

Bauleitplanung
Stadt Heidelberg

Vorhabenbezogener Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften

Weststadt –
An der Montpellierbrücke
Nr. 61.32.04.35.00

Begründung

Stand: Fassung vom 08.09.2021

[Hinweis: Änderung durch Gemeinderatsbeschluss vom 10.11.2021](#)

[Kapitel 6.2.4 Zahl notwendiger Stellplätze](#)

(Fassung zur Öffentlichkeitsbeteiligung)

Inhalt

1	Erfordernis der Planaufstellung	8
1.1	Anlass, Ziel und Zweck der Planung	8
1.2	Allgemeine Planungsgrundsätze und -ziele	9
1.3	Bestehende Rechtsverhältnisse	10
1.4	Eigentumsverhältnisse	10
1.5	Lage des Plangebiets und Geltungsbereich	11
2	Einordnung in bestehende formelle Planungen	11
2.1	Landesentwicklungsprogramm Baden-Württemberg	11
2.2	Regionalplan	12
2.3	Flächennutzungsplan	12
3	Einordnung in bestehende informelle Planungen und Konzepte	13
3.1	Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2015 (STEP)	13
3.2	Modell räumlicher Ordnung MRO	14
3.3	Mobilitätsnetz Heidelberg	15
3.4	Rahmenplanung Bahnstadt	15
3.5	Nahversorgungskonzept	19
3.6	Beherbergungskonzept	19
3.7	Umweltbezogene informelle Planungen und Konzepte	20
4	Städtebauliche Planungskonzeption	20
4.1	Nutzung und Baustruktur	20
4.2	Verkehr	21
4.3	Freiflächen	22
5	Planungsrechtliche Umsetzung der Konzeption und hierbei insbesondere zu berücksichtigende Belange	22
5.1	Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse	22
5.2	Gestaltung des Ortsbildes	29
5.3	Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung	29
5.4	Belange des Verkehrs und der Mobilität der Bevölkerung	30
5.5	Barrierefreiheit	31
5.6	Belange der Ver- und Entsorgung	32
5.7	Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	33
5.8	Belange des Artenschutzes	33

6	Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans	35
6.1	Festsetzungen für den Bebauungsplan (§ 9 Abs. 1 BauGB)	35
6.1.1	Bedingende Festsetzung (§ 9 Abs. 2 BauGB)	35
6.1.2	Art der baulichen Nutzung	35
6.1.3	Maß der baulichen Nutzung:	40
6.1.4	überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksfläche	42
6.1.5	Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen	42
6.1.6	Flächen für Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten, Flächen für Nebenanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)	43
6.1.7	Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	43
6.1.8	Versorgungsflächen	44
6.1.9	Festsetzungen zur Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser	44
6.1.10	Flächen, die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belasten sind (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)	45
6.1.11	Gebiete, in denen bei der Errichtung von Gebäuden oder bestimmten sonstigen baulichen Anlagen bestimmte bauliche und sonstige technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung getroffen werden müssen (§ 9 Abs. 1 Nr. 23 b BauGB)	45
6.1.12	Bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)	45
6.1.13	Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)	51
6.2	Örtliche Bauvorschriften	52
6.2.1	Äußere Gestaltung baulicher Anlagen (§ 74 Abs. 1 Nr. 1 LBO Baden-Württemberg)	52
6.2.2	Werbeanlagen (§ 74 Abs. 1 Nr. 2 LBO Baden-Württemberg)	52
6.2.3	Beschränkung der Verwendung von Außenantennen (§ 74 Abs. 1 Nr. 4 LBO Baden-Württemberg)	53
6.2.4	Zahl notwendiger Stellplätze (§ 74 Abs. 2 LBO Baden-Württemberg)	53

6.3	Kennzeichnungen	53
6.4	Nachrichtliche Übernahmen	53
6.5	Hinweise	54
7	Verfahren und Abwägung	54
7.1	Einleitungsbeschluss	54
7.2	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung	54
7.3	Frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange	54
7.4	Offenlage	54
7.5	Behördenbeteiligung	54
8	Durchführung und Kosten	55
8.1	Grundbesitzverhältnisse	55
8.2	Bodenordnung	55
B	Umweltbericht	56
1.	Beschreibung der Planung	56
1.1	Anlass und Aufgabenstellung	56
1.2	Lage und Kurzcharakteristik des Planungsgebiets	56
1.3	Ziele und Inhalte des Bebauungsplans	57
1.4	Flächenbedarf der Planung	57
2.	Übergeordnete Vorgaben	58
2.1	Fachgesetzlich festgelegte Ziele des Umweltschutzes	58
2.2	Landschaftsplan zum Flächennutzungsplan	60
2.3	Fachrechtliche Unterschutzstellungen	60
2.3.1	Naturschutzrecht	60
2.3.2	Wasserrecht	61
2.3.3	Denkmalrecht	61
2.3.4	Baumschutzsatzung der Stadt Heidelberg	61
2.4	Städtische Fachplanungen, Gutachten und Leitfäden	62
2.4.1	Stadtklimagutachten	62
2.4.2	Masterplan 100% Klimaschutz	63
2.4.3	Klimaschutz-Aktionsplan	63
2.4.4	Artenschutzplan (2012)	63
2.4.5	Handlungsleitfaden zur extensiven Dachbegrünung in Heidelberg	64

3.	Beschreibung der Wirkfaktoren des Vorhabens	64
3.1	Beschreibung des Untersuchungsrahmens	64
3.2	Beschreibung der Wirkfaktoren des Vorhabens	64
4.	Beschreibung und Bewertung des Umweltzustands	65
4.1	Naturräumliche Gliederung, Geologie und Relief	65
4.2	Schutzgut Boden	66
4.3	Schutzgut Wasser	68
4.4	Schutzgut Klima	68
4.5	Schutzgut Arten- und Biotoppotential	68
4.6	Schutzgut Siedlungsbild	72
4.7	Schutzgut Mensch und Erholung	73
4.8	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	74
4.9	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	75
5.	Alternativenprüfung	77
5.1	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	77
5.2	Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe von Auswahlgründen im Hinblick auf die Umweltauswirkungen	78
6.	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich der nachteiligen Umweltauswirkungen	79
6.1	Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung oder zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft	79
6.2	Artenschutzrechtliche Maßnahmen	80
6.3	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Eingriffen in das Klima	82
6.4	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Eingriffen in den Wasserhaushalt	82
6.5	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Schall-immissionen	83
6.6	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Luftschadstoffimmissionen	85
6.7	Maßnahmen zum Klimaschutz	85
7.	Beschreibung der Umweltauswirkungen des Planungsvorhabens	86
7.1	Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche	86
7.2	Auswirkungen auf das Schutzgut Boden	86

7.3	Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser	87
7.4	Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft	87
7.5	Auswirkungen auf das Schutzgut Vegetation und Fauna	87
7.6	Auswirkungen auf das Schutzgut Stadtbild/Erlebnispotenzial	89
7.7	Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter	89
7.8	Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch	89
7.8.1	Immissionsbelastung Schall	89
7.8.2	Luftschadstoffbelastung	92
7.8.3	Elektromagnetische Felder	92
7.8.4	Erschütterungen	93
7.8.5	Erholung	93
7.9	Weitere Belange des Umweltschutzes	93
7.9.1	Technischer Umweltschutz (Abfall/Abwasser)	93
7.9.2	Energie	93
8.	Zusätzliche Angaben	94
8.1	Abfallerzeugung, -beseitigung und -verwertung	94
8.2	Anfälligkeit der geplanten Vorhaben gegenüber den Folgen des Klimawandels	94
8.3	Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe oder die Umwelt	94
8.4	Kumulationswirkungen mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete	94
8.5	Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, technische Lücken oder fehlende Kenntnisse	95
8.6	Beschreibung der verwendeten technischen Verfahren	95
8.7	Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen	95
8.8	Referenzliste der für den Umweltbericht herangezogenen Quellen	95
9.	Allgemein verständliche Zusammenfassung	97

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 sowie der Abzug der amerikanischen Streitkräfte 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. 6.500 – 6.800 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) begann 2008 die konkrete Entwicklung und Bebauung von Heidelbergs neuem Stadtteil. Über die verbindliche Bauleitplanung mittels Teilbebauungsplänen und entwicklungsrechtlichen Genehmigungen wird die Realisierung gesteuert.

Die Immo2Go GmbH als Vorhabenträgerin hat mehrere östlich der Montpellierbrücke zwischen Czernyring und Bahngleisen gelegene Grundstücke erworben. Das circa ein Hektar große Areal liegt innerhalb der Gemarkung Weststadt, ist aber als Baufeld M2 zugleich Bestandteil der Rahmenplanung Bahnstadt. Es liegt zum großen Teil im Geltungsbereich der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Bahnstadt.

Die Vorhabenträgerin beabsichtigt die Errichtung eines gemischt genutzten Gebäudeensembles mit Büro- und Einzelhandelsflächen, Wohngebäuden und Serviced Apartments (voll möblierte Wohneinheiten, die für Geschäftsreisende und Pendler für unterschiedliche Zeiträume buchbar sind). Das Vorhaben entspricht den in der Rahmenplanung festgehaltenen städtebaulichen Zielen.

Für den Bereich des Planungsgebiets besteht bislang kein Bebauungsplan. Planungsrechtlich ist das Areal derzeit als Außenbereich gemäß § 35 Baugesetzbuch zu beurteilen. Im Außenbereich sind grundsätzlich nur Vorhaben zulässig, die einen sogenannten Privilegierungstatbestand erfüllen. Die angestrebte Nutzungsform erfüllt diese Voraussetzungen nicht.

Somit wird zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung des Baufeldes M2 die Aufstellung eines Bebauungsplans zur planungsrechtlichen Absicherung des Vorhabens und einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erforderlich.

Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans soll die Umsetzung der für die gesamte Bahnstadt formulierten Ziele und Auflagen (Passivhausstandard, extensive 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 „Weststadt – An der Montpellierbrücke“ 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 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 verursachten 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 sparsame Umgang mit Energie und Nutzung regenerativer Energien
- die barrierefreie Nutzungsmöglichkeit aller Verkehrs- und Freiflächen sowie aller Gebäude

1.3 Bestehende Rechtsverhältnisse

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans „Weststadt – An der Montpellierbrücke“ liegt – mit Ausnahme der zum Zeitpunkt des Einleitungsbeschlusses noch als Bahnfläche gewidmeten Teile des Flurstücks 6617 sowie des Flurstücks 6617/10 - 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.

Für den Bereich des Planungsgebiets besteht bislang kein Bebauungsplan. Planungsrechtlich ist das Areal derzeit als Außenbereich gemäß § 35 Baugesetzbuch zu beurteilen. Im Außenbereich sind grundsätzlich nur Vorhaben zulässig, die einen sogenannten Privilegierungstatbestand erfüllen. Die angestrebte Nutzungsform erfüllt diese Voraussetzungen nicht. Der Bebauungsplan „Weststadt – An der Montpellierbrücke“ wird die erforderlichen planungsrechtlichen Grundlagen für eine zügige Entwicklung des Baufeldes M2 als Bindeglied, zwischen dem sich zügig entwickelnden Stadtteil Bahnstadt und der Innenstadt schaffen.

1.4 Eigentumsverhältnisse

Die im Geltungsbereich gelegenen Flächen befinden sich, soweit es sich um bestehende öffentliche Straßenverkehrsflächen handelt, im Eigentum der Stadt Heidelberg. Die sonstigen Flächen befinden sich im Eigentum des Vor-

habenträgers bzw. der Deutschen Bahn. Ein Erwerb der künftigen öffentlichen Verkehrsflächen durch die Stadt Heidelberg ist in Vorbereitung.

1.5 Lage des Plangebiets und Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich in der Gemarkung Weststadt und wird begrenzt

- im Norden: im westlichen Teil durch die nördliche Grenze des Flurstücks 6617/10 sowie im östlichen Teil durch die südliche Grenze des Flurstücks 6617
- im Osten durch die östliche Grenze des Flurstücks 6617/24
- im Süden durch den Czernyring
- im Westen durch die Montpellierbrücke

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst die Flurstücke 6617 (teilweise), 6617/8, 6617/10, 6617/23, 6617/24, 6617/25 (teilweise), 6617/26 und 6631 (Czernyring, teilweise).

Die genaue räumliche Abgrenzung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans ergibt sich aus der Planzeichnung zum Bebauungsplan im Maßstab 1:500, in der Fassung vom 08.09.2021.

Die Abgrenzung des Geltungsbereichs geht im Südosten geringfügig über den im Einleitungsbeschluss vorgesehenen Geltungsbereich des Bebauungsplans hinaus, nachdem der Vorhabenträger von der Deutschen Bahn dort eine etwas größere Teilfläche erworben hat. Dafür wurden im Einleitungsbeschluss noch enthaltene Teilflächen, die gewidmete Bahnflächen bleiben werden, aus dem Geltungsbereich ausgeklammert.

2 Einordnung in bestehende 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 ein ausreichendes Angebot an attraktiven Gewerbe- und Dienstleistungsstandorten bereitzuhalten.

Des Weiteren sind gemäß LEP die folgenden, für das Planungsgebiet relevanten Ziele zu beachten:

- Die städtebauliche Erneuerung und Entwicklung soll sich an den voraussehbaren Bedürfnissen und Aufgaben der Gemeinden ausrichten; sie soll

für alle Teile der Bevölkerung eine ausreichende und angemessene Versorgung mit Wohnraum gewährleisten und die Standort-, Umwelt- und Lebensqualität in innerörtlichen Bestandsgebieten verbessern. Die Situation von Frauen, Familien und Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen sowie sich wandelnde gesellschaftliche Rahmenbedingungen und kriminalpräventive Aspekte sind in der Stadtplanung und beim Wohnungsbau zu berücksichtigen. Bauliche, soziale und altersstrukturelle Durchmischungen sind anzustreben.

- Die städtebauliche Entwicklung soll die Belange der baulichen Sanierung, der Ortsbildpflege und des Denkmalschutzes sowie des Natur- und Landschaftsschutzes berücksichtigen.
- 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

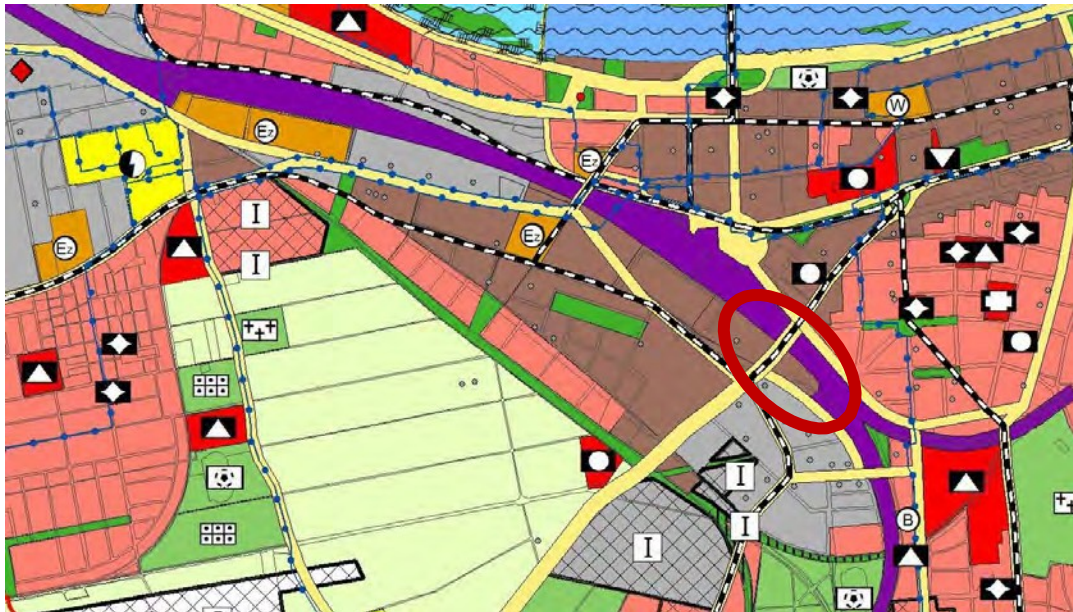
Die Planung der Bahnstadt als Siedlungsbereich für Wohnen und Gewerbe ist in den im September 2014 genehmigten Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar 2020 eingeflossen. Dem entsprechend ist das Plangebiet als „Siedlungsfläche Wohnen“ dargestellt. Es besteht zugleich eine Darstellung als „zentralörtlicher 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.

Im Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim ist die Fläche des Bebauungsplans als gemischte Baufläche dargestellt.



Auszug aus dem Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim

Die verbindliche Bauleitplanung ist vom Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB abgedeckt.

3 Einordnung in bestehende informelle Planungen und Konzepte

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 Gewerbeneubau möglichst verdichtet realisiert werden.

Zielbereich Wohnen

Die Stadt Heidelberg strebt eine ausreichende Versorgung mit Wohnungen an.

Eine unnötige Flächeninanspruchnahme soll vermieden werden.

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

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

Zielbereich Mobilität

Mit der Entscheidung über den Grad der Mischung unterschiedlicher Nutzungen und Funktionen wird das künftige Verkehrsaufkommen erheblich mitbestimmt. Eine Stadt der kurzen Wege (größere Funktionsmischung) gilt nicht nur für die Versorgungsinfrastruktur, sondern auch für das Freizeitangebot. Dabei wird durch die Siedlungsentwicklung auch die Wahl der Verkehrsträger stark beeinflusst. Es sind deshalb durchmischte, kompakte Strukturen anzustreben, die die Möglichkeit zu einem hohen Anteil an Fuß- und Radwegen bieten.

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

3.2 Modell räumlicher Ordnung MRO

Das Modell räumlicher Ordnung (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 Mobilitätsnetz Heidelberg

Das „Mobilitätsnetz Heidelberg“ bündelt bereits geplante Maßnahmen und neue Projekte zur Verbesserung oder Erweiterung des Straßenbahnnetzes. 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 zwischenzeitlich erfolgte Neubau einer Straßenbahntrasse in der Grünen Meile und dem Czernyring. Die Linienführung der Straßenbahnlinie 22 nach Eppelheim wurde dahingehend geändert, dass diese statt über die Czernybrücke über die Montpellierbrücke und dann über die Grüne Meile Richtung Pfaffengrund und Eppelheim geleitet wird.

Die Straßenbahnlinie 26 nach Kirchheim wurde von der Montpellierbrücke auf die Czernybrücke verlagert und führt von dort über den Czernyring und die Carl-Benz-Straße weiter Richtung Kirchheim.

Im Bereich des Plangebiets ergibt sich durch die Haltestelle auf der Montpellierbrücke eine direkte Verbindung Richtung Innenstadt.

3.4 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.

Die 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. 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.

Das Planungsgebiet liegt im östlichen Teilbereich des Rahmenplans Bahnstadt zwischen dem Czernyring im Süden und der Lessingstraße im Norden,

östlich der Montpellierbrücke. Es umfasst die Baufelder M2a und M2b. Gemäß der Rahmenplanung sind schwerpunktmäßig Dienstleistungen vorgesehen.

Die Rahmenplanung wird im Detail kontinuierlich durch die Integration von Wettbewerbsergebnissen und konkreteren Planungen fortgeschrieben. Für den Bereich des Plangebiets wurde die Rahmenplanung durch das Ergebnis des Architektenwettbewerbs mit dem Siegerentwurf des Büros ap88 fortgeschrieben.



Ausschnitt aus der Rahmenplanung Bahnstadt – Stand: 08.04.2020

Die Rahmenplanung berücksichtigt neben den baulichen und räumlichen Strukturen Vorgaben themenbezogene Gesamtkonzepte, die die Umsetzung eines nachhaltigen Städtebaus sicherstellen sollen:

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 herzustellenden Stellplätze zu minimieren und so anzuordnen, dass der Verkehr zu den Garagenbauwerken möglichst verträglich abgewickelt werden kann. Das bedeutet im Detail:

- Im öffentlichen Raum werden keine Parkstände für Langzeitparken angeboten. Alle hier gelegenen Parkstände werden bewirtschaftet (zeitliche Begrenzung; gebührenpflichtig).
- Langzeitparken bzw. Anwohnerparken findet in der Regel in Garagen/Tiefgaragen statt. Zu- und Ausfahrten für Garagen/ Tiefgaragen müssen an Sammel- bzw. Anliegerstraßen liegen. Die Anbindung von Tiefgaragen direkt an das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz ist aufgrund der Organisation des Verkehrsnetzes 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 selbst wird mit zwei Straßenbahnlinien bedient, die von der Innenstadt über die Montpellierbrücke und den Czernyring Richtung Pfaffengrund und Eppelheim bzw. von der Innenstadt über die Czernybrücke und den Czernyring Richtung Kirchheim führen.

- Fuß- und Radwegenetz

Das Fuß- und Radwegenetz in seinem Netzzusammenhang wurde aus der Rahmenplanung abgeleitet. Es wird durch innere Nutzungszusammenhänge wie die Anbindung des Bahnhofsplatzes, 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, die auf dem Grundstück selbst nachzuweisen sind. Konkretisiert sind die Anforderungen im "Handlungsleitfaden zum Fahrradparken für Investoren und private Bauherren in der Bahnstadt" der Stadt Heidelberg. 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

Als Bestandteil der Rahmenplanung wurde ein Konzept für den öffentlichen Raum entwickelt. Darauf aufbauend wurden die im öffentlichen Raum zu verwendenden Materialien festgelegt. Die Gestaltungsprinzipien im öffentlichen Raum sollten auf den Grundstücken fortgesetzt werden. Besondere Freiräume wie Plätze können hinsichtlich der Materialwahl von den sonstigen Oberflächen abweichen.

Umwelt

- **Niederschlagswasser:**

Auf der Ebene der Rahmenplanung wurde ein Niederschlagswasserbewirtschaftungskonzept 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 Kanalnetz der Bahnstadt wurde entsprechend dimensioniert.

Dieses Niederschlagswasserbewirtschaftungskonzept basiert auf der Vorgabe, dass etwa 50 Prozent der Niederschlagsmengen auf den Baufeldern versickert oder zurückgehalten werden, um die Ziele der Niederschlagswasserbewirtschaftung erreichen zu können.

- **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.

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 gesi-

chert. 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.

3.5 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 den Menschen, die künftig in dem Stadtteil wohnen und arbeiten werden, 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.

3.6 Beherbergungskonzept

Mit dem im Mai 2019 vom Gemeinderat beschlossenen Beherbergungskonzept soll die sehr dynamische Entwicklung des Beherbergungssektors in der Stadt städtebaulich gesteuert werden. Während auf der einen Seite Angebotsausweitungen in Heidelberg in Teilen erforderlich sind, um beispielsweise die zu erwartenden Nachfragezuwächse durch die sanierte Stadthalle, der Großsporthalle und insbesondere des Kongresszentrums zu bewältigen, können Erweiterungen des Angebots, die zu schnell und räumlich zu konzentriert erfolgen, auch einen Risikofaktor darstellen, der ungewollte Marktanpassungen nach sich ziehen kann. Zu benennen sind hier beispielsweise der Verlust an Angeboten in den Randstadtteilen und im Umland, die Verdrängung von inhabergeführten, kleinen und mittleren Unternehmen und ein zunehmendes

Konfliktpotenzial mit den städtebaulichen und baukulturellen Erfordernissen der Stadtentwicklung.

Für die Bahnstadt wird empfohlen, zunächst über die bereits geplanten Vorhaben hinaus bei neuen Vorhaben Zurückhaltung zu üben. Um überproportionale Belastungen von Teilräumen in diesen Stadtteilen zu vermeiden, ein Grundangebot in den periphereren Stadtteilen und im Umland zu sichern und auch die gewollte Mischung der Angebotsstruktur, in der auch inhabergeführte, kleine und mittlere Unternehmen Platz finden, zu sichern und zu entwickeln, soll die Bahnstadt daher nach Realisierung der geplanten Vorhaben zunächst nicht als Eignungsstandorte behandelt werden. Durch eine Einordnung aller weiterer Vorhaben in die „Entwicklungsstufe II“ soll den Bestandsunternehmen im gesamten Stadtgebiet ausreichend Raum gegeben werden, um sich auf die neuen Rahmenbedingungen einzustellen und die induzierten Auswirkungen bspw. auf das Wohnumfeld und Verkehrsströme können analysiert werden

3.7 Umweltbezogene informelle Planungen und Konzepte

Die für das Planungsgebiet relevanten umweltbezogenen Planungen und Konzepte, hier insbesondere der Masterplan 100% Klimaschutz und das Stadtklimagutachten, sind im Umweltbericht, Kapitel 2, dargestellt. Es wird hierauf verwiesen.

4 Städtebauliche Planungskonzeption

4.1 Nutzung und Baustruktur

Nach Abstimmung mit der Verwaltung hat die Vorhabenträgerin im Jahr 2019 zur Konkretisierung des städtebaulichen und architektonischen Konzepts einen Hochbauwettbewerb ausgelobt, der im Dezember des gleichen Jahres erfolgreich abgeschlossen wurde und aus dem das Heidelberger Architekturbüro ap88 als erster Preisträger hervorging. Das Büro wurde zwischenzeitlich mit der weiteren Planung beauftragt.

Der Entwurf des Büros überzeugte die Jury mit einer Weiterentwicklung der Struktur der Rahmenplanung zu einem aus zwei Baukörpern bestehenden Ensemble, das die Montpellierbrücke flankiert und passagenhaft überleitet in den östlich anschließenden Baublock. Über einen platzartigen Vorbereich an der Montpellierbrücke werden Büroflächen in den Obergeschossen und die auf Brückenniveau und darunter gelegenen Einzelhandelsflächen erschlossen. Im östlichen Plangebiet sind ein Gebäude für Service Appartements und eine am Czernyring orientierte Wohnbebauung geplant.

Der ruhende Verkehr wird in zwei Parkierungsgeschossen untergebracht. Die Zufahrt erfolgt über eine öffentliche Straße, die parallel zu den Bahngleisen den Max-Planck-Ring mit der Unterführung der Montpellierbrücke verknüpft.

4.2 Verkehr

Individualverkehr

Die straßenmäßige Anbindung des Plangebiets an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz erfolgt über den Czernyring. Eine unmittelbare Anbindung an die Speyerer Straße bzw. die Montpellierbrücke für den Kfz-Verkehr ist aufgrund der Ausgestaltung des bestehenden Brückenbauwerks nicht möglich.

Für die dauerhafte Herstellung der Leistungsfähigkeit des südlichen Knotens Montpellierbrücke sowie für eine qualitätsvolle Erschließung des Baufeldes M2, aber auch der westlich der Montpellierbrücke gelegenen Baufelder B3 und M1, wird es erforderlich, den Czernyring-Unterflieger für beide Fahrrichtungen befahrbar zu machen. Dafür muss auf der Ostseite des Unterfliegerbauwerkes eine Verflechtung der Fahrrichtungen errichtet werden. Hierzu wird die sogenannte „Schere Ost“ geplant und gebaut.

Die innere Erschließung des Quartiers für den Kfz-Verkehr erfolgt durch die vom Czernyring Richtung Norden abzweigende Bahnrandstraße, die Richtung Westen parallel der Bahngleise bis zum Max-Planck-Ring fortgeführt werden wird.

Entsprechend dem Parkraumkonzept für die Bahnstadt werden die öffentlichen Parkplätze im Straßenraum als Kurzzeitparkplätze bewirtschaftet. Stellplätze für die Bewohner, Besucher, Kunden und Beschäftigten werden ausschließlich in zwei zweigeschossigen Tiefgaragen realisiert.

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr wird durch die Straßenbahntrasse im Czernyring und der Speyerer Straße gesichert. Die Haltestelle „Montpellierbrücke“ befindet sich unmittelbar westlich des Baufeldes M2 an der Kreuzung Czernyring und Speyerer Straße. Diese Haltestelle wird neben der Straßenbahnlinie 22 auch durch eine städtische und mehrere überörtliche Buslinien bedient.

Weiterhin wird durch die Nähe zum Hauptbahnhof die Anbindung an den Schienenpersonennah- und -fernverkehr gewährleistet. Die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr ist gesichert.

Radverkehr

Die Speyerer Straße bzw. die Montpellierbrücke verfügt beidseitig über breite Radwege. Über diese Wege ist eine schnelle Verbindung in die Innenstadt bzw. in Richtung Kirchheim gegeben.

Im Zuge der Realisierung der Bahnstadt ist zudem eine bahnparallele Radwegeverbindung vom früheren Eisenbahnbetriebswerk im Westen bis zur

Hebelstraßenbrücke im Osten vorgesehen. Die neue Erschließungsstraße des Plangebiets mit ihrem seitlich geführten 2-Richtungs-Radweg wird Teil dieser Verbindung werden. Entlang des Czernyrings, östlich der Einmündung der geplanten Bahnrandstraße, werden - da eine Ausdehnung des Straßenraumes nach Norden aufgrund der Nutzungen der Deutschen Bahn AG in diesem Bereich nicht möglich ist, Fußgänger und Radfahrer in einem Teilabschnitt auf einer gemeinsamen Fläche geführt. Dieser Weg erhält eine durchgehende, nutzbare Breite von 3 m und ist mit den erforderlichen Sicherheitsabständen zur Stützmauer und zur Fahrbahn versehen. Die Wegeanschlüsse nach Osten in Richtung Hebelstraßenbrücke erfolgen für Fußgänger und Radfahrer auf der Südseite des Czernyrings. Eine baumbestandene Mittelinsel – außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans – wird als Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer dienen.

Westlich der Einmündung der geplanten Bahnrandstraße sind entlang des Czernyrings – wie bislang – keine Anlagen für Fußgänger oder Radfahrer vorgesehen.

4.3 Freiflächen

Die Stadt Heidelberg und der Vorhabenträger verfolgen das Ziel, an der Montpellierbrücke einen urbanen Platzbereich, der die Zäsurwirkung der Brücke zwischen Weststadt und Bahnstadt mindert, qualitativ zu gestalten. Über den Platz erfolgt die innere fußläufige Erschließung des Quartiers sowie die Anbindung des östlichen Teils des Baufelds über eine Fußgängerbrücke.

Das Begrünungskonzept sieht neben der in der Bahnstadt verbindlichen Dachflächenbegrünung insbesondere eine Fassadenbegrünung vor, mit der die zwischen Niveau Bahngelände und Niveau Montpellierbrücke liegenden Fassadenabschnitte dicht bewachsen im Sinne einer grünen Wand ausgestaltet werden.

5 Planungsrechtliche Umsetzung der Konzeption und hierbei insbesondere zu berücksichtigende Belange

5.1 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

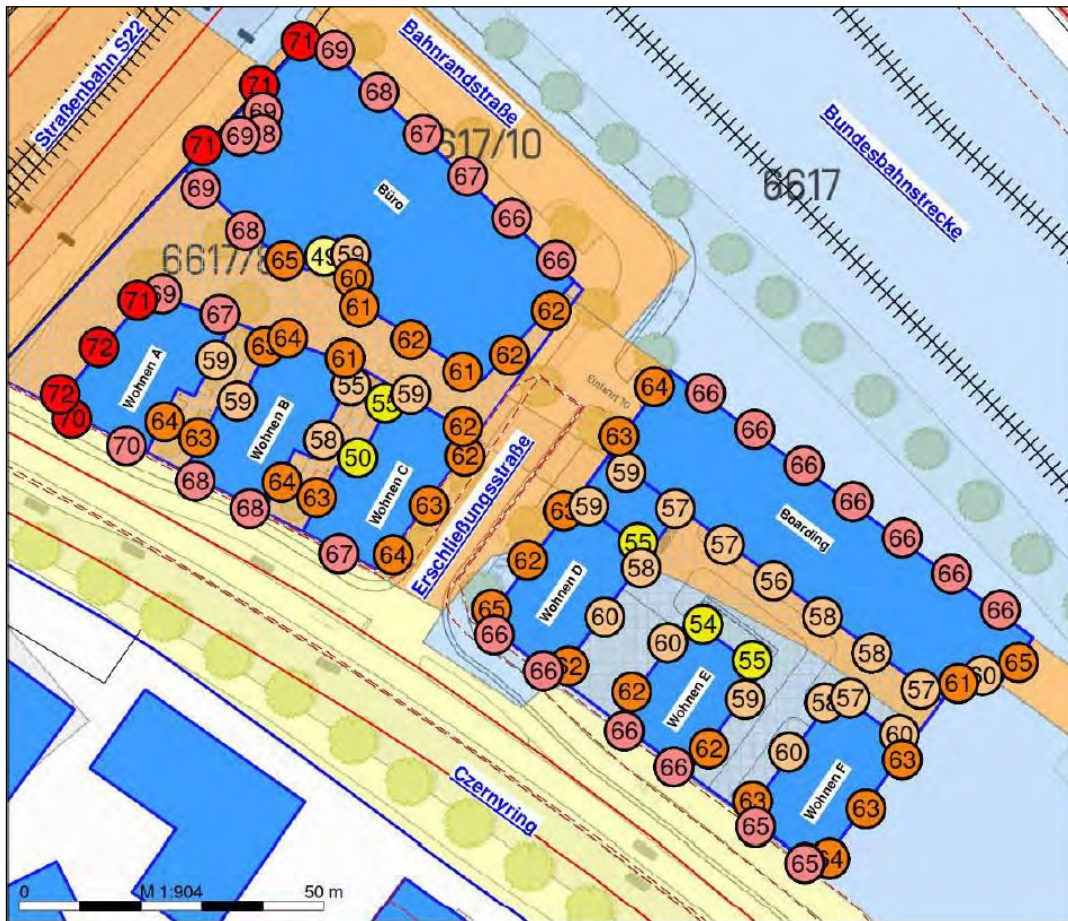
Auf das Planungsgebiet wirken Verkehrsimmissionen der umgebenden Straßen, der Straßenbahnlinien sowie der Bahnlinie ein. Daher wurde zum Vorhaben durch das Ingenieurbüro für Bauphysik von Rekowski und Partner mbB,

Weinheim, mit Datum vom 19.08.2021 eine Geräuschimmissionsprognose erstellt. Das schalltechnische Gutachten untersucht dabei folgende Themen:

- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch Straßenverkehrslärm auf die geplanten schutzwürdigen Nutzungen
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch den Verkehrslärm der Eisenbahn und der Straßenbahntrassen auf die geplanten schutzwürdigen Nutzungen
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch Gesamtverkehrslärm (Überlagerung von Straßen- und Schienenverkehrslärm) auf die geplanten schutzwürdigen Nutzungen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans

Gemäß den Ergebnissen des Gutachtens werden im Prognosejahr 2025 an den nördlich des Czernyrings angrenzenden Gebäuden im Tagzeitraum die Orientierungswerte für Misch- bzw. Kerngebiete/urbane Gebiete der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ von 60/63 dB(A) an den Straßen zugewandten Fassaden um bis zu 10 bzw. 7 dB(A) überschritten. Entlang der Bahnlinie betragen die Überschreitungen bis zu 9 bzw. 6 dB(A). Die höchsten Werte werden entlang der Speyerer Straße erreicht. Dort werden die Orientierungswerte um bis zu 12 bzw. 9 dB(A) überschritten.

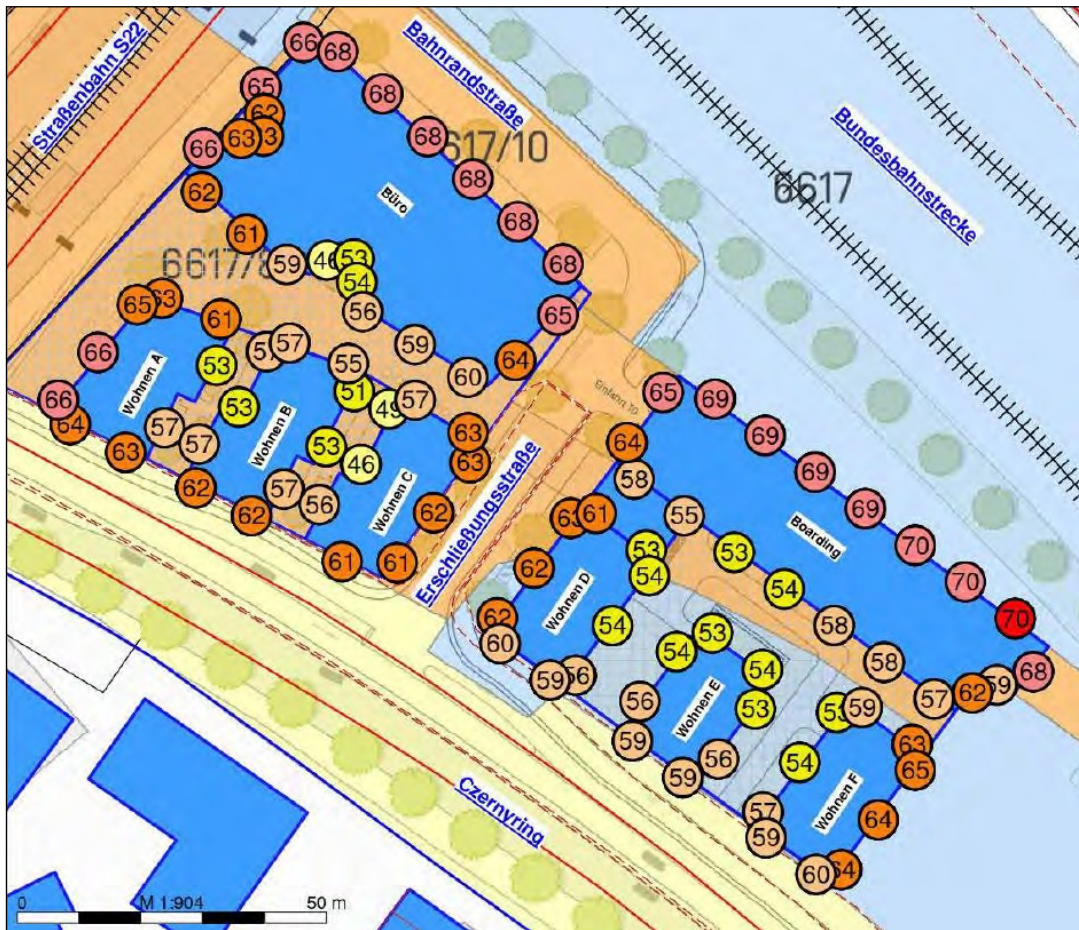
Die für eine Wohnnutzung kritische Schwelle der beginnenden Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) wird an einzelnen Fassaden entlang des Czernyrings sowie an den gesamten Fassadenabschnitten entlang der Montpellierbrücke überschritten.



Beurteilungspegel aus Straßen- und Schienenverkehr, Tagzeitraum, höchste Pegel an den jeweiligen Fassadenabschnitten. Aus: von Rekowski und Partner, Weinheim, 19.08.2021, S. 27

Im Nachtzeitraum werden an den nördlich des Czernyrings angrenzenden Gebäuden die Orientierungswerte für Kerngebiete bzw. Mischgebiete (= urbane Gebiete) von 55/50 dB(A) um bis zu 9 bzw. 10 dB(A) überschritten. Entlang der Bahnlinie betragen die Überschreitungen bis zu 13 bzw. 20 dB(A). Im Inneren der geplanten Baublöcke werden die Orientierungswerte für Kerngebiete bzw. Mischgebiete weit überwiegend ebenfalls überschritten.

Die für eine Wohnnutzung kritische Schwelle der beginnenden Gesundheitsgefahr von 60 dB(A) wird an allen außen liegenden Fassadenabschnitten, aber auch an etlichen innenliegenden Fassadenabschnitten, überschritten.



Beurteilungspegel aus Straßen- und Schienenverkehr, Nachtzeitraum, höchste Pegel an den jeweiligen Fassadenabschnitten. Aus: von Rekowski und Partner, Weinheim, 19.08.2021, S. 28

Zum Schutz einer potentiellen Wohnnutzung auf Flächen, auf denen der Beurteilungspegel die Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ übersteigt, werden Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Dies gilt insbesondere für Fassadenabschnitte, an denen der Wert der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle bzw. der Gesundheitsgefahr für Wohnnutzungen von 70 dB(A) am Tag und/oder 60 dB(A) in der Nacht erreichen und überschreiten wird.

Gewerbelärmimmissionen

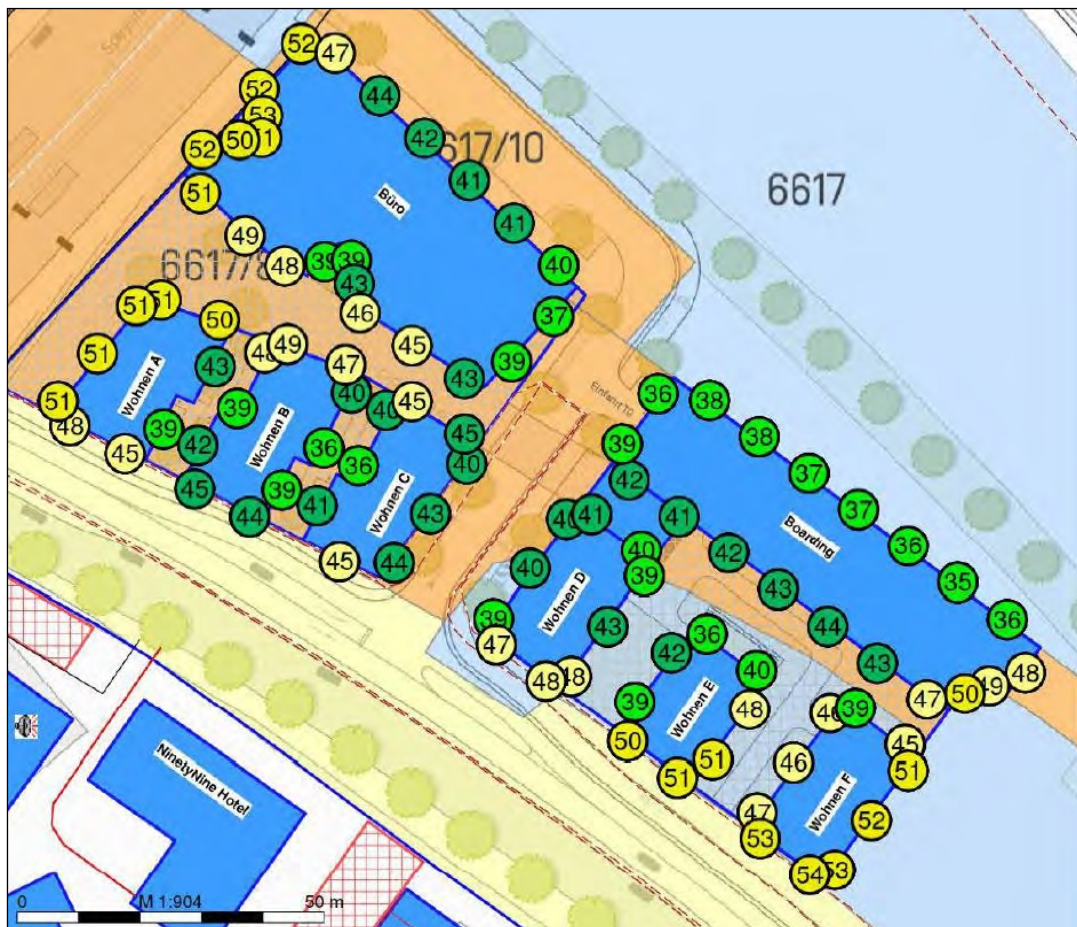
Auf das Planungsgebiet wirken bislang relevante Gewerbelärmimmissionen nur durch die südlich des Czernyrings gelegenen Betriebe sowie durch die Bahnmeisterei ein. Hier ergeben sich insbesondere auch zur Nachtzeit Emissionen aus den Gebäuden selbst, durch die Betriebstätigkeit auf den Freiflächen sowie durch Besucher. Die bisherigen Emissionsquellen innerhalb des Planungsgebiets wurden im Zuge der weiteren Entwicklung der Bahnstadt bereits ersetzt und sind daher für die Planung nicht mehr relevant.

Die Rahmenplanung Bahnstadt sieht in den umliegenden Baufeldern wie innerhalb des Planungsgebiets gemischte Nutzungen vor. Insofern ist nicht mit

grundlegenden Immissionskonflikten zu rechnen. Es verbleibt jedoch die Fläche der Bahnmeisterei.

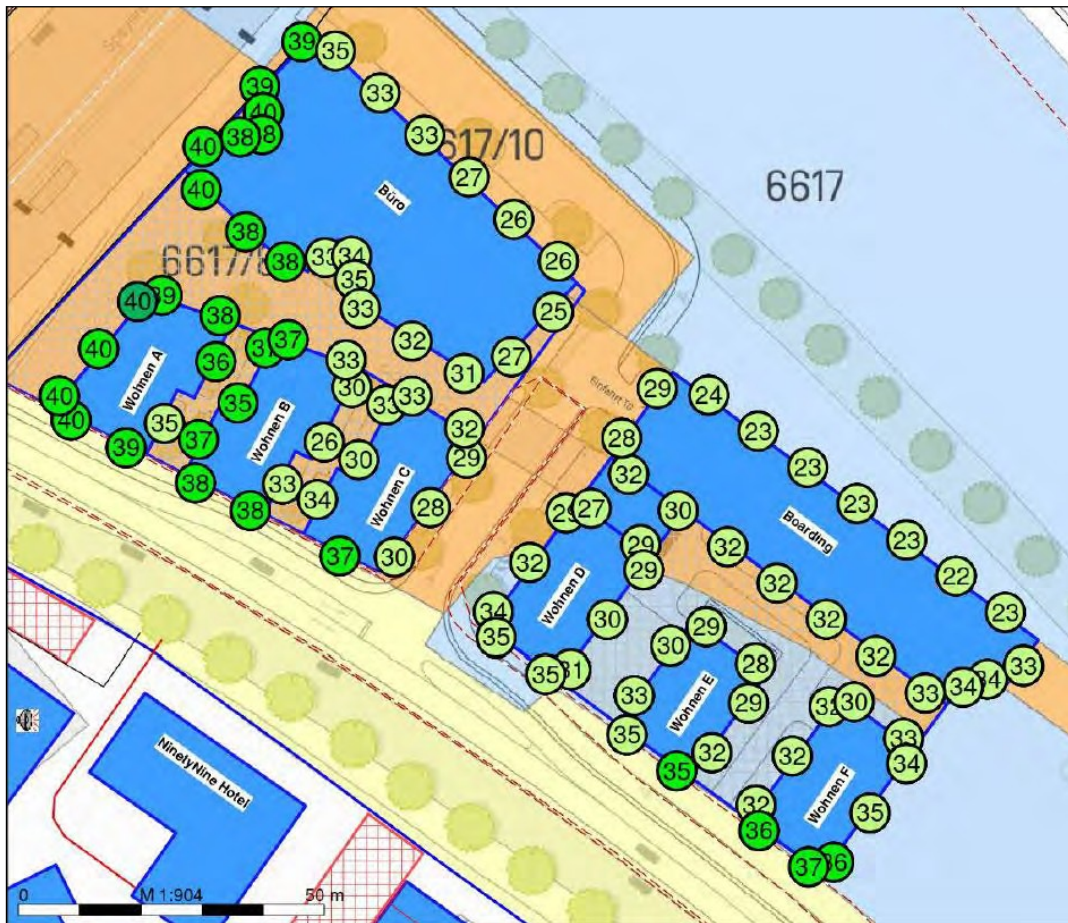
Zur Prüfung der Verträglichkeit zwischen der bestehenden Bahnmeisterei, den südlich des Czernyrings gelegenen Betrieben und den geplanten Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans wurde durch das Ingenieurbüro für Bauphysik von Rekowski und Partner mbB, Weinheim, mit Datum vom 19.08.2021 eine Geräuschimmissionsprognose erstellt.

Gemäß den Ergebnissen des Gutachtens werden im Tagzeitraum an allen geplanten Gebäuden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kerngebiete bzw. urbane Gebiete von 60/63 dB(A) deutlich unterschritten.



Beurteilungspegel aus Gewerbelärm, Tagzeitraum, höchste Pegel an den jeweiligen Fassadenabschnitten. Aus: von Rekowski und Partner, Weinheim, 19.08.2021, S. 30

Im Nachtzeitraum werden an allen geplanten Gebäuden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kerngebiete bzw. urbane Gebiete von 45 dB(A) ebenfalls deutlich unterschritten



Beurteilungspegel aus Gewerbelärm, Nachtzeitraum, höchste Pegel an den jeweiligen Fassadenabschnitten. Aus: von Rekowski und Partner, Weinheim, 19.08.2021, S. 31

Die Gewerbelärmimmissionen sind somit den Verkehrslärmimmissionen deutlich untergeordnet und lösen für sich alleine keine Handlungserfordernisse in Bezug auf den Bebauungsplan aus.

Vom Plangebiet ausgehende Geräusche nach TA Lärm

Die schalltechnische Verträglichkeit der vom Plangebiet ausgehenden Schallemissionen aus gewerblicher Nutzung auf dem Plangebiet auf die angrenzende Nachbarschaft wurde ebenfalls in der Geräuschimmissionsprognose durch das Ingenieurbüro für Bauphysik von Rekowski und Partner mbB, Weinheim, mit Datum vom 19.08.2021, geprüft. Die Schallemissionen werden überwiegend durch die Zu- und Ausfahrt zur Tiefgarage und die Anlieferung der Einzelhandelsbetriebe hervorgerufen.

Die Schallemissionen durch die haustechnischen Anlagen sind zum derzeitigen Planungsstand nicht bekannt. Diese müssen in Planungsprognosen durch Auswahl, Anordnung und die Anpassung der Laufzeiten der Geräte so minimiert werden, dass die Summe der Beurteilungspegel sämtlicher haustechnischer Anlagen die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm an den maßgeb-

lichen Immissionsorten in der Nachbarschaft des Plangebietes auch unter Berücksichtigung der gegebenen Vorbelastung einhalten.

Gemäß den Berechnungen der Geräuschimmissionsprognose halten die vom Plangebiet ausgehenden Schallemissionen der Tiefgaragenzufahrt und des Anlieferverkehrs an sämtlichen Immissionsorten vor den eigenen Fassaden die Immissionsrichtwerte sowie für Mischgebiet als auch für urbanes Gebiet im Tag- und Nachtzeitraum ein. Damit werden auch im südlich des Czernyrings gelegenen Gewerbegebiet die dort maßgebenden Immissionsrichtwerte für Gewerbegebiete eingehalten.

Auch unter Berücksichtigung der vorliegenden Vorbelastung aus den angrenzenden Gewerbebetrieben ist keine signifikante Erhöhung der Beurteilungspegel zu erwarten, die zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte führt.

Maßnahmen zum Schallschutz vor den vom Plangebiet ausgehenden Geräusche werden daher nicht erforderlich.

Elektromagnetische Felder

Nördlich des Plangebiets befinden sich elektrifizierte Bahngleise. Im Rahmen der Aufstellung des benachbarten Bebauungsplans „Bahnstadt – Bahnhofplatz Süd“ wurde das „Gutachten elektromagnetische Felder Bauvorhaben Bahnstadt Heidelberg, Baufelder B1 und B2“ (TÜV SÜD Industrie Service GmbH, München, 04.05.2018) erstellt, indem eine Beurteilung der Immissionsauswirkung niederfrequenter elektrischer und magnetischer Felder vorgenommen wurde.

Da dieses Gutachten eine erhebliche Belästigung von Menschen im Sinne des BImSchG in den neuen Gebäuden ausschließt und der Abstand des Plangebiets am Czernyring zu den Bahngleisen größer ist als im Gebiet Bahnhofplatz Süd, wird für den Bebauungsplan „Weststadt – An der Montpellierbrücke“ kein gesondertes Untersuchungs- oder Regelungserfordernis gesehen.

Erschütterungen

Im Rahmen der Aufstellung des benachbarten Bebauungsplans „Bahnstadt – Bahnhofplatz Süd“ wurde das „Erschütterungsgutachten Bebauung in den Planabschnitten Bahnstadt B1 und B2 in Heidelberg“ erstellt, in welchem die Erschütterungseinwirkungen des nördlich des Plangebiets verlaufenden Zugverkehrs zum Hauptbahnhof untersucht wurde.

Da dieses Gutachten Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in den dort geplanten Gebäuden und damit die Gefahr einer erheblichen Belästigung von Menschen im Sinne des BImSchG in den neuen Gebäuden ausschließt und der Abstand des Plangebiets am Czernyring zu den Bahngleisen größer ist als im Gebiet Bahnhofplatz Süd, wird für den Bebauungsplan „Weststadt – An

der Montpellierbrücke“ kein gesondertes Untersuchungs- oder Regelungserfordernis gesehen.

Auch in Bezug auf die Straßenbahntrasse auf der Montpellierbrücke werden – nachdem Straßenbahntrassen regelmäßig im Straßenverlauf angeordnet sind – keine weitergehenden Untersuchungs- oder Regelungserfordernisse gesehen.

Altlasten

Für den Bereich des Bebauungsplangebiets wurde das Bodengutachten „Bahnstadt Czernyring 15“ (RT Consult GmbH, Mannheim am 26.03.2020) erstellt, in dem Aussagen zur Altlastensituation und zur abfalltechnischen Bewertung der vorzufindenden Böden getroffen werden.

Die Ergebnisse des Bodengutachtens sind in Kapitel 4 des Umweltberichts aufgeführt.

5.2 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, durch den durchgeführten Hochbaurealisierungswettbewerb 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 vorgesehen, 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 abgestimmt. So wird trotz erkennbarer Individualität der Einzelhäuser ein harmonisches Gesamtbild gesichert.

5.3 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. Die Gebäude im Plangebiet sollen dabei vorwiegend Einrichtungen von gesamtstädtischer Bedeutung wie insbesondere zwei großflächige Einzelhandelsbetriebe, sowie ein Gebäude für Service Appartements aufnehmen und dadurch zugleich der Schaffung vielfältiger qualifizierter Arbeitsplätze dienen.

Durch die Ansiedlung gewerblicher Nutzungen wird die Versorgung des Gebiets, aber auch der Reisenden und Gästen des Boardinghauses, mit nahversorgungsrelevanten Waren und Dienstleistungen ermöglicht. Durch die Ansiedlung eines großflächigen Lebensmittelmarkts sowie eines großflächigen Sportwarenfachmarkts wird zudem die Nahversorgungssituation im Umfeld des Planungsgebiets verbessert und das Einzelhandelsangebot in der Stadt Heidelberg insgesamt abgerundet. Die absatzwirtschaftlichen und städtebaulichen Auswirkungen der Ansiedlung eines großflächigen Lebensmittelmarkts sowie eines großflächigen Sportwarenfachmarkts auf die zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Heidelberg und der Nachbargemeinden sowie die Auswirkungen auf die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung wurden in zwei Auswirkungsanalysen näher betrachtet. Deren Ergebnisse sind in der Begründung zu den Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung näher dargelegt (siehe Kapitel 6.1.2).

5.4 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 Nutzungsmischung 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 sehr gute Erreichbarkeit gewährleistet.

Für den Individualverkehr erfolgt die Anbindung des Planungsgebiets an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz über den Czernyring. Die innere Erschließung des Quartiers für den Kfz-Verkehr erfolgt durch die vom Czernyring Richtung Norden abzweigende Bahnrandstraße.

Entsprechend dem Parkraumkonzept für die Bahnstadt werden die öffentlichen Parkplätze im Straßenraum als Kurzzeitparkplätze bewirtschaftet. Stellplätze für die Bewohner, Besucher, Kunden und Beschäftigten werden ausschließlich in zwei jeweils zweigeschossigen Tiefgarage realisiert.

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung „Czernyring 15 in Heidelberg“ (Willaredt Ingenieure, 14.07.2021) wurde auf Grundlage einer Ermittlung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens geprüft, welche Auswirkungen das Vorhaben auf das öffentliche Straßennetz haben wird. Durch das Vorhaben wird gemäß den Berechnungen des Gutachtens zukünftig zusätzlich ca. 3.602 Fußgänger-, 2.490 Radverkehrs und 1.383 ÖPNV-Wege, sowie ein durchschnittli-

ches tägliches Verkehrsaufkommen von 2.685 Kfz induziert. Der Schwerverkehranteil kann mit 2,2 % abgeschätzt werden. Diese Verkehre verteilen sich jeweils zur Hälfte auf den Quell- und Zielverkehr.

Anhand der zu erwartenden Spitzenverkehre in der Morgen- und Abendspitze wurde die Verkehrsqualität gemäß dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, FGSV, 2015) für die Einmündung der geplanten Erschließungsstraße in den Czernyring ermittelt. Hierbei konnte festgestellt werden, dass sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Fuß- sowie Radverkehr in der Morgenspitze die Qualitätsstufe B (*„Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.“*) erreicht wird. In der Abendspitze wird im Kfz-Verkehr die Qualitätsstufe D (*„Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.“*) und im Fuß-/ Radverkehr die Qualitätsstufe C (*„Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.“*) erreicht.

Die Verkehre des Bauvorhabens werden in zwei Tiefgaragen geleitet. Für die Abfertigungssysteme der Zu- und Ausfahrt wurde untersucht, welche Rückstaulängen entstehen und wie sich die Verkehrsqualität darstellt. Die Verkehrsqualität wurde mit den Stufe A (*„Der Zufluss zur Abfertigungsanlage ist frei. Die überwiegende Anzahl der Nutzer kann ohne Verweilzeit in einer Warteschlange bedient werden. Damit entspricht die Ein- oder Ausfahrtzeit in etwa der Abfertigungszeit.“*) und B (*„Ein Großteil der Nutzer kann den Abfertigungsvorgang ohne Wartezeit in einer Warteschlange beginnen.“*) ermittelt. Der daraus folgende geringe Rückstau ermöglicht, dass die Bahnrandstraße und die Einmündung an den Czernyring nicht von der Zufahrtssituation der Tiefgaragen betroffen sind. Mit einem Rückstau auf die übergeordnete Straße ist nicht zu rechnen.

Die Verkehrsqualitätsstufen sind gleich oder unterhalb der üblicherweise angestrebten Stufe D und ermöglichen einen stetigen Verkehrsfluss. Aus verkehrstechnischer Sicht kann die vorgesehene Nutzung des Grundstücks als verträglich für das Straßennetz zugesprochen werden.

5.5 Barrierefreiheit

§ 9 des Straßengesetzes Baden-Württemberg verlangt, dass die Belange von Menschen mit Behinderungen und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu errei-

chen, zu berücksichtigen sind. Konkretisiert werden die Anforderungen unter anderem in der DIN 18024 Teil 1 Öffentlicher Raum. Die DIN 18024 Teil 1 enthält Aussagen zur Planung, Ausführung und Ausstattung von barrierefreien Straßen, Plätzen, Wegen, öffentlichen Verkehrsanlagen und öffentlich zugänglichen Grünanlagen sowie für Zugänge zu öffentlichen Verkehrsmitteln und Spielplätzen. Sie bildet neben den einschlägigen straßenbautechnischen Richtlinien eine der Grundlagen für die Planung des öffentlichen Raums in der Bahnstadt.

Für die gesamte Bahnstadt gibt es ein Leitsystem. Die Oberflächen sind so gewählt, dass eine Orientierung möglich ist: glatte Betonplatten im Gehwegverlauf und rauer Naturstein in Einmündungen (+3cm Bord). Die Grundprinzipien der barrierefreien Gestaltung im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum (Barrierefreiheit an LSA Knoten und Bushaltestellen folgt der DIN 18040-3. Die DIN 32984 gibt die Standards für die Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Auf Plätzen selbst ist ein DIN Standard nicht notwendig. Das Material folgt eher einer gestalterischen Ausrichtung mit Orientierungsfunktion.

Für die künftigen Gebäude werden die Bestimmungen der Landesbauordnung einschlägig. § 3 LBO „Allgemeine Anforderungen“ fordert, dass in die Planung von Gebäuden die Belange von Personen mit kleinen Kindern, Menschen mit Behinderung und alten Menschen nach Möglichkeit einzubeziehen sind. § 35 LBO „Wohnungen“ regelt, dass in Wohngebäuden mit mehr als zwei Wohnungen mindestens die Wohnungen eines Geschosses barrierefrei erreichbar sein müssen. Zudem sind Anforderungen an die barrierefreie Ausgestaltung dieser Wohnungen formuliert.

5.6 Belange der Ver- und Entsorgung

Die Versorgung der Bahnstadt mit Elektrizität, Fernwärme und Wasser kann durch die Stadtwerke Heidelberg AG erfolgen. Hierzu wird die Verlegung neuer Leitungen in die vom Max-Planck-Ring südlich des Hauptbahnhofs ausgehende bahnparallele Straße erforderlich.

Die Standorte für Transformatorenstationen sind im weiteren Verfahren noch mit dem Versorger abzustimmen.

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.

Durch das Planungsgebiet verläuft ein bahneigener Entwässerungskanal, der u.a. der Entwässerung der Gleisanlagen bis zum Königstuhltunnel und der Bahnmeisterei dient. Dieser Kanal ist im Zuge der Baumaßnahmen umzulegen bzw. an einen neu zu verlegenden städtischen Kanal anzuschließen.

5.7 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

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

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

- Extensive Dachbegrünung zu mindestens 66% gemäß Handlungsleitfaden „Heidelberger Dach(g)arten“ zur extensiven Dachbegrünung in Heidelberg“
- 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.

5.8 Belange des Artenschutzes

Für die Flächen der Bahnstadt wurde bereits im Jahr 2007 ein Antrag auf artenschutzrechtliche Ausnahme gestellt, der im April 2008 vom RP Karlsruhe positiv beschieden wurde.

Aufgrund des seit der Genehmigung vergangenen Zeitraums wurde eine ergänzende artenschutzrechtliche Untersuchung durchgeführt. Im Gutachten „Artenschutzrechtliches Gutachten zur Projektentwicklung Czernyring 15 in Heidelberg“, erstellt durch das Planungs- und Sachverständigenbüro Plessing, Heidelberg, mit Datum vom 21.10.2020, wurde insbesondere untersucht,

- ob und wenn ja welche europäisch geschützten Arten im Untersuchungsgebiet vorkommen,
- ob diese Arten in Verbindung mit dem Vorhaben gestört, verletzt oder getötet werden können (Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG),
- welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um Beeinträchtigungen, Störungen, Verletzungen oder Tötungen von europäisch geschützten Arten weitestmöglich zu vermeiden oder zu mindern. In diesem Zusammenhang wird auch geprüft, ob CEF-Maßnahmenⁱ erforderlich bzw. möglich sind,

ⁱ CEF = continuous ecological functionality-measures = Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion

- ob trotz Realisierung der Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und CEF noch artenschutzrechtliche Tatbestände verbleiben, die evtl. eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 BNatSchG erforderlich machen würden.

Hinsichtlich der Ergebnisse des Gutachtens wird auf Kapitel 4.5 des Umweltberichts verwiesen.

6 Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans

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

6.1.1 Bedingende Festsetzung (§ 9 Abs. 2 BauGB)

Die baulichen und sonstigen Nutzungen und Anlagen innerhalb der „Flächen mit aufschiebend bedingten Festsetzungen“ werden erst mit Bestandskraft eines Freistellungsbescheids gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz für den jeweiligen Geltungsbereich des Freistellungsbescheids zulässig.

Begründung für die bedingende Festsetzung

Teile des Planungsgebiets unterliegen zumindest noch im Zeitraum des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan einer eisenbahnrechtlichen Widmung und sind daher bis zum Zeitpunkt der Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken der kommunalen Planungshoheit entzogen. Da die eisenbahnrechtliche Widmung auch über den Zeitpunkt eines Flächenerwerb durch den Vorhabenträger bestehen kann und hier insbesondere Verfahrensdauern der Freistellung Berücksichtigung finden müssen, wird geregelt, dass die baulichen und sonstigen Nutzungen und Anlagen innerhalb der bislang eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen erst mit Bestandskraft eines Freistellungsbescheids gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz für den jeweiligen Geltungsbereich des Freistellungsbescheids zulässig werden.

6.1.2 Art der baulichen Nutzung

Gemäß § 12 Abs. 3 BauGB sind allgemein zulässig

- *Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,*
- *Einzelhandelsbetriebe, jedoch nur in den mit „TF 1“ und „TF 2“ bezeichneten Teilflächen und nur in Geschossen unterhalb bzw. auf der Ebene Speyerer Straße/Montpellierbrücke bzw. der festgesetzten privaten Verkehrsfläche „Platz“.*
- *Im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO großflächige Einzelhandelsbetriebe sind nur*
 - o *mit dem Sortiment Sportartikel mit maximal 2.900 m² Verkaufsfläche zulässig. Die Verkaufsfläche für zentrenrelevante Sportartikel darf dabei maximal 450 m², für Schuhe maximal 600 m² und für Bekleidung maximal 600 m² betragen. In der Summe darf die Verkaufsfläche für zentrenrelevante Sportartikel, für Schuhe sowie für Bekleidung insgesamt maximal 800 m² betragen.*

Als nicht-zentrenrelevante Sportartikel zählen Campingartikel, Fahrräder, Boote und Zubehör sowie Sportgroßgeräte (wie insbesondere Laufbänder, Heimtrainer, Rudergeräte, Trampoline, Hantelbänke, Stepper, stand-up paddles, Surfboards, Tore, Basketballkörbe, Tretroller etc.).

- *mit den Sortimenten Nahrungs- und Genussmittel, Getränke und Tabakwaren, Drogerie und Kosmetik, Wasch- und Putzmittel, Apotheken- und Reformwaren, Zeitschriften und Zeitungen mit maximal 1.500 m² Verkaufsfläche zulässig. Auf maximal 10% der Verkaufsfläche sind zudem als Randsortimente die Sortimente Haushaltswaren, Schreibwaren und Bürobedarf, Blumen sowie temporäre Aktionswaren zulässig.*
- *Schank- und Speisewirtschaften,*
- *nur in der mit „TF 3“ bezeichneten Teilfläche: Betriebe des Beherbergungsgewerbes in Form von Boardinghouses. Jede Nutzungseinheit für Gäste muss mindestens eine Küchenzeile (mindestens ausgestattet mit Kochgelegenheit, Kühlschrank und Spüle) aufweisen.*
- *sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,*
- *Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke*
- *Wohnungen, jedoch nur in den mit „TF 2“ und „TF 4“ bezeichneten Teilflächen; in der Teilfläche „TF 2“ zudem nur oberhalb der Geschossebene Höhe Montpellierbrücke.*

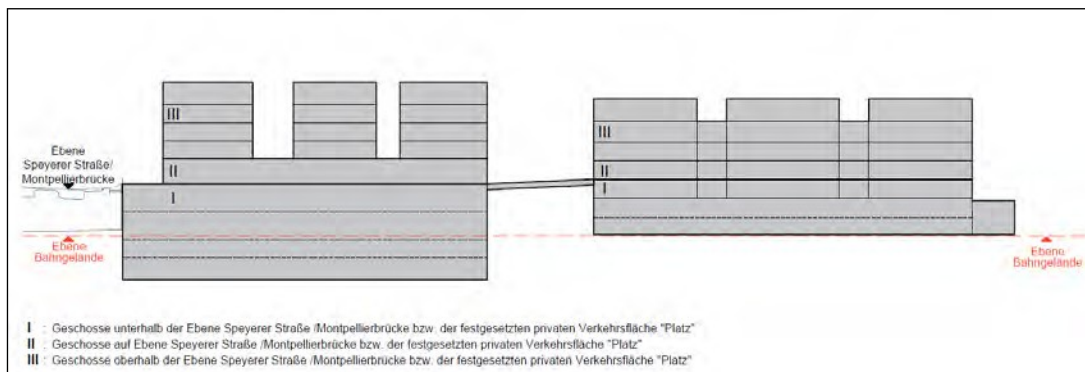
Ausnahmsweise zugelassen werden können

- *in den Teilflächen „TF 1“ und „TF 2“ in Geschossen unterhalb bzw. auf der Ebene Speyerer Straße/Montpellierbrücke bzw. der festgesetzten privaten Verkehrsfläche „Platz“: großflächige Einzelhandelsbetriebe mit anderen als den oben genannten Sortimenten, soweit sich diese im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO nach Art, Lage oder Umfang nur unwesentlich auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung auswirken können.*

Unzulässig sind

- *Wohnungen in den mit „TF 1“ und „TF 3“ bezeichneten Teilflächen*
- *sonstige Betriebe des Beherbergungsgewerbes*
- *Spielhallen, Wettbüros sowie Vergnügungsstätten, 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.*
- *bordellartige Betriebe*

Hinweis zu den Festsetzungen 2.1 bis 2.3:



Darstellung der Geschossebenen

Begründung zu den zulässigen Nutzungen:

Ziel der Entwicklung der Bahnstadt ist die Durchmischung der Funktionen.

Diese Grundkonzeption wird für das Planungsgebiet übernommen. Die Gebäude innerhalb des Planungsgebiets sollen dabei angesichts der Lage an einer der Hauptzufahrtsstraßen zur Stadt sowie nahe am Hauptbahnhof einerseits Einrichtungen von gesamtstädtischer Bedeutung, wie insbesondere Einzelhandelsbetriebe aufnehmen und der Schaffung vielfältiger qualifizierter Arbeitsplätze in den Bereichen Verwaltung, Handel, Forschung und Dienstleistungen dienen. Da andererseits in der gesamten Bahnstadt ein hoher Nutzungsdruck Richtung Wohnen gegeben ist, werden trotz der hohen Immissionsbelastung auch Wohnungen zugelassen.

Der Bebauungsplan verzichtet auf die Festsetzung von Baugebieten nach den §§ 2 bis 11 der BauNVO. Für die Festsetzung von Baugebieten nach der BauNVO wird keine Erforderlichkeit gesehen, nachdem der Bebauungsplan als Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Vorhaben- und Erschließungsplan aufgestellt wird. Aus dem Vorhaben- und Erschließungsplan ergeben sich die tatsächlich geplanten Nutzungen. Jedoch ist der Katalog der zulässigen Nutzungen im Bebauungsplan angesichts der gegebenenfalls künftig erforderlichen Anpassung im Zuge von Nutzerwechseln großzügiger abgegrenzt.

Der Katalog der zulässigen Nutzungen entspricht im Wesentlichen den zulässigen Nutzungen eines Kerngebiets bzw. eines Urbanen Gebiets. Somit werden insbesondere Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke zugelassen.

Die Zulässigkeit von Wohnungen wird auf die der Bahnlinie abgewandten Teilflächen „TF 2“ (dort nur oberhalb der Geschossebene Höhe Montpellierbrücke) und „TF 4“ entlang des Czernyrings begrenzt. Mit der räumlichen Begrenzung der zulässigen Wohnnutzung wird über den Vorhaben- und Erschließungsplan hinaus sichergestellt, dass tatsächlich ein Mix aus unter-

schiedlichen Nutzungen entsteht und auch entsprechende Arbeitsplätze im Plangebiet geschaffen werden.

Innerhalb der an die Montpellierbrücke angrenzenden Teilflächen „TF 1“ und „TF 2“ sind als Hauptnutzer für die auf bzw. unterhalb der Ebene Montpellierbrücke gelegenen Geschosse zwei großflächige Einzelhandelsbetriebe vorgesehen. Im Bebauungsplan werden diese jedoch aufgrund ihrer möglichen Auswirkungen auf die Innenstadt und auf sonstige zentrale Versorgungsbereiche hinsichtlich ihrer Sortimente und ihrer Verkaufsfläche begrenzt:

- Die Festsetzung, dass großflächiger Einzelhandel mit dem Sortiment Sportartikel mit maximal 2.900 m² Verkaufsfläche zulässig ist, resultiert aus einer konkreten Ansiedlungsabsicht. Diese Ansiedlungsabsicht wurde durch das Gutachten „Auswirkungsanalyse für die Ansiedlung eines Sportfachmarktes in Heidelberg, Standortbereich Czernyring/An der Montpellierbrücke, gem. § 11 Abs. 3 BauNVO“ (Stadt+Handel, Dortmund/Karlsruhe, 21.07.2021) hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung und ihrer Auswirkungen auf die Innenstadt und sonstige zentrale Versorgungsbereiche in Heidelberg und in den umgebenden Gemeinden geprüft. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass städtebaulich negative Auswirkungen durch das Planvorhaben auf den Bestand und die Entwicklungsmöglichkeiten zentraler Versorgungsbereiche und/oder die Versorgung der Bevölkerung im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nicht zu erwarten sind. Das Vorhaben ist zudem konform Einzelhandelserlasses Baden-Württemberg 2001 sowie zu den Vorgaben des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar.

Voraussetzung für die städtebauliche und raumordnerische Verträglichkeit ist jedoch eine Begrenzung der Verkaufsfläche für zentrenrelevante Sportartikel, für Schuhe sowie für Bekleidung auf in der Summe insgesamt 800 m². Die Verkaufsfläche für zentrenrelevante Sportartikel darf dabei maximal 450 m², für Schuhe maximal 600 m² und für Bekleidung maximal 600 m² betragen.

Nicht zum zentrenrelevanten Sortiment Sportartikel im Sinne des Gutachtens zählen die gemäß Sortimentszuordnung Heidelberg als nicht zentrenrelevant eingestuften Sortimente Campingartikel, Fahrräder, Boote und Zubehör sowie das im Einzelhandelskonzept Heidelberg 1997 nicht aufgeführte, i. d. R. nicht zentrenrelevante Sortiment Sportgroßgeräte. Diese nicht zentrenrelevanten Sortimente sind nicht prägend für zentrale Lagen und werden insbesondere aufgrund ihrer Größe und Beschaffenheit üblicherweise auch in nicht integrierten Lagen offeriert, womit in diesen Sortimenten keine Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO zu erwarten sind.

- Die Festsetzung, dass großflächiger Einzelhandel mit den Sortimenten Nahrungs- und Genussmittel, Getränke und Tabakwaren, Drogerie und Kosmetik, Wasch- und Putzmittel, Apotheken- und Reformwaren, Zeit-

schriften und Zeitungen mit maximal 1.500 m² Verkaufsfläche zulässig ist, resultiert ebenfalls aus einer konkreten Ansiedlungsabsicht. Hierzu wurde das Gutachten „Auswirkungsanalyse - Hier: für die geplante Ansiedlung eines LIDL-Marktes und eines Vollsortimenters am Standort Czernyring/An der Montpellierbrücke in Heidelberg gem. § 11 Abs. 3 BauNVO“ (Stadt+Handel, Dortmund/Karlsruhe, 07.07.2021) erstellt. In diesem Gutachten wurden die absatzwirtschaftlichen und städtebaulichen Auswirkungen der Ansiedlung eines Discount-Marktes und eines Lebensmittelvollsortimenters am Vorhabenstandort geprüft. Ergebnis der Untersuchung war, dass die Umsatzumverteilungen des Planvorhabens bei einer Kombination eines Discounters und eines Vollsortiment-Markts mit je 1.600 m² Verkaufsfläche dazu führen, dass vorhabenbedingte Standortaufgaben von Betrieben im (faktischen) Zentralen Versorgungsbereich (ZVB) Bahnstadt und im zentralen Bereich Bahnhofstraße sowie von Betrieben in den sonstigen Lagen, die Nahversorgungsfunktionen übernehmen, nicht gänzlich auszuschließen sind. Aus fachgutachterlicher Sicht wurde daher eine Reduzierung der Gesamtverkaufsfläche des Planvorhabens auf einen Markt mit maximal 1.720 m² für einen Discount-Markt oder 2.000 m² für einen Vollsortiment-Markt empfohlen. Städtebaulich negative Auswirkungen auf den Bestand und die Entwicklungsmöglichkeiten von zentralen Versorgungsbereichen und/oder die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung im Untersuchungsraum sind dann laut Gutachten nicht zu erwarten.

Im Bebauungsplan wird der gutachterlichen Empfehlung nur bedingt gefolgt. Da konkret ein Discount-Markt geplant ist, erfolgt unter Berücksichtigung der Verkaufsfläche vergleichbarer Märkte in Heidelberg über die gutachterliche Empfehlung hinaus eine weitergehende Beschränkung auf maximal 1.500 m² Verkaufsfläche. Zugleich erfolgt – wie der gutachterlichen Bewertung zugrunde gelegt – eine Begrenzung der über die nahversorgungsrelevanten Sortimente hinausgehenden zentrenrelevanten Sortimente Haushaltswaren, Schreibwaren und Bürobedarf, Blumen sowie temporäre Aktionswaren auf maximal 10 % der Verkaufsfläche.

- Da Einzelhandelsnutzungen einem stetigen Wandel unterliegen und eine dauerhafte Nutzung des Quartiers sichergestellt werden soll, werden ausnahmsweise auch großflächige Einzelhandelsbetriebe mit anderen als den oben genannten Sortimenten zugelassen. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass diese sich im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO nach Art, Lage oder Umfang nur unwesentlich auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung auswirken können. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, kann von einer städtebaulichen und raumordnerischen Verträglichkeit ausgegangen werden.

Nicht-großflächige Einzelhandelsbetriebe werden nur ebenfalls nur in den an die Montpellierbrücke angrenzenden Teilflächen und nur in Geschosse unterhalb bzw. auf der Ebene Speyerer Straße/Montpellierbrücke bzw. der festge-

setzten privaten Verkehrsfläche „Platz“ zugelassen. Damit wird einerseits eine Belebung des geplanten Platzes ermöglicht, andererseits jedoch vermieden, dass insgesamt eine Dominanz durch Einzelhandelsnutzungen im gesamten Planungsgebiet entsteht.

Betriebe des Beherbergungsgewerbes werden nur in der Teilfläche „TF 3“ und nur in Form eines Boardinghouses zugelassen. Boardinghouses bzw. Services Appartements unterscheiden sich von klassischen Hotels durch die Möglichkeit einer Selbstversorgung sowie durch eine in der Regel längere Aufenthaltsdauer der Gäste. Um die Möglichkeit einer Selbstversorgung und daher eine Differenzierung zu klassischen Hotels zu sichern, wird vorgegeben, dass jede Nutzungseinheit für Gäste mindestens eine Küchenzeile (mindestens ausgestattet mit Kochgelegenheit, Kühlschrank und Spüle) aufweisen muss.

Klassische Hotelbetriebe werden ausgeschlossen, da in der Bahnstadt bereits ein erhebliches Angebot an Beherbergungsbetrieben besteht bzw. in naher Zukunft entstehen wird. Mit dem Ausschluss von klassischen Beherbergungsbetrieben soll eine weitere räumliche Konzentration dieser Nutzung auf Kosten der sonstigen, über das Stadtgebiet verteilten Hotel-Standorte, vermieden werden.

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

Im Rahmen der festgesetzten Nutzungen sind gemäß § 12 Abs. 3a i.V.m. § 9 Abs. 2 BauGB nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger in einem Durchführungsvertrag verpflichtet hat.

Begründung zur Bindung zulässiger Nutzungen an einen Durchführungsvertrag

Die Festsetzung, dass im Rahmen der festgesetzten Nutzungen nur solche Vorhaben zulässig sind, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger in einem Durchführungsvertrag verpflichtet hat, ergibt sich aus den gesetzlichen Vorgaben in § 12 BauGB.

6.1.3 Maß der baulichen Nutzung:

In der Planzeichnung werden für die Bauflächen Grundflächenzahlen von 1,0 festgesetzt.

An den in der Planzeichnung festgesetzten Baulinien ist am oberen Abschluss der fertiggestellten Außenwand inklusive der Brüstung bzw. Attika eine Mindestgebäudehöhe von 130,40 Meter über Normalnull einzuhalten.

Eine Gebäudehöhe von 134,20 Meter über Normalnull darf nicht überschritten werden.

Eine Überschreitung der tatsächlichen Attikahöhen durch Anlagen

- *für die solare Energieerzeugung um maximal 1 m sowie*
- *durch untergeordnete Aufbauten zur Unterbringung von maschinentechnischen Anlagen sowie Revisionszugängen um maximal 2,50 m*

ist zulässig. Die maschinentechnischen Anlagen sind komplett einzuhausen. Zu den zu öffentlichen Flächen orientierten Traufkanten ist mit maschinentechnischen Anlagen ein Mindestabstand von 5 m und mit Anlagen für solare Energienutzung ein Mindestabstand von 1 m einzuhalten.

Begründung:

Die festgesetzte Grundflächenzahl ergibt sich aus der Zielsetzung einer dichten, urbanen städtebaulichen Struktur. Weitergehende Aussagen zur überbauten Grundfläche ergeben sich aus der konkreten Vorhabenplanung im Vorhaben- und Erschließungsplan.

Der hohe Versiegelungsgrad wird durch die im Vorhaben- und Erschließungsplan vorgegebene Dachflächen- und Fassadenbegrünung kompensiert.

Die Höhe der geplanten Gebäude ergibt sich aus dem Vorhaben- und Erschließungsplan. Nur entlang der Baulinien, mit denen ein Grenzanbau an Nachbargrenzen vorgegeben wird, wird die Höhe der baulichen Anlagen ergänzend im Bebauungsplan festgesetzt, da nur so für die angrenzenden Grundstücke erkennbar wird, in welcher Tiefe künftig Abstandsflächen zu beachten sein werden

Auch wenn keine Baugebiete und keine Geschossflächenzahl festgesetzt ist, kann aus der im Vorhaben- und Erschließungsplan verankerten konkreten Planung eine Überschreitung der Orientierungswerte für Obergrenzen des § 17 BauNVO abgeleitet werden. Allerdings lässt die Baunutzungsverordnung durchaus eine Überschreitung der Orientierungswerte für Obergrenzen zu. Städtebaulich wird die Überschreitung der Orientierungswerte für Obergrenzen als vertretbar erachtet, da

- die festgesetzte Grundflächenzahl auch die Grundflächen von Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sowie die Flächen von Stellplätzen mit ihren Zufahrten einschließlich der Flächen von Tiefgaragenzufahrten beinhaltet.
- durch die Festsetzungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen sowie in der im Vorhaben- und Erschließungsplan verankerten konkreten Gebäudeplanung ausreichende Abstandsflächen zwischen den Gebäuden gesichert werden.
- durch die allseitig angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen zu den benachbarten Baufeldern ausreichende Abstände gegeben sind, so dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden.

Bei den geplanten Gebäuden werden auf dem Dach maschinentechnische Anlagen z.B. für Lüftungsanlagen oder Aufzüge erforderlich werden. Weiterhin können im Rahmen der Umsetzung des Energiekonzepts Anlagen für die solare Energieerzeugung erforderlich werden. Damit diese Anlagen stadträumlich nicht wirksam werden, wird eine Überschreitung der tatsächlichen Attikahöhen für diese Gebäudeteile auf 1 m bzw. 2,50 m Höhe begrenzt. Zugleich sind die maschinentechnischen Anlagen einzuhausen; zu den zu öffentlichen Flächen orientierten Traufkanten sind mit maschinentechnischen Anlagen Abstände von mindestens 5 m und Anlagen für solare Energienutzung Abstände von mindestens 1 m einzuhalten.

6.1.4 überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksfläche

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

Begründung:

Die im Vorhaben- und Erschließungsplan verankerte konkrete Planung berücksichtigt die städtebauliche Zielsetzung klarer, überschaubarer Blockstrukturen und der Formung einheitlicher Baufluchten. Es wird eine urbane Blockrandbebauung entsprechend den Vorgaben der Rahmenplanung gewährleistet.

An den zu den angrenzenden Bahnflächen gelegenen Grenzen werden Baulinien festgesetzt, um die in der Rahmenplanung geforderte bauliche Dichte umsetzen zu können. Ansonsten genügt aufgrund der eigenständigen Verbindlichkeit des Vorhaben- und Erschließungsplans die Festsetzung von Baugrenzen.

6.1.5 Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen

Die Tiefe der Abstandsflächen beträgt 0,2 der Wandhöhe.

Begründung:

Der Bebauungsplan verzichtet als Vorhabenbezogener Bebauungsplan auf die Festsetzung von Baugebieten nach den §§ 2 bis 11 der BauNVO. Damit kann in Bezug auf die Ermittlung der erforderlichen Abstandsflächen § 5 Abs. 7 Nr. 2 LBO nicht unmittelbar zur Anwendung kommen. Dort ist geregelt, dass die Tiefe der Abstandsfläche in Kerngebieten, Dorfgebieten, urbanen Gebieten und in besonderen Wohngebieten 0,2 der Wandhöhe beträgt

Nachdem die geplanten Nutzungen dem Charakter eines Kerngebiets bzw. eines Urbanen Gebiets entsprechen, wird zur Klarstellung geregelt, dass dennoch die Anforderungen des § 5 Abs. 7 Nr. 2 LBO und somit ein Maß von 0,2 für die Ermittlung der Tiefe der Abstandsflächen maßgebend sein sollen.

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

Oberirdische Pkw-Stellplätze sind nicht zulässig.

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 zu Störungen der städtebaulichen Qualität des öffentlichen Raums führen würde.

6.1.7 Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Der Czernyring und die vom Czernyring abzweigende Erschließungsstraße werden gemäß Planzeichnung als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt.

Innerhalb der Bauflächen wird für die Geschossebene ab Niveau Montpellierbrücke eine private Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Platz“ festgesetzt.

Begründung:

Durch die Festsetzung der Verkehrsflächen wird eine gesicherte Erschließung der angrenzenden Baublöcke ermöglicht.

Hierzu erfolgt insbesondere ein Ausbau des Unterfliegers entlang des Czernyrings. Für die dauerhafte Herstellung der Leistungsfähigkeit des südlichen Knotens Montpellierbrücke sowie für eine Erschließung des Baufelds M2, aber auch der westlich der Montpellierbrücke gelegenen Baufelder B3 und M1, wird der Czernyring-Unterflieger für beide Fahrrichtungen befahrbar ausgestaltet. Weiterhin wird eine Linksabbiegespur im Unterflieger des Czernyrings vorgesehen. Die bestehende Fahrbahn muss daher nach Norden ausgeweitet werden.

Die innere Erschließung des Quartiers für den Kfz-Verkehr erfolgt durch eine von dem Czernyring Richtung Norden abzweigende Straße, die Richtung Westen parallel der Bahngleise bis zum Max-Planck-Ring fortgeführt werden wird („kleine Bahnrandstraße“).

Neben der notwendigen Erschließung für den Kraftverkehr ist gemäß Rahmenplanung Bahnstadt vorgesehen, langfristig einen bahnparallelen Radweg entlang der gesamten Bahnstadtnordkante (vom Eisenbahnbetriebswerk im

Westen bis zur Hebelstraßenbrücke) zu führen. Im Bereich des Bebauungsplangebiets wird dieser Radweg – vom Hauptbahnhof kommen – als Zweirichtungsradweg nördlich der kleinen Bahnrandstraße geführt und folgt dieser dann bis zum Czernyring. Entlang des Czernyrings erfolgt ebenso eine Führung auf der Nordseite bis zu Hebelstraße.

Die private Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Platz“ dient der inneren Erschließung der geplanten Baukörper für Fußgänger und Radfahrer. Der Platz bindet unmittelbar an die Seitenbereiche der Montpellierbrücke an und ermöglicht zugleich durch eine Brücke über die geplante Erschließungsstraße eine sichere Erreichbarkeit des östlichen Baufelds für Fußgänger und Radfahrer.

6.1.8 Versorgungsflächen

Transformatorstationen sind unterirdisch anzulegen oder baulich in die auf Niveau der angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen liegenden Geschosse eines Gebäudes zu integrieren.

Begründung:

In den Baugebieten soll im Sinne einer hohen städtebaulichen Gestaltqualität auf freistehende Transformatorstandorte verzichtet werden. Die baulichen Anlagen sind – unabhängig davon, ob sie in privatem Eigentum stehen oder durch die Stadtwerke betrieben werden - unterirdisch anzulegen oder baulich in die auf Niveau der angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen liegenden Geschosse eines Gebäudes zu integrieren, damit im öffentlichen Raum eine hohe Aufenthaltsqualität sichergestellt werden kann.

Da eine städtebauliche Anforderlichkeit für eine abschließende Fixierung der Standorte nicht besteht, erfolgt keine zeichnerische Festsetzung der Standorte der Transformatoren.

6.1.9 Festsetzungen zur Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser

Das auf privaten und öffentlichen Flächen anfallende Niederschlagswasser ist zu mindestens 50 % auf den Grundstücken zurückzuhalten.

Begründung:

Die Anforderungen ergeben sich aus dem Niederschlagswasserbewirtschaftungskonzept zur Bahnstadt. Das Niederschlagswasserbewirtschaftungskonzept sieht für die Baufelder einen Abflussbeiwert von maximal 0,5 vor. Demnach dürfen rechnerisch maximal 50 % des Niederschlags – je nach Lage des jeweiligen Baufeldes – entweder in die Retentions- und Versickerungsbecken im Langen Anger oder in die öffentliche Kanalisation abgeleitet werden. Dies kann durch die Auswahl der Materialien (Dachbegrünung, Substrataufbau auf Tiefgaragen, versickerungsfähige Beläge u. ä.) und /oder die ordnungsgemä-

ße Versickerung von Niederschlagswasser gemäß der Verordnung des Umweltministeriums über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser vom 22. März 1999 (Niederschlagswasserbeseitigungsverordnung, Niederschl-WasBesV) bewerkstelligt werden. Soweit im Baugenehmigungsverfahren ein entsprechender Wert nicht nachgewiesen werden kann, sind geeignete technische Maßnahmen vorzusehen.

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

Die in der Planzeichnung festgesetzten privaten Verkehrsflächen sind mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.

Begründung

Die städtebauliche Konzeption sieht eine öffentliche Durchwegung der Blockinnenbereiche zumindest für Fußgänger vor.

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

6.1.11 Gebiete, in denen bei der Errichtung von Gebäuden oder bestimmten sonstigen baulichen Anlagen bestimmte bauliche und sonstige technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung getroffen werden müssen (§ 9 Abs. 1 Nr. 23 b BauGB)

Mindestens 25 % der Dachfläche sind unter Beachtung der Vorgaben des Handlungsleitfadens „Heidelberger Dachgarten“ mit Photovoltaikanlagen zu versehen.

Begründung

Die Festsetzung dient der Umsetzung der Zielvorgaben, die sich die Stadt Heidelberg mit dem Jahr 2014 verabschiedeten Masterplan 100% Klimaschutz gesteckt hat. Im Sinne der Ziele des Heidelberger Masterplans 100% Klimaschutz sind somit neben den gesetzlichen Anforderungen der Energieeinsparverordnung weitere Energieeffizienzmaßnahmen zu prüfen.

Daher wird im Rahmen der Festsetzungsmöglichkeiten eines Bebauungsplans der Einsatz Erneuerbarer Energien vorgegeben.

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

Schalldämmung der Außenbauteile

Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden sind die Außenbauteile (d.h. Fenster, Außenwände und Dachflächen) schutzbedürftiger Räume nach DIN 4109-1 „Schallschutz im Hochbau – Teil 1: Mindestanforderungen“, Januar 2018, Kapitel 7 (DIN 4109-1: 2018-01) mindestens gemäß den Anforderungen nach DIN 4109-1: 2018-01 auszubilden. Die dafür maßgeblichen Lärmpegelbereiche sind in den folgenden Abbildungen dargestellt.



Abbildung 1: maßgebliche Lärmpegelbereiche für schutzbedürftige Räume, die eindeutig nicht zum Nachtschlaf genutzt werden.



Abbildung 2: maßgebliche Lärmpegelbereiche für schutzbedürftige Räume, die zum Nachtschlaf genutzt werden (z.B. Schlafräume, Kinderzimmer, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten).

Die Einhaltung der Anforderungen ist im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Antragsverfahrens nach DIN 4109-2 „Schallschutz im Hochbau – Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen“, Januar 2018 (DIN4109-2: 2018-01) nachzuweisen.

Es können Ausnahmen von dieser Festsetzung zugelassen werden, soweit im bauordnungsrechtlichen Verfahren nachgewiesen wird, dass – z.B. aufgrund der Berücksichtigung der detaillierten Gebäudeplanung - geringere maßgebliche Außenlärmpegel vorliegen. Die Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile sind dann entsprechend den Vorgaben der DIN 4109-1: 2018-01 zu reduzieren.

Belüftung von akustisch schutzbedürftigen Aufenthalts- und Wohnräumen

In akustisch schutzbedürftigen Aufenthalts- und Wohnräumen sind fensterunabhängige, schallgedämmte Lüftungen einzubauen oder bauliche Maßnahmen vorzusehen, die eine ausreichende Belüftung (Mindestluftwechsel gemäß DIN 1946-6 "Raumluftechnik – Teil 6: Lüftung von Wohnungen" (Ausgabe Mai 2009) bei Einhaltung der Anforderungen an die Schalldämmung sicherstellen. Es können Ausnahmen von dieser Festsetzung zugelassen werden, soweit im bauordnungsrechtlichen Verfahren nachgewiesen wird, dass

- *bei Schlafräumen der schutzbedürftige Raum über ein Fenster verfügt, an dem der maßgebliche Außenlärmpegel einen Wert von 45 dB(A) einhält.*
- *bei sonstigen Wohn- und Arbeitsräumen der schutzbedürftige Raum über ein Fenster verfügt, an dem der maßgebliche Außenlärmpegel einen Wert von 70 dB(A) einhält.*

Begründung:

Aufgrund der zum Teil erheblichen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ an den schutzbedürftigen Nutzungen im Plangebiet sowohl am Tag als auch in der Nacht, werden im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Als Schallschutzmaßnahmen stehen die folgenden grundsätzlichen Möglichkeiten zur Verfügung:

- Maßnahmen an der Quelle,
- Einhalten von Mindestabständen (Trennung der Nutzungen),
- Differenzierte Baugebietsausweisungen (Nutzungsgliederung),
- Aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle und/oder Lärmschutzwände),
- Schallschutzmaßnahmen an den schutzwürdigen Nutzungen (Grundrissorientierung, 2. Fassade, geschlossene Laubengänge, Winterloggien o.ä., passive Schallschutzmaßnahmen (Verbesserung der Schalldämmung der Außenbauteile und Einbau von technischen Lüftungseinrichtungen in akustisch schutzbedürftigen Räumen).

Im Folgenden werden für die konkreten Möglichkeiten von Schallschutzmaßnahmen für die geplanten schutzbedürftigen Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans diskutiert und mit den sonstigen, im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans zu beachtenden Belangen abgewogen:

Maßnahmen an der Quelle

Bei der Beurteilung möglicher Maßnahmen an den Verkehrslärmquellen ist zu berücksichtigen, dass die Geräuscheinwirkungen im Plangebiet durch den Straßen- und Schienenverkehr bestimmt werden. D.h. wenn eine grundsätzliche Verbesserung der schalltechnischen Situation durch Maßnahmen an den Quellen erreicht werden soll, werden Maßnahmen für den Straßen- und Schienenverkehr erforderlich. Entsprechende Maßnahmen an der Schallquelle sind nicht im Zuge der Bauleitplanung durchsetzbar und wurden daher bei der Erarbeitung des Schallschutzkonzeptes nicht berücksichtigt.

Einhalten von Mindestabständen bzw. Vergrößerung des Abstands

Das Einhalten eines Mindestabstandes stellt in der vorliegenden Planungssituation kein geeignetes Mittel zur Konfliktbewältigung dar, da die maßgeblichen Schallquellen von verschiedenen Richtungen einwirken und das Einhalten des erforderlichen Mindestabstands nicht möglich ist. Zudem ist es städtebauliche Zielsetzung der Stadt Heidelberg, entsprechend dem Gebot der Innen- vor Außenentwicklung die brachgefallene frühere Bahn- bzw. Postfläche einer an die Lage im Stadtgefüge angemessenen neuen Nutzung zuzuführen.

Differenzierte Baugebietsausweisung (Nutzungsgliederung)

Im Plangebiet werden Nutzungen zugelassen, die im Ergebnis eine Nutzungsmischung ergeben, die dem Charakter eines urbanen Gebiets und eines Kerngebiets entspricht. Damit wird eine Nutzungsmischung mit einer geringen Stömpfindlichkeit vorgesehen. Die Ausweisung einer noch weniger stömpfindlichen Nutzung, wie einem Gewerbe- oder Industriegebiet, kommt aufgrund der in der Umgebung vorhandenen schutzwürdigen Nutzungen nicht in Betracht und widerspricht den städtebaulichen Entwicklungszielen für die Fläche.

Als weitergehende Nutzungsgliederung kommt jedoch eine räumliche Begrenzung der Zulässigkeit von Wohnungen in Betracht. Von dieser Möglichkeit wurde bei den Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung Gebrauch gemacht (siehe Kapitel 6.1.2). Wohnnutzungen sind im Wesentlichen nur in den der Bahnlinie abgewandten Teilflächen zulässig.

Aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle und/oder Lärmschutzwände)

Bei der Auswahl der einzusetzenden Schallschutzmaßnahmen zur Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse haben aktive Schallschutzmaßnahmen grundsätzlich Vorrang. Als aktive Schallschutzmaßnahmen können z. B. Schallschutzwände oder Erdwälle in unmittelbarer Nähe der Emissionsquelle oder des Immissionsortes eingesetzt werden, um die Schallausbreitung zwischen Emissionsquelle und schutzwürdigen Nutzung zu erschweren.

In der konkreten Situation wirken die Schallquellen von verschiedenen Richtungen auf das Plangebiet ein. Um einen wirksamen aktiven Schallschutz zu erreichen, würde quasi eine Einhausung des Baufeldes notwendig. Diese widerspräche der Bedeutung und den Zielen, die die Stadt Heidelberg mit der Realisierung der Bebauung an der Montpellierbrücke anstrebt, so dass an diesem zentralen, innerstädtischen Standort aktive Schallschutzmaßnahmen im Geltungsbereich des Bebauungsplans aus städtebaulichen Gründen ausscheiden.

Schutzmaßnahmen an den schutzwürdigen Nutzungen

Als Schallschutzmaßnahmen an den schutzwürdigen Nutzungen kommen z. B. die Vorgabe für die Orientierung von Fenstern von Aufenthaltsräumen bzw. der Aufenthaltsräume selbst oder die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Verbesserung der Schalldämmung der Außenbauteile sowie Einbau von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen in Aufenthaltsräumen) in Frage. Durch diese Maßnahmen kann sichergestellt werden, dass als Mindestqualität in den Aufenthaltsräumen der schutzwürdigen Nutzungen verträgliche Innenpegel erreicht werden.

Da aktive Schallschutzmaßnahmen an den Emissionsquellen nicht als sinnvoll möglich erachtet werden, wird aufgrund der Geräuscheinwirkungen und den daraus resultierenden Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 im Beurteilungszeitraum Tag (06.00 bis 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr) zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse eine Schalldämmung der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen entsprechend den Anforderungen nach DIN 4109 Schallschutz im Hochbau Teil 1: Mindestanforderung (DIN 4109-1: 2018-01) erforderlich.

Für schutzbedürftige Räume, die zum Nachtschlaf genutzt werden (z.B. Schlafräume, Kinderzimmer, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten), ergeben sich die Anforderungen aus den nächtlichen Beurteilungswerten.

Für Aufenthaltsräumen in Wohnungen, die keine Schlafräume sind, für Unterrichtsräume und ähnlich schutzbedürftige Räume nach DIN 4109-2: 2018-01 sowie für Büroräume und ähnlich schutzbedürftige Räume nach DIN 4109-2: 2018-01, in denen im Beurteilungszeitraum Nacht keinesfalls geschlafen wird, wird der maßgebliche Außenlärmpegel für den Tag zugrunde gelegt. Würde der maßgebliche Außenlärmpegel der Nacht in Ansatz gebracht, würde der bauliche Schallschutz für einen ungestörten Schlaf in der Nacht ausgelegt, ohne dass hierfür eine fachliche Notwendigkeit gegeben ist.

Bei den baulichen Schallschutzmaßnahmen handelt es sich um eine entsprechende Luftschalldämmung der Außenbauteile der Aufenthaltsräume, insbesondere der Fenster aber auch der Wände, Dächer, Rollladenkästen usw..

Die im Schallgutachten hierzu vorgeschlagenen Maßnahmen werden in den Bebauungsplan als Festsetzungen übernommen.

Fensterunabhängige Lüftung in akustisch schutzbedürftigen Aufenthalts- und Wohnräumen

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans werden an annähernd allen Fassaden der künftigen Bebauung im Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr) die gebietsabhängigen Orientierungswerte flächendeckend überschritten. Zur Gewährleistung des nächtlichen Schutzziels des ungestörten Schlafs und Aufenthalts im Inneren der künftigen Gebäude wird als Schallschutzmaßnahme empfohlen, für alle akustisch schutzbedürftigen Aufenthalts- und Wohnräume eine fensterunabhängige, schallgedämmte Lüftung nach DIN 4109-2: 2018-01 zu realisieren. Hierdurch wird dem künftigen

Bewohner ermöglicht, ungestört bei geschlossenem Fenster und damit ruhigem Innenraum sowie ausreichender Belüftung wohnen, arbeiten bzw. schlafen zu können.

Die im Schallgutachten vorgeschlagene Maßnahme wird als Festsetzung in den Bebauungsplan übernommen.

6.1.13 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)

Die Dachflächen sind gemäß Handlungsleitfaden „Heidelberger Dachgarten“ zur extensiven Dachbegrünung in Heidelberg“ zu mindestens 66 % extensiv zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten.

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

Nicht durch Wandöffnungen gegliederte Fassaden mit mehr als 3 m Breite sind - soweit sie nicht grenzständig sind - dauerhaft mit kletternden oder rankenden Pflanzen zu begrünen. Je angefangene 2 m Wandlänge ist mindestens eine Pflanze vorzusehen. Die Fassadenbegrünung muss über Bodenanschluss im Bereich der privaten Grundstücke hergestellt werden.

Bei den in der Planzeichnung festgesetzten im öffentlichen Straßenraum anzupflanzenden Bäumen sind Abweichungen vom festgesetzten Standort bis maximal 5 m zulässig.

Begründung:

Die Festsetzung zur Dachbegrünung ergibt sich aus der am 06.04.2008 vom Regierungspräsidium Karlsruhe erteilten artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG. Mit der Dachbegrünung wird zugleich zur Minderung der ökologischen Defizite des Planungsgebiets ein artenreiches Habitat geschaffen, das Mikroklima verbessert und ein Teil des Niederschlagswassers zurückgehalten.

Mit der Begrenzung der begrüneten Dachflächen, die zur Solarenergienutzung genutzt werden kann, wird angestrebt, die ökologischen Vorteile einer Dachbegrünung mit dem Klimaschutz-Ziel einer dezentralen, verbrauchernahen Solarenergiegewinnung zu verbinden.

Die Vorgabe zur Fassadenbegrünung dient der Minderung der Überwärmung versiegelte Flächen und der Schaffung zusätzlicher Lebensräume innerhalb eines durch einen hohen Bebauungsgrad gekennzeichneten Stadtquartiers.

Die Möglichkeit, von den in der Planzeichnung im öffentlichen Straßenraum festgesetzten Baumstandorten abweichen zu können, ist erforderlich, um im Rahmen der Konkretisierung der Planung auf zusätzliche Anforderungen in Hinblick auf die Verlegung der Ver- und Entsorgungsanlagen oder auf Anforderungen der Feuerwehr zur Anleiterbarkeit angrenzender Gebäude reagieren zu können.

Weitergehende Vorgaben zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie sonstige Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft werden – soweit es die privaten Bauflächen betrifft - ergänzend im Begrünungsplan zum Vorhaben- und Erschließungsplan geregelt. Ein zusätzliches Festsetzungserfordernis besteht daher nicht.

6.2 Örtliche Bauvorschriften

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

Tiefgaragenein- und -ausfahrten sind einschließlich der zugehörigen Rampen in Gebäude zu integrieren.

Begründung:

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

Mit der Regelung, dass Tiefgaragenein- und -ausfahrten einschließlich der zugehörigen Rampen in Gebäude zu integrieren sind, sollen sowohl gestalterische wie auch funktionale Beeinträchtigungen des öffentlichen Straßenraums vermieden werden. Tiefgaragenein- und -ausfahrten sollen nicht dominierend in den öffentlich wahrnehmbaren Straßenraum hineinwirken.

6.2.2 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.

Werbeanlagen sind in die Struktur der Fassadengestaltung zu integrieren.

Unzulässig sind:

- *Freistehende Werbeanlagen in Form von Fahnen, Hinweisschildern oder Schaukästen.*
- *Werbeanlagen mit wechselndem und bewegtem Licht und grellen Farben.*
- *Schaufensterbeklebungen oder -bemalungen, die ein Maß von maximal 20 % der Fensterfläche überschreiten.*

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.

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

Außenantennen und Satelliten-Empfangsanlagen sind ausschließlich auf Gebäudedächern und nur bis zu einer Höhe von maximal 2 m zulässig. Zu den Traufkanten ist ein Mindestabstand von 5 m einzuhalten.

Die Errichtung von Mobilfunk-Basisstationen und -antennenanlagen ist 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. Die Vorgaben zur maximalen Höhe bzw. zu den Mindestabständen zur Traufe sind analog zu den Regelungen zu sonstigen Dachaufbauten getroffen.

6.2.4 Zahl notwendiger Stellplätze (§ 74 Abs. 2 LBO Baden-Württemberg)

Je Wohnung sind mindestens 0,7 Stellplätze als notwendige Stellplätze herzustellen.

Begründung:

Durch die Festsetzung zur Zahl der bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze wird unter Berücksichtigung der Nähe zu Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs eine ausreichende Zahl an Stellplätzen auf dem privaten Baugrundstück sichergestellt und somit eine übermäßige Inanspruchnahme des öffentlichen Straßenraums vermieden. Gleichzeitig wird im Bebauungsplan in Bezug auf die im Planungsgebiet bestehenden Nutzungen eine abschließende Regelung zur Zahl notwendiger Stellplätze getroffen und somit Klarheit der maßgebenden Anforderungen für das baurechtliche Verfahren geschaffen.

Die Zahl notwendiger Stellplätze für andere Nutzungen als eine Wohnnutzung ergibt sich jeweils aus der "Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze)" in der zum Zeitpunkt der Bauantragstellung gültigen Fassung.

6.3 Kennzeichnungen

Kennzeichnungen sind nicht erforderlich.

6.4 Nachrichtliche Übernahmen

Nachrichtliche Übernahmen sind nicht erforderlich.



6.5 Hinweise

Aufgrund der Lage innerhalb des Entwicklungsgebiets „Bahnstadt“ wird auf die dort gültige Anforderung, dass die Gebäude als Passivhaus errichtet werden, hingewiesen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass gemäß der Fernwärmesatzung der Stadt Heidelberg eine Fernwärme-Anschlusspflicht besteht.

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.

Da das Bebauungsplangebiet aufgrund benachbart gelegener Bahnstromanlagen elektromagnetischen Feldern unterliegt, wird die Empfehlung des hierzu eingeholten Fachgutachtens im benachbarten Bebauungsplan Bahnstadt-Bahnhofplatz Süd übernommen, insbesondere sicherheitsrelevante Anlagen wie Brandmeldeeinrichtungen nach dem Industriestandard (DIN EN 61000-6-2 „Elektromagnetische Verträglichkeit“) auszulegen.

7 Verfahren und Abwägung

7.1 Einleitungsbeschluss

Der Einleitungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 BauGB wurde in der Gemeinderatssitzung am 23.07.2020 gefasst. Die ortsübliche Bekanntmachung des Einleitungsbeschlusses gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 BauGB erfolgte im Heidelberger Stadtblatt am 19.08.2020.

7.2 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

(wird nach Abschluss des Verfahrens im Zuge der Ausfertigung ergänzt)

7.3 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange

(wird nach Abschluss des Verfahrens im Zuge der Ausfertigung ergänzt)

7.4 Offenlage

(wird nach Abschluss des Verfahrens im Zuge der Ausfertigung ergänzt)

7.5 Behördenbeteiligung

(wird nach Abschluss des Verfahrens im Zuge der Ausfertigung ergänzt)

8 Durchführung und Kosten

8.1 Grundbesitzverhältnisse

Die im Geltungsbereich gelegenen Flächen befinden sich, soweit es sich um bestehende öffentliche Straßenverkehrsflächen handelt, im Eigentum der Stadt Heidelberg. Die sonstigen Flächen befinden sich im Eigentum des Vorhabenträgers bzw. der Deutschen Bahn. Ein Erwerb der künftigen öffentlichen Verkehrsflächen durch die Stadt Heidelberg ist in Vorbereitung.

8.2 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.

B Umweltbericht

1. Beschreibung der Planung

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt mit der Bahnstadt einen neuen Stadtteil im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu verwirklichen. In städtebaulich hochwertiger Lage wird ein urbaner Stadtteil mit eigener Identität, hoher Nutzungsmischung und zukunftsweisenden Bauformen entwickelt, der sozialen und ökologischen Ansprüchen gerecht wird. Neben Büro- und Gewerbeflächen sollen Wohnungen für ca. 6.500 – 6.800 Einwohner/-innen entstehen. Die Infrastruktur soll sowohl lokale als auch überörtliche Aufgaben erfüllen.

Zur einheitlichen und zügigen Durchführung der Entwicklung der Bahnstadt wurde am 30.01.2008 die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „Bahnstadt Heidelberg“ beschlossen. Im gleichen Jahr begann die konkrete Entwicklung und Bebauung von Heidelbergs neuem Stadtteil. Über die verbindliche Bauleitplanung mittels Teilbebauungsplänen und entwicklungsrechtlichen Genehmigungen wird die Realisierung gesteuert.

Die Immo2Go GmbH als Vorhabenträgerin hat mehrere östlich der Montpellierbrücke zwischen Czernyring und Bahngleisen gelegene Grundstücke erworben. Das circa ein Hektar große Areal liegt innerhalb der Gemarkung Weststadt, ist aber als Baufeld M2 zugleich Bestandteil der Rahmenplanung Bahnstadt. Es liegt zum großen Teil im Geltungsbereich der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Bahnstadt.

Für den Bereich des Planungsgebiets besteht bislang kein Bebauungsplan. Planungsrechtlich ist das Areal derzeit als Außenbereich gemäß § 35 Baugesetzbuch zu beurteilen. Im Außenbereich sind grundsätzlich nur Vorhaben zulässig, die einen sogenannten Privilegierungstatbestand erfüllen. Die angestrebte Nutzungsform erfüllt diese Voraussetzungen nicht.

Somit wird zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung des Baufeldes M2 die Aufstellung eines Bebauungsplans zur planungsrechtlichen Absicherung des Vorhabens und einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erforderlich.

1.2 Lage und Kurzcharakteristik des Planungsgebiets

Das Plangebiet befindet sich in der Gemarkung Weststadt und wird begrenzt

- im Norden: im westlichen Teil durch die nördliche Grenze des Flurstücks 6617/10 sowie im östlichen Teil durch die südliche Grenze des Flurstücks 6617
- im Osten durch die östliche Grenze des Flurstücks 6617/24
- im Süden durch den Czernyring
- im Westen durch die Montpellierbrücke

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst die Flurstücke 6617 (teilweise), 6617/8, 6617/10, 6617/23, 6617/24, 6617/25 (teilweise), 6617/26 und 6631 (Czernyring, teilweise).

Die genaue räumliche Abgrenzung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans ergibt sich aus der Planzeichnung zum Bebauungsplan im Maßstab 1:500, in der Fassung vom 08.09.2021.

Das Plangebiet ist weitgehend eben. Zur Montpellierbrücke besteht allerdings ein Höhenunterschied von ca. 10 m, zum Czernyring von ca. 3 – 5 m.

Bei der Fläche handelt es sich um frühere Betriebsflächen der Deutschen Bahn bzw. der Post. Die Flächen sind zu einem erheblichen Teil versiegelt und weisen im Übrigen einen ruderalen, durch Sukzession entstandenen Gehölzbewuchs auf.

1.3 Ziele und Inhalte des Bebauungsplans

Die Vorhabenträgerin beabsichtigt die Errichtung eines gemischt genutzten Gebäudeensembles mit Büro- und Einzelhandelsflächen, Wohngebäuden und Serviced Apartments (voll möblierte Wohneinheiten, die für Geschäftsreisende und Pendler für unterschiedliche Zeiträume buchbar sind). Das Vorhaben entspricht den in der Rahmenplanung festgehaltenen städtebaulichen Zielen.

Planungsrechtlich abgesichert wird das Vorhaben durch die Festsetzung von Baugrundstücksflächen auf ca. 0,82 ha Fläche. Zugelassen werden im Wesentlichen Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Einzelhandelsbetriebe, sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sowie Wohnungen. Beim Einzelhandel werden großflächige Betriebe jedoch nur mit den Sortimenten Sportartikel mit maximal 2.900 m² Verkaufsfläche und mit Nahrungs- und Genussmittel mit maximal 1.500 m² Verkaufsfläche zugelassen. Die Zulässigkeit von Wohnungen wird zudem auf die bahnabgewandten Teile der Bauflächen begrenzt. Beherbergungsbetriebe werden nur in Form von Bordinghäusern zugelassen. Das Maß der baulichen Nutzung beträgt 1,0. Gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan werden die Gebäude bis zu 7 Geschosse aufweisen.

Zusätzlich zur baulichen Nutzung wird ein Ausbau des Czernyrings und der Neubau eines Teilstücks einer Verbindungsstraße vom Czernyring zum Max-Planck-Ring planungsrechtlich abgesichert.

1.4 Flächenbedarf der Planung

Durch das Vorhaben ergeben sich folgende Änderungen der Flächennutzungen:

Flächennutzung	Bestand (zu Beginn des Bebauungsplanverfahrens)	gemäß BP
Öffentliche Verkehrsflächen	1.380 m ²	4.220 m ²
Private Verkehrsfläche (Zufahrt Bahnmeisterei)	790 m ²	--
Sonstige versiegelte Fläche	4.290 m ²	8.270 m ²
Ruderales Gehölze	2.870 m ²	--
offene Bodenflächen (ehem. Gleisanlage)	3.160 m ²	--
Summe	12.490 m²	12.490 m²

Bei einem Versiegelungsanteil von 100 % für die Bauflächen und die Verkehrsflächen wird eine zusätzliche Versiegelung von bis zu 6.030 m² zulässig.

2. Übergeordnete Vorgaben

2.1 Fachgesetzlich festgelegte Ziele des Umweltschutzes

Für den Bebauungsplan sind folgende in einschlägigen Fachgesetzen festgelegten 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 landschaftsge-
recht neu gestaltet ist.

Artenschutzrecht

Für das Planungsgebiet ist nicht gänzlich auszuschließen, dass besonders ge-
schützte Arten bzw. streng geschützte Arten im Sinne des Bundesnatur-
schutzgesetzes vorkommen. Ist dies der Fall, werden die Bestimmungen in
den §§ 44 ff Bundesnaturschutzgesetz maßgebend. Gemäß § 44 Bundesna-
turschutzgesetz gelten für die besonders geschützten Arten umfassende Zu-
griffsverbote.

Entsprechend § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die artenschutzrechtlichen Verbote
allerdings bei nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässigen Vorha-
ben nur für in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Tier- und Pflanzen-
arten sowie die europäischen Vogelarten gemäß Artikel 1 der Vogelschutz-
richtlinie (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 Eingriffsrege-
lung über die Zulassung von Eingriffen auch vor dem Hintergrund der Aus-
wirkungen auf besonders geschützte Arten zu entscheiden.

Bezogen auf die in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Tier- und Pflan-
zenarten sowie die europäischen Vogelarten gilt das Verbot einer Schädigung
oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht, soweit die öko-
logische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflan-
zungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt
wird. Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Betrachtung kommt daher der
Frage der Situation im räumlichen Zusammenhang eine maßgebende Bedeu-
tung 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 Beeinträchti-
gungen (einschließlich der Tötung) bleiben unzulässig.

Wasserrecht

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

Hinsichtlich des Niederschlagswassers regelt § 55 Abs. 2 WHG, dass Niederschlagswasser ortsnahe 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.

2.2 Landschaftsplan zum Flächennutzungsplan

Der Landschaftsplan gliedert sich in drei Teilpläne: Den „Konfliktplan“, das „Fachkonzept“ und das „Rahmenkonzept Biotopverbund“.

Im Konfliktplan sowie im Fachkonzept sind die Flächen des Planungsgebiets als Entwicklungsflächen aus dem FNP 2015/2020 dargestellt. Weitergehende Vorgaben sind in diesen Plänen sowie im „Rahmenkonzept Biotopverbund“ nicht enthalten.

2.3 Fachrechtliche Unterschutzstellungen

2.3.1 Naturschutzrecht

Schutzgebiete und -objekte gemäß §§ 20-30 BNatSchG

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans liegen keine naturschutzrechtlichen Unterschutzstellungen gemäß §§ 20-30 BNatSchG vor.

Biotopkartierung Baden-Württemberg

Für den Untersuchungsraum sind keine „besonders geschützte Biotopgebiete“ (§ 32 NatSchG) erfasst.

Schutzgebiete und -objekte (gem. §§ 31-36 BNatSchG)

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans berührt keine NATURA 2000-Schutzgebiete (Vogelschutz- bzw. FFH-Gebiete).

2.3.2 Wasserrecht

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt innerhalb des Geltungsbereichs der „Verordnung der Stadt Mannheim als untere Wasserbehörde zugunsten des Trinkwasserversorgers MVV Energie AG zum Schutz des Grundwassers im Einzugsgebiet der Wassergewinnungsanlage „Mannheim-Rheinau“ früher „Rheinau“ vom 7. Januar 2014. Das Planungsgebiet ist Teil der Wasserschutzzone III B.

Gemäß der genannten Rechtsverordnung ist die Ausweisung neuer Gewerbe- und Industriegebiete nur zulässig,

- soweit dies mit den Schutzziele dieser Wasserschutzgebietsverordnung vereinbar
- wenn keine Verbote der Wasserschutzgebietsverordnung der Ausweisung entgegenstehen
- wenn in den Festsetzungen zum Bebauungsplan auf die Bestimmungen dieser Wasserschutzgebietsverordnung hingewiesen wird und
- soweit die geplante Bebauung nicht den Belangen der Grundwasserneubildung entgegensteht.

Aus der Rechtsverordnung ergeben sich insbesondere Beschränkungen in Hinblick auf den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, die Erschließung von Grundwasser und Oberflächenwasser zur Wärme- oder Kältegewinnung, auf Erdwärmesonden, auf den Umgang mit Abwasser und den Umgang mit belasteten Bodenmaterialien.

2.3.3 Denkmalrecht

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans liegen keine denkmalrechtlichen Unterschutzstellungen vor. In der „Denkmaltopographie Stadtkreis Heidelberg“ sind für den Bereich des Planungsgebiets keine schützenswerten Kulturgüter aufgeführt. Auch im näheren Umfeld sind keine Gebäude als Denkmal benannt:

2.3.4 Baumschutzsatzung der Stadt Heidelberg

Die Baumschutzsatzung der Stadt Heidelberg vom 25. Juli 1996 umfasst in § 2 Schutzgegenstand alle Bäume des Gemarkungsgebietes innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile und des Geltungsbereichs der rechtswirksamen Bebauungspläne. Bäume, die in Höhe eines Meters über dem Erdboden einen Stammumfang von mehr als 100 cm (Obstbäume von mehr als 80 cm) haben, dürfen nicht gefällt, entfernt, zerstört, geschädigt oder wesentlich verändert werden. Eine Befreiung ist möglich, wenn dem Wert der betroffenen Bäume entsprechende Ersatzpflanzungen vorgenommen oder veranlasst werden.

Die Baumschutzsatzung gilt nicht im planungsrechtlichen Außenbereich und ist somit für den Geltungsbereich des Bebauungsplans nicht anzuwenden.

2.4 Städtische Fachplanungen, Gutachten und Leitfäden

2.4.1 Stadtklimagutachten

Im Jahr 2015 wurde das „Stadtklimagutachten für die Stadt Heidelberg“, das durch die Projektgemeinschaft GEONET Umweltconsulting GmbH und ÖKOPLANA in Kooperation mit Prof. Fr. G. Gross (Universität Hannover) erstellt wurde, vorgelegt. Dieses Gutachten schreibt das ursprüngliche Gutachten aus dem Jahr 1995 fort. Zentrales Element des Gutachtens ist eine Analyse der klima- und immissionsökologischen Funktionen im Stadtgebiet von Heidelberg und deren planungsrechtliche Bewertung. Im Vordergrund der Bewertung stehen dabei austauscharme sommerliche Hochdruckwetterlagen.

In diesem Gutachten sind die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Weststadt – An der Montpellierbrücke“ als Wirkungsraum erfasst. In der Nacht befindet sich der Wirkungsraum im Einflussbereich des Neckartälers. Da mit dem Neckartalabwind Warmluft aus den Bereichen Altstadt, Weststadt und Bergheim herangeführt wird, ist seine abkühlende Wirkung eher gering. Die wenigen Grün- und Freiflächen dieses Gebiets weisen eine sehr hohe bioklimatische Bedeutung auf.

Das Plangebiet ist eine Teilfläche des Weststadt-Ausgleichsraums 2 (We-A2). In diesem Ausgleichsraum erfolgt die Belüftung im bodennahen Bereich über die Kurfürsten-Anlage und Ringstraße. Darüber hinaus erfolgt eine Zufuhr von Kaltluft ausgehend vom Steigertal. Die rauigkeitsarme Oberfläche des Gleisareals nördlich des Plangebiets bildet sowohl am Tag als auch in der Nacht eine Ventilationsfläche, über welcher der Wind bodennah durchgreifen kann.



Ausschnitt aus Stadtklimagutachten für die Stadt Heidelberg – Anhang B

2.4.2 Masterplan 100% Klimaschutz

Mit dem Masterplan 100% Klimaschutz aus dem Jahr 2014 verfolgt die Stadt Heidelberg das Ziel einer CO₂-neutralen Stadtentwicklung mit dem Zeithorizont 2050. Der Masterplan wurde mit Beschluss des Gemeinderats am 21. November 2019 auf der Grundlage der aktuellen CO₂-Bilanz fortgeschrieben.

Für bauliche Projekte wird empfohlen, nachhaltige Energiestandards wie z.B. Passivhausstandard umzusetzen und insbesondere den Einsatz Erneuerbarer Energien zu berücksichtigen. Im Sinne der Ziele des Heidelberger Masterplans 100% Klimaschutz sind somit neben den gesetzlichen Anforderungen der Energieeffizienzverordnung weitere Energieeffizienzmaßnahmen zu prüfen.

2.4.3 Klimaschutz-Aktionsplan

In der Sitzung des Gemeinderats am 21. November 2019 wurde neben der Fortschreibung des Masterplans 100% Klimaschutz gleichzeitig ein 30-Punkte-Klimaschutz-Aktionsplan verabschiedet. Er enthält die Zielvorgaben, Handlungsschwerpunkte und konkrete Maßnahmen, mit denen in Verbindung mit den Strategien des „Masterplan 100 % Klimaschutz“ die Stadt Heidelberg ihre Vorhaben zur Erreichung des 1,5 Grad-Ziels der Klimaschutzkonferenz von Paris schneller erreichen können soll.

2.4.4 Artenschutzplan (2012)

Der Erhalt der biologischen Vielfalt im Ballungsraum stellt eine besondere Herausforderung dar. Die starke Zerschneidung der Landschaft durch zahl-

reiche Straßen, kleinflächige Biotope, kleinparzellige Grundstücke und komplizierte Besitzverhältnisse, Freizeitnutzung und Erholungssuche erfordern ein hohes Maß an konzeptioneller Arbeit und Organisation. Zur Absicherung des Vorhabens stellt die Stadt Heidelberg eigene Grundstücke zur Verfügung und koordiniert Maßnahmen auf privaten Grundstücken.

Für die Maßnahmen im Rahmen des Artenschutzplans wurden fünf Schwerpunktbereiche definiert. Diese Bereiche zeichnen sich durch eine besondere Arten- und Biotopausstattung aus.

Die Fläche der Bahnstadt liegt in keinem Schwerpunktbereich.

2.4.5 Handlungsleitfaden zur extensiven Dachbegrünung in Heidelberg

Im Leitfaden „Heidelberger Dach(g)arten - Handlungsleitfaden zur extensiven Dachbegrünung in Heidelberg“ sind die Anforderungen an die Substratstärke, den Substrataufbau und die zu verwendenden Pflanzen und das Saatgut, die bei einer Dachflächenbegrünung zu beachten sind, zusammenfassend vorgegeben.

Weiterhin sind die Anforderungen, die bei einer Nutzung von begrünten Dachflächen durch Solaranlagen zu beachten sind, benannt.

3. Beschreibung der Wirkfaktoren des Vorhabens

3.1 Beschreibung des Untersuchungsrahmens

Bereits vor Beginn der Bauleitplanung wurde im Rahmen der Erarbeitung der Rahmenplanung Bahnstadt in Form von Fachämterrunden Anregungen und Hinweise der von der Planung Bahnstadt betroffener Fachämter abgefragt und der Umfang der zu erstellenden Fachgutachten festgelegt.

Die Öffentlichkeit sowie die sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden bereits am vorlaufenden Planungsprozess der Vorbereitenden Untersuchungen sowie der Rahmenplanung beteiligt.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan werden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB auch zu einer Äußerung im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung aufgefordert. Es wurden jedoch hierzu keine Anregungen vorgetragen.

Inhalt und Aufbau der Umweltprüfung wurden zwischen dem Umweltamt und dem Stadtplanungsamt Heidelberg abgestimmt.

3.2 Beschreibung der Wirkfaktoren des Vorhabens

Im Zuge der Umstrukturierung und Neuordnung des Plangebietes ist allgemein mit folgenden Wirkfaktoren zu rechnen:

Baubedingte Wirkungen

Baubedingte Wirkungen charakterisieren sich durch die entsprechenden Baustellentätigkeiten und deren Flächeninanspruchnahme im Zuge der Herstellung der baulichen Anlagen (Gebäude und Infrastrukturen). Sie wirken für eine begrenzte Zeit (zeitlicher Umfang der Baumaßnahme).

- Neuordnung und Baureifmachung der Flächen für weitere Nachnutzung
- Temporäre Flächeninanspruchnahme durch Baustelleneinrichtung, Lagern von Baumaterial/-geräten, Baustraßen, Inanspruchnahme bestehender Wegebeziehungen, Leitungsverlegungen
- Abbau, Transport, Lagerung, und Durchmischung von Boden
- Bodenverdichtung durch Baumaschinen (Erschütterungen, Vibrationen, Befahrung von Flächen)
- Stör- und Beunruhigungseffekte der Randbereiche während der Bauphase (Baubetrieb, Baustellenverkehr, Lärm-, Staub- und Abgasemissionen)
- Unfallgefahren

Anlagenbedingte Wirkungen

Anlagenbedingte Wirkungen entstehen durch die baulichen Anlagen selbst (zum Beispiel durch Flächeninanspruchnahme, Zerschneidung, Beschattung) und wirken dauerhaft.

- Flächeninanspruchnahme durch Gebäude
- Verkleinerung von Lebens- und Landschaftsbildräumen, Frisch- und Kaltluftentstehungsflächen
- Veränderung des Wasserhaushalts (veränderter Oberflächenabfluss)

Betriebsbedingte Wirkungen

Betriebsbedingte Wirkungen gehen von der Nutzung der baulichen Anlagen aus (zum Beispiel Lärm, Emissionen, erhöhter Nutzungsdruck) und wirken für die Dauer der Nutzung.

- Zunahme Geräusche/ Lärm durch Verkehr
- Schadstoffimmissionen durch Heizen, Verkehr
- Lichtimmissionen und visuelle Effekte durch Verkehr
- Erhöhter Nutzungsdruck auf Naherholungsflächen

4. Beschreibung und Bewertung des Umweltzustands

4.1 Naturräumliche Gliederung, Geologie und Relief

Der Untersuchungsraum zählt zum Naturraum 226 Neckar-Rhein-Ebene Bergstraße/ 226.2 Heidelberger Taltrichter im Übergang zur Neckar-Rheinebene in der Untereinheit Schwetzingen Sand. Beim Heidelberger Tal-

trichter handelt es sich um den beckenartig verbreiterten Ausgang des Neckartals aus dem Odenwald mit Schottersohle und einem aufgelagerten Schuttkegel.

4.2 Schutzgut Boden

Der nordwestliche Bereich des Planungsgebiets stellt sich als versiegelte Bodenfläche dar. Das südöstliche Gelände ist überwiegend unbefestigt.

Im Rahmen des zur Planung erstellten Bodengutachtens Bahnstadt Czernyring 15 (RT Consult GmbH, Mannheim am 26.03.2020) wurde folgendes festgestellt:

Bodenverhältnisse:

Im südlichen Grundstücksbereich wurden 10 – 30 cm Mutterbodenüberdeckung angetroffen.

Ansonsten liegen zunächst meist Auffüllungen vor. Hierbei handelt es sich einerseits um die Oberflächenbefestigungen aus Schwarzdecke (16 – 29 cm) und Beton (30 cm), andererseits um sandig-kiesige Böden mit unterschiedlichem Feinkorngehalt. Die maximale Auffüllmächtigkeit beträgt 2 m. Bereichsweise waren aber auch keine Auffüllungen vorhanden, bzw. die Böden waren nicht eindeutig als Auffüllung verifizierbar. Im Bereich einer Bohrstelle wurde unmittelbar unter der Oberflächenbefestigung eine Holzschwelle mit Teergeruch angetroffen. Es ist daher nicht auszuschließen, dass hier noch alte Gleise überbaut wurden.

Im südlichen Bereich wurden in den oberen max. 2 m auch bindige Böden bestehend aus Tonen und Schluffen angetroffen.

Unterhalb der oben aufgeführten Schichten folgen dann ausschließlich Sande und Kiese, die bis in größere Tiefen zu erwarten sind. In den Kiesen sind erfahrungsgemäß auch Steine bis hin zu größeren Blöcken (Findlinge) eingelagert. Die Lagerungsdichte der Sande und Kiese ist teilweise unterschiedlich. Neben teil locker gelagerten Zonen sind auch dichte bis sehr dichte Zonen vorhanden.

In den Endtiefen der Bohrungen und Sondierungen war i.d.R. kein weiterer Fortschritt festzustellen, was u.a. auch auf die erwähnten Steine und Findlinge zurückzuführen ist.

Abfalltechnische Untersuchungen

Untersuchungsumfang

Die aus den Aufschlüssen gewonnenen Proben aus den vorhandenen Auffüllungen und den natürlichen Böden sind als Mischproben nach organoleptischem Befund und bautechnischen Gesichtspunkten zusammengestellt und nach den Richtlinien der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) bzw. der

baden-württembergischen Verwaltungsvorschrift (VwV-Boden) sowie nach der DepV analysiert worden analysiert worden. Das vorhandene Gleisschottermaterial wurde zusätzlich auf Herbizide untersucht.

Schwarzdecken

Die Ergebnisse der PAK-Analysen an den Schwarzdecken wurden anhand der relevanten Grenzkonzentration von 25 mg/kg beurteilt. Diese Konzentration definiert gemäß RuVA-StB 013 die Grenze zwischen pechhaltigem Straßenaufbruch und Ausbauasphalt.

Mit Ausnahme der Schwarzdecke aus einer Bohrstelle sind die untersuchten Schwarzdecken aufgrund der nachgewiesenen PAK-Gehalte von max. 2 mg/kg als Ausbauasphalt einzustufen und stellen demzufolge auch keinen gefährlichen Abfall dar.

In der Schwarzdecke einer Bohrstelle wurde eine PAK-Konzentration von 42 mg/kg nachgewiesen. Bei dieser Konzentration stellt der pechhaltige Straßenaufbruch aber in Baden-Württemberg noch keinen gefährlichen Abfall dar.

Auffüllungen und nat. anstehende Böden

Die Ergebnisse der Deklarationsanalysen an den Auffüllungen wurden den Zuordnungswerten nach der baden-württembergischen Verwaltungsvorschrift (VwV-Boden) sowie nach der Deponieverordnung gegenübergestellt.

Für die Bewertung der Analysenergebnisse am Gleisschottermaterial wurden zudem die Zuordnungswerte der Herbizide berücksichtigt.

In der folgenden Tabelle sind die Ergebnisse der Deklarationsanalysen an den Bodenmaterialien zusammengefasst:

Mischprobe	Abfalltechnische Einstufung B.-W. ¹	Grund der Einstufung	Abfalltechnische Einstufung DepV	Grund der Einstufung
MP A1	Einbauklasse Z 0	k. Überschreitungen	Deponieklasse DK 0	k. Überschreitungen
MP A2	Einbauklasse Z 0	k. Überschreitungen	Deponieklasse DK 0	k. Überschreitungen
MP N1	Einbauklasse Z 0	k. Überschreitungen	Deponieklasse DK 0	k. Überschreitungen
MP N2	Einbauklasse Z 0*IIIA	Nickel: 20 mg/kg	Deponieklasse DK 0	k. Überschreitungen
BS 3 (Gleisschotter)	Einbauklasse Z 1.2	Hexazinon 0,15 µg/l	Deponieklasse DK 0	k. Überschreitungen

Alle Böden stellen demnach keinen gefährlichen Abfall dar.

Kampfmittel

Bei der Kampfmittelerkundung (WST Umweltgeologische und hydrogeologische Erkundungen GmbH, Eppelheim, 27.03.2020, wurden keine Hinweise auf im Untergrund verbliebene Kampfmittel festgestellt.

4.3 Schutzgut Wasser

In der Umgebung des Plangebiets sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

Gemäß dem Bodengutachten „Czernyring 15“ Heidelberg der RT Consult GmbH vom 26.03.2020 steht das Grundwasser bei Grundwasserhöchstständen (ca. 98,5 mNN, Messstelle 0102/355-0, Kurfürstenanlage) noch unterhalb der Aushubsohle an und ist somit ohne Belang.

Die wenigen 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.

Das Niederschlagswasser der versiegelten Flächen wird bislang der Kanalisation zugeleitet.

4.4 Schutzgut Klima

Im „Stadtklimagutachten für die Stadt Heidelberg“ aus dem Jahr 2015 sind die Freiflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Weststadt – An der Montpellierbrücke“ als Wirkungsraum erfasst. In der Nacht befindet sich der Wirkungsraum im Einflussbereich des Neckartälers. Da mit dem Neckartalabwind Warmluft aus den Bereichen Altstadt, Weststadt und Bergheim herangeführt wird, ist seine abkühlende Wirkung eher gering. Die wenigen Grün- und Freiflächen dieses Gebiets weisen eine sehr hohe bioklimatische Bedeutung auf.

Das Plangebiet ist eine Teilfläche des Weststadt-Ausgleichsraums 2 (We-A2). In diesem Ausgleichsraum erfolgt die Belüftung im bodennahen Bereich über die Kurfürsten-Anlage und Ringstraße. Darüber hinaus erfolgt eine Zufuhr von Kaltluft ausgehend vom Steigertal. Die rauigkeitsarme Oberfläche des Gleisareals nördlich des Plangebiets bildet sowohl am Tag als auch in der Nacht eine Ventilationsfläche, über welcher der Wind bodennah durchgreifen kann.

4.5 Schutzgut Arten- und Biotoppotential

Die Flächen des Plangebiets sind von umgebenden Grün- und Landschaftsstrukturen weitestgehend separiert. Eine 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 besonders beziehungsweise streng geschützte und bestandsbedrohte Tierarten aus der Gruppe der Fledermäuse, Vögel, Reptilien und Heuschrecken 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 über ein Jahrzehnt beständig bleiben konnten.

Im Zuge der Entwicklung der Bahnstadt wurden insbesondere am Südrand der Entwicklungsfläche Ersatzlebensräume geschaffen und betroffene Tiere umgesiedelt.

Aufgrund des seit der Erstellung des Umweltberichts zur Rahmenplanung Bahnstadt vergangenen Zeitraums wurden neue Erhebungen erforderlich, um zu prüfen, ob für die Flächen des Planungsgebiets möglicherweise andere als die seinerzeit vorgefunden Arten zu erwarten sind. Daher wurde zum Bebauungsplan eine Aktualisierung der artenschutzrechtlichen Prüfung durchgeführt.

Im Gutachten „Artenschutzrechtliches Gutachten zur Projektentwicklung Czernyring 15 in Heidelberg“, erstellt durch das Planungs- und Sachverständigenbüro Plessing, Heidelberg, mit Datum vom 21.10.2020, wurden insbesondere

- die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 Änderung BNatSchG bezüglich der europäischen Vogelarten, die durch das Vorhaben erfüllt werden können, ermittelt und dargestellt.
- geprüft, ob die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG, sofern erforderlich, gegeben sind.

Zusätzlich werden die Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Voruntersuchungen bezüglich der potentiell vorkommenden naturschutzfachlich hochwertigen Arten oder Artengruppen erläutert.

Die untersuchten Flächen bestehen zum einen aus einem mit grobem Schotter bedeckten Bereich entlang eines Zauns, einem ehemaligen Parkplatz (Betonfläche) und einem gehölzbestandenen Teil entlang einer Böschung. Das geschotterte Teilareal ist mit einzelnen Gehölzen bewachsen, die nach Südosten dichter stehen; ein kleinerer Teilbereich mit sandigem Substrat ist nahezu gehölzfrei und mit niedrig-wüchsiger krautiger Vegetation bewachsen. Hier sind auch relativ großflächige Flechtenrasen vorhanden, die in einer gesonderten Untersuchung betrachtet wurden („Fachbeitrag Naturschutz zum Bauvorhaben „Projektentwicklung Czernyring“ in Heidelberg – Flechtenflora“, Planungs- und Sachverständigenbüro Plessing, Heidelberg, 23.03.2020).

Die durchgeführten Kartierungen ergaben folgende Ergebnisse:

Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 15 Vogelarten festgestellt, von denen bei sechs Arten ein Brutverdacht bzw. ein Brutnachweis bestand. Zwei

der Brutvogelarten sind Freibrüter mit Neststandorten in der Kraut-, Strauch- oder Baum-schicht, je eine Art ist Höhlenbrüter bzw. Bodenbrüter. Die bezüglich der Niststandorte unspezifische Amsel nutzte ebenfalls Gehölzstrukturen als Brutstandort.

Die Anzahl der Brutreviere war mit lediglich einem oder zwei Nachweisen bei allen Arten sehr gering bis gering. Nur bei der die Mönchsgrasmücke (*Sylvia atricapilla*) wurden zwei Reviere festgestellt.

Keine Brutvogelart wird auf der Roten Liste von Baden-Württemberg geführt.

Als Nahrungsgäste wurden zusätzlich sechs Arten und Individuen einmaliger Gäste von vier Arten erfasst. Dabei werden folgende Arten in der Vorwarnliste der Roten Liste Baden-Württembergs geführt: Haussperling (*Passer domesticus*) und Mauersegler (*Apus apus*).

Die vorgefundenen Brutvogelarten besiedeln allgemein ein breites Spektrum von Gehölzbiotopen, und können auch in Gehölzen im Siedlungsbereich brüten. Insgesamt bietet der Gehölzbestand im Gebiet wegen seiner unterschiedlichen Ausprägung bezüglich Alter, Dichte, Höhe und beim Unterwuchs verschiedenen Vogelarten Brutmöglichkeiten.

Einige Arten besitzen eine Bindung an speziellere Strukturen. Zum Habitat der Mönchsgrasmücke gehören beispielsweise unterholzreichere Bereiche, während die Blaumeise Baumhöhlungen bevorzugt.

Insgesamt kommt dem Untersuchungsgebiet unter Berücksichtigung der Anzahl der revierbildenden Arten und der Nahrungsgäste, dem Vorkommen von geschützten und auf der Roten Liste eingestufteten Arten, der Gebietsgröße und der Ausbildung der Lebensräume aktuell lediglich eine geringe avifaunistische Bedeutung zu.

Reptilien

Die Vorkommen von Reptilien, besonders der Mauereidechse (*Podarcis muralis*) wurden im Gebiet während vier Begehungen flächig erfasst. Es wurden dabei insgesamt 132 Individuen der Mauereidechse vor allem bei dem im Südosten des Gebiets verlaufenden geschotterten Streifen, am Gehölzrand im Nordwesten und den Gehölzrändern der Böschungen nachgewiesen. Nur wenige Individuen hielten sich abseits dieser Gebietsrandzonen auf.

Die Lebensstätten sind in diesen beiden hauptsächlich besiedelten Bereichen vor allem hinsichtlich der Ausbildung der Substrate und der Beschattung sehr unterschiedlich ausgebildet. Starke Unterschiede zeigen sich jedoch auch bei der Besiedlung der Habitate und hier besonders bei der Zusammensetzung dieser Teilpopulationen: Während im Schotterbereich der Großteil der adulten Tiere und nur wenige Jungtiere nachgewiesen wurden, kam es am Gehölzrand und der anschließenden Böschung zum Nachweis von nur wenigen adulten Tieren und dem Großteil der im Gebiet vorhandenen Jungtiere. Der Häufigkeitsunterschied bei den Jungtieren ist - soweit optisch zu beurteilen -

wahrscheinlich auf ungünstige Ablage- bzw. Entwicklungsbedingungen der Eier auf der Schotterfläche zurückzuführen.

Die Habitatqualitäten der von der Mauereidechse besiedelten Gebietsbereiche sind augenscheinlich gering bis mittel. Eingeschränkt wird ihre Qualität in der Gehölzrandzone besonders durch den Mangel an besser besonnten Abschnitten in denen essentielle Habitatelemente wie Steine, Holz und Erdhaufen vorhanden sind. Die Einschränkungen der Habitatqualität sind in der Schotterzone nicht offensichtlich, jedoch besitzt möglicherweise der Schotterkörper eine geringe Mächtigkeit oder ist in geringerer Tiefe stärker verdichtet. In beiden besiedelten Bereichen ist die Habitatfläche schmal und auch das Nahrungsangebot begrenzt.

Die Lebensstätten der Mauereidechsen sind im Gebiet vor allem über die als Ausbreitungsweg nutzbaren Ränder verschiedenartiger Biotope besonders von denen der Gehölze und der Wege verbunden.

Säugetiere

Aufgrund der bekannten Verbreitungsgebiete und der ökologischen Ansprüche streng geschützter Säugetiere oder Säugetierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie kann das Vorkommen solcher Arten im Plangebiet ausgeschlossen werden.

Wirbellose

Auf der Eingriffsfläche kommen innerhalb einer Ruderalvegetation einzelne Nachtkerzen-Pflanzen (*Oenothera spec.*) vor, die potentiell vom streng geschützten Nachtkerzenschwärmer als Raupen-nahrung genutzt werden könnten. Wegen der sehr geringen Anzahl der Pflanzen und dem Fehlen von vom Falter genutzten Nektarpflanzen ist die Habitatqualität sehr gering.

Während einer Begehung am 15.06.2020 wurden keine Raupen des Nachtkerzenschwärmers oder deren Spuren festgestellt.

Sonstige streng geschützte Tierarten

Aufgrund der jetzigen Nutzung und der bekannten Lebensansprüche bzw. Verbreitungsgebiete ist davon auszugehen, dass keine weiteren relevanten Flächen für streng geschützte Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie (Netz- / Hautflügler, Libellen, Käfer, Spinnen) vorhanden sind.

Farn- und Blütenpflanzen nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

Aufgrund der derzeitigen Nutzung, Biotopausstattung und der standörtlichen Gegebenheiten ist das Vorkommen von im Anhang IV der FFH-Richtlinie gelisteten oder streng geschützten Farn- und Blütenpflanzen im Plangebiet auszuschließen.

Flechten

Ergänzend wurde durch einen „Fachbeitrag Naturschutz zum Bauvorhaben „Projektentwicklung Czernyring“ in Heidelberg – Flechtenflora“, erstellt durch das Planungs- und Sachverständigenbüro Plessing, Heidelberg, mit Datum vom 23.03.2020 untersucht, ob im Planungsgebiet Flechten der Roten Listen oder gesetzlich geschützte Arten vorkommen.

Es wurden insgesamt 41 Flechtenarten beobachtet, davon 7 auf Boden, 20 auf Gestein (durchweg grobe, am Boden liegende Schottersteine) und 18 auf Gehölzen (Stämmchen und Ästchen von jungen Bäumen und Sträuchern) oder auf Holz wachsend. Sechs der festgestellten Arten werden in der Roten Liste von Baden-Württemberg oder Deutschland geführt. Lässt man von diesen jene unberücksichtigt, die in Baden-Württemberg als ungefährdet eingestuft sind, so verbleiben noch drei Arten der Roten Liste Baden-Württembergs (inkl. Arten der Vorwarnliste).

Auffällig sind vor allem die bodenbewohnenden Flechtenarten. Darunter hervorzuheben ist die in weithin geschlossenen Beständen entlang des Zaunes zur Bahnlinie auftretende *Cladonia rangiformis* (Falsche Rentierflechte). Bemerkenswert ist der Individuenreichtum und die Vitalität der Polster der Falschen Rentierflechte. Durch den angrenzenden Zaun vor Tritt geschützt konnte sich die Strauchflechte hier optimal entwickeln und zu einer selbst in Naturschutzgebieten kaum anzutreffenden Wuchshöhe und -dichte heranwachsen. Die Falsche Rentierflechte gilt in Deutschland als gefährdet und steht in Baden-Württemberg auf der Vorwarnliste.

Eine weitere auffällige, bodenbewohnende Flechtenart ist die in Deutschland als gefährdet geltende und in Baden-Württemberg auf der Vorwarnliste stehende Blattflechte *Peltigera rufescens* (Bereifte Schildflechte), die an mehreren Stellen des Gebietes in kleinen Beständen wächst. Die Art ist charakteristisch für steinige Magerrasen, Sand- und Trockenrasen und wächst hier über Schotter. Bemerkenswert sind darüber hinaus noch die epiphytischen Flechtenarten *Athallia cerinella* (Kleiner Wachs-Schönfleck), *A. pyracea* (Feuerroter Schönfleck) und *Rinodina pyrina* (Birnen-Braunsporflechte), die aber allesamt nur mit einigen wenigen Lagern an Sträuchern vertreten sind.

Auf den Schottersteinen wurden zwar vergleichsweise viele Flechtenarten festgestellt, darunter befinden sich aber kaum bemerkenswerte Arten. Es handelt sich mit Ausnahme der seltenen *Acarospora veronensis* (Veronenser Kleinsporflechte) und der wenig bekannten *Xantho-parmelia plittii* (Felsschüsselflechte) um weit verbreitete Flechtenarten saurer bis basischer, auch eutrophierter Gesteine.

4.6 Schutzgut Siedlungsbild

- Landschaftliche Einbindung

Das Planungsgebiet liegt zentral im Stadtgebiet von Heidelberg und wird von den Bahnanlagen im Norden und dem Czernyring im Süden eingerahmt. Zwischen den Bahnanlagen und der Montpellierbrücke besteht ein Höhengsprung von ca. 6 m.

Das Gebiet selbst stellt sich im westlichen Bereich als befestigtes Gelände und im östliche Bereich als überwiegend unbefestigtes Gelände mit ruderalem, durch Sukzession entstandenen Gehölzaufwuchs dar. Die gesamte Fläche ist durch Ablagerungen unterschiedlicher Art geprägt.

Die hohe Verkehrsdichte des Czernyrings, der Speyerer Straße und der Bahnanlagen bedingen eine hohe Störungsintensität. Eine Eignung zur Naherholung besteht nicht.

- Prägende Vegetationsstrukturen

Prägende Vegetationsstrukturen sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

- Sichtbeziehungen

Das Gelände des Planungsgebiets ist vom Hauptbahnhof, von der Montpellierbrücke und vom Czernyring einsehbar. Ebenso bestehen weiträumige Sichtbeziehungen von und zu den angrenzenden bewaldeten Hängen (Königstuhl, Gaisberg und Heiligenberg).

Kleinräumig prägnante Sichtbeziehungen bestehen nicht.

4.7 Schutzgut Mensch und Erholung

Schutzwürdigkeit der bestehenden Nutzungen

Im Plangebiet befinden sich keine baulich genutzten Flächen mit immissionsrechtlich schutzwürdigen Nutzungen.

Vorbelastung Schall

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

Auf das Planungsgebiet wirken bislang relevante Gewerbelärmimmissionen nur durch die südlich des Czernyrings gelegenen Betriebe sowie durch die Bahnmeisterei ein. Hier ergeben sich insbesondere auch zur Nachtzeit Emissionen aus dem Gebäude selbst, durch die Betriebstätigkeit auf den Freiflächen sowie durch Besucher. Die bisherigen Emissionsquellen innerhalb des Planungsgebiets wurden im Zuge der weiteren Entwicklung der Bahnstadt bereits ersetzt und sind daher für die Planung nicht mehr relevant.

Da das Plangebiet gegenwärtig gemäß der DIN 18005 (bezogen auf Verkehrslärm) bzw. der TA Lärm (bezogen auf Gewerbelärm) aufgrund der bestehenden Nutzungen keine immissionsschutzrechtliche Schutzwürdigkeit bean-

spruchen kann, sind die vorbelastenden Schallimmissionen im bisherigen Zustand immissionsschutzrechtlich von untergeordneter Bedeutung.

Vorbelastung 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 erhöhte Stickstoffdioxidkonzentrationen, die vor allem im Winter im Einflussbereich der Hauptverkehrsstraßen 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.

Vorbelastung Lichtimmissionen

Auf das Planungsgebiet einwirkende Lichtimmissionen ergeben sich insbesondere aus den dauerhaft bei Nacht beleuchteten Anlagen des Heidelberger Hauptbahnhofs und der Straßenbeleuchtungsanlage entlang der Speyerer Straße und des Czernyrings.

Vorbelastung Erschütterungen

Das Plangebiet ist Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus der im Norden verlaufenden Hauptstrecke der Deutschen Bahn sowie der im Westen verlaufenden Straßenbahntrasse ausgesetzt.

Grün- und Freiflächen:

Im Plangebiet sind keine öffentlichen Grün- und Freiflächen vorhanden.

Wegebeziehungen:

Das Planungsgebiet ist bislang nur entlang des südlich gelegenen Czernyrings öffentlich zugänglich. Wegeverbindungen in die umgebenden Stadtquartiere bestehen entlang des südlichen Czernyrings sowie entlang der Speyerer Straße bzw. der Montpellierbrücke.

4.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Außer den Verkehrsanlagen in Form der bestehenden öffentlichen Straßen, einer früher gewerblich genutzten Stellplatzanlage sowie der Zufahrt zur Bahnmeisterei befinden sich im Plangebiet keine Sachgüter.

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

4.9 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die nach den Vorgaben des BauGB zu betrachtenden Umweltbelange beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Dabei sind Wechselwirkungen zwischen den Umweltbelangen sowie Wechselwirkungen aus Verlagerungseffekten zu betrachten. Für den Bereich Bahnstadt West ist von besonderer Relevanz, dass die Nutzungsaufgabe der früheren Bahnanlagen und die schon seit längerer Zeit anhaltenden Baumaßnahmen eine zunehmende Begünstigung der Lebensraumbedingungen für seltene und zum Teil streng geschützte Arten bewirkt hat.

Nachfolgend sind in der Tabelle die Wechselwirkungen zwischen den Umweltbelangen zusammengefasst dargestellt:

Wirkfaktor	Mensch	Tiere/Pflanzen	Boden	Wasser	Klima/Luft	Landschaft	Kultur- und Sachgüter
wirkt auf							
Mensch	Veränderung der Standortbedingungen, Störung	Vielfalt in Struktur und Ausstattung der Umwelt, Erholungswirkung	Grundlage für alle Nutzungsformen (z.B. Grünstrukturen im Siedlungsbereich)	Wasser erhöht Erholungsfunktion	Frisch- und Kaltluftversorgung der Siedlungsflächen (Biolima)	bestimmt die Erholungsfunktion	Gebäude als Wohn-, Freizeit- und Arbeitsstätten
Tiere/Pflanzen	Veränderung der Standortbedingungen, Störung	Pflanzen als Lebensgrundlage für Tiere sowie Ausgestaltung des Lebensraumes	Lebensraum, Speicher lebenswichtiger Stoffe (Wasser, Mineralien)	Lebensgrundlage	Bestimmung der Standort- und Lebensraumbedingungen von Pflanzen und Tieren	bildet Lebensraum; Vernetzung von Lebensräumen	(Teil-) Lebensraum (z.B. für Fledermäuse, Vögel), Veränderung der Habitatqualität
Boden	Veränderung durch Versiegelung, Verdichtung, Abtragung, Umlagerung, Schadstoffeintrag (Unfallgefahr), Bearbeitung	Erosionsschutz, Wasser- und Mineralienentzug durch Pflanzen, Bioturbation, Beitrag zur Boden-bildung, Humusentzug	Lebensraum, Speicher lebenswichtiger Stoffe (Wasser, Mineralien)	Faktor für die Bodenentstehung und -zusammensetzung; Eintrag von Schadstoffen aus Luft und Oberflächen durch Niederschlag	Faktor für die Bodenentstehung und -zusammensetzung; Erosion durch Wind und Niederschläge, Transport von Schadstoffen, die auf Boden ausgewaschen oder abgelagert werden		Versiegelung, Veränderung natürliche Bodenbildung
Wasser	Einschränkung der Grundwasserneubildung durch Versiegelung und Regenwassernutzung, Reduzierung Grundwasserschutz	Vegetation verbessert Wasserspeicher- und filterfähigkeit des Bodens, durch Transpiration Verdunstung von Wasser, Wasserentzug	Schadstofffilter und -puffer, Speicher und Regler (Grundwasserneubildung), Ausgleichskörper im Wasserkreislauf		Beeinflussung der Grundwasserneubildung durch Niederschlag und Verdunstung		Verschiebung des Auftreffens von Niederschlagswasser auf den Boden, ggf. Regenwassernutzung und Änderung des Wasserhaushalts
Klima/Luft	Verkehrsemissionen, Emissionen durch Heizen, Wandlung von kaltluftproduzierender Fläche zu Siedlungsfläche	Vegetation (v.a. Gehölze) wirken klimatisch ausgleichend, Transpiration kühlt Umgebungsluft Schadstofffilter	Wärmespeicher	Durch Verdunstung Beitrag zum Temperatureausgleich, Niederschlag verbessert Luftqualität		Einflussfaktor auf das Mikroklima sowie auf die Belüftungsfunktion	Beeinflussung von Kaltluft- und Windströmungen
Landschaft	Bebauung, Neugestaltung des Gebiets	Vegetation als Gestaltungselement im Siedlungsbereich	Topographie als Gestaltungselement im Siedlungsbereich	Wasser als Gestaltungselement in Stadtländschaften			Gebäude prägen Orts-/Landschaftsbild
Kultur- und Sachgüter	Funktionserfüllung der Sachgüter für den Menschen; werden vom Menschen geschaffen	Besiedlung von Kultur- und Sachgütern		Beschleunigung von Korrosion und Fäulnis			

nach Umweltbericht B-Plan „Campbell-Baracks“, 04.04.2017

5. Alternativenprüfung

5.1 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung 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.

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	
Schutzgut	Auswirkungen
Mensch	Es ergibt sich keine Veränderung der bisherigen Immissionsbelastung. Dem Planungsgebiet kommt weiterhin keine Bedeutung als Naherholungsbereich zu.
Tiere und Pflanzen	Es ist von einer fortschreitenden ruderalen Vegetationsentwicklung auszugehen. Bei Nichtdurchführung der Planung wird der Geltungsbereich vor allem für Reptilien sowie für Vögel als Lebensraum dienen. Bei weiterhin ausbleibender Unterhaltung und Pflege über die Jahre hinweg werden die Gehölze dominierend werden. Durch die damit einhergehende Verschattung werden möglicherweise die Lebensraumvoraussetzungen insbesondere für Eidechsen und Flechten zunehmend eingeschränkt bzw. verändert.
Boden	Die Situation mit versiegelten Bodenflächen bleibt unverändert. Bestehende Bodenbelastungen bleiben unverändert bestehen.
Wasser	Das Niederschlagswasser wird durch Versickerung dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt.
Luft	Vom Planungsgebiet geht weiterhin keine städtebaulich relevante Luftschadstoffbelastung aus.
Klima	Es bestehen weiterhin freie Durchflussmöglichkeiten für Luftströmungen aus dem Neckartal Richtung Süden bzw. Westen.

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	
Schutzgut	Auswirkungen
Siedlungsbild	Es kommt zu einer ruderalen Vegetationsentwicklung, die weder zu einer Bereicherung des Stadt- noch des Landschaftsbildes führt, da keine Bezüge zu sonstigen stadt- oder landschaftsbildprägenden Grünstrukturen entstehen. Die Sichtbeziehungen aus dem Planungsgebiet auf die umgebenden bewaldeten Hänge bleiben unverändert erhalten.
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.

5.2 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 Nutzungen in den Gebäude diskutiert. 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.

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.

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

6.1 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 durch die Höhere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium in Karlsruhe eine Befreiung von den Bestimmungen des § 42 (1) BNatSchG für Beeinträchtigungen besonders bzw. streng geschützter Arten erteilt. In diesem Zusammenhang wurde zur Sicherung des Erhaltungszustandes der von Verbotstatbeständen betroffenen Arten vom Büro IUS Institut für Umweltstudien ein Maßnahmenkonzept erarbeitet, das 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 wurden bereits insbesondere am südlichen Rand der Bahnstadt umgesetzt.

Neben den artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen trägt die unmittelbar im Bebauungsplan, aber auch im Vorhaben- und Erschließungsplan verankerte Verpflichtung zur Herstellung extensiv begrünter Flachdächer auf mindestens 66 % der Dachfläche als Bestandteile des Biotopverbundes zum Artenschutz innerhalb der Plangebiete bei. Die Dachflächenbegrünung erfolgt gemäß dem Handlungsleitfaden „Heidelberger Dachgarten“. Die Substratstärke beträgt im Durchschnitt mindestens 10 cm (mindestens 7 cm, maximal 15 cm) betragen. Das verwendete Substrat enthält nicht mehr als 20 % (Gewicht) organische Bestandteile; es wird kein Torf eingesetzt.

Wenngleich vorwiegend stadtgestalterisch und klimatisch (positive Auswirkungen auf das Bioklima, Schattenspender) motiviert, tragen auch die in den öffentlichen Straßen- und Platzräumen zu pflanzenden Bäume u.a. zur Sicherung der Lebensraumeignung für verbreitete Singvogelarten bei. Gemäß dem Vorhaben- und Erschließungsplan sind dabei mindestens 3 standort- und klimagerechte, möglichst heimische Bäume im Bereich der privaten Verkehrsfläche „Platz“ in der Qualität Hochstamm, aus extra weitem Stand, 3 x verpflanzt, mit Drahtballierung, 20 - 25 cm Stammumfang, in einem durchwurzelbarer Raum von mindestens 25 m³ Größe, zu pflanzen. Weitere 10 Baumpflanzungen sind in der öffentlichen Verkehrsfläche vorgegeben. Die Qualität dieser Pflanzungen wird im Bebauungsplan nicht geregelt, da die Stadt selbst die Verantwortung für die Umsetzung der Erschließungsmaßnahme trägt. Vor allem Baumpflanzungen mit heimischen Arten dienen neben den Singvogelarten auch anderen zahlreichen Tierarten als Lebensgrundlage und stabilisieren mit dieser biologischen Vielfalt den Naturhaushalt.

Auch die Fassadenbegrünung, die für alle nicht durch Wandöffnungen gegliederte Fassaden mit mehr als 3 m Breite vorgegeben wird, dient zahlrei-

chen Tierarten als Lebensgrundlage und stabilisiert mit dieser biologischen Vielfalt den Naturhaushalt.

Durch die im Vorhaben- und Erschließungsplan verankerte Verwendung UV- armer, nach unten abstrahlender Leuchten für die Straßen- und Gebäudebeleuchtung kann eine erhebliche Beeinträchtigung nachtaktiver Insekten, ja- gender Fledermäuse bzw. nachtaktiver Vögel vermieden werden. Die Tötung und Verletzung von Brut- und Rastvögeln, die im Fall der Anlage von großflä- chigen Glasfassaden und ähnlichen Flächen mit hohem Vogelschlagrisiko auf- treten könnte, wird durch vogelfreundliches Bauen mit Vogelschutzglas ver- mieden.

Bei der Auswahl der Baumarten werden standortgerechte, nach Möglichkeit heimische Arten verwendet werden.

Die vorhandenen, im Bestand gefährdeten Flechten aus den bestehenden Schotterflächen wurden bereits in Abstimmung mit der Unteren Naturschutz- behörde im Vorfeld der Baufeldräumung in vorhandene Ausgleichsflächen in der Bahnstadt umgesiedelt.

6.2 Artenschutzrechtliche Maßnahmen

Zur Vermeidung des Eintritts artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sind gemäß dem vorliegenden artenschutzrechtlichen Gutachten („Artenschutz- rechtliches Gutachten zur Projektentwicklung Czernyring 15 in Heidelberg“, Planungs- und Sachverständigenbüro Plessing, Heidelberg, 21.10.2020) fol- gende artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen er- forderlich:

- Die Rodung von Gehölzen sowie die Räumung des Baufelds muss auf den Zeitraum beschränkt sein, der außerhalb der Fortpflanzungsperiode der Vögel (von März bis Oktober) gelegen ist. Zur Minimierung der Störungen sind die Arbeiten nicht in der Dunkelheit durchzuführen.

Eine Gehölzrodung mit Entfernung der Wurzelstöcke kann erst nach dem Abfangen der Mauereidechsen erfolgen, da es ansonsten zur Erfüllung der im §§ 44 aufgeführten Verbotstatbestände kommt. Ein auf den Stock set- zen von Gehölzen ist unter Aufsicht bzw. Begleitung einer fachkundigen Person mittels motormanueller Bearbeitung möglich.

Umsetzung der Maßnahme

Die Gehölzrodung ist bereits im Vorgriff auf den Bebauungsplan bis 28.02.2021 erfolgt. Insofern ist keine weitergehende Berücksichtigung im Bebauungsplan erforderlich.

- Als Ausgleich für den Revierverlust sind drei Nistkästen für Höhlenbrüter im Umfeld des Plangebiets vorzusehen. Optimalerweise sollten diese bereits zu Beginn des Eingriffs zur Verfügung stehen.

Ergänzend sollte die Pflanzung von hochstämmigen standortgerechten Bäumen und von vielfältigen Strauchgruppen aus heimischen, standortgerechten Arten am Rande des Baugebiets vorgesehen werden, um nach Beendigung der Baumaßnahme die Wiederansiedlung von heimischen Vogelarten zu fördern.

Umsetzung der Maßnahme

Die Umsetzung der Maßnahme wird im Durchführungsvertrag zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan geregelt.

- Errichten eines fachgerecht hergestellten Schutzzauns für Reptilien. Durch Errichtung eines geeigneten Schutzzaunes können die Mauereidechsen am Vordringen auf die Eingriffsfläche gehindert werden und somit deren Verletzung bzw. Tötung verhindert werden. Der Zaun muss das Abwandern von der Eingriffsfläche ermöglichen. Seine Funktionsfähigkeit ist in regelmäßigen Abständen, besonders während der Wanderphasen, zu überprüfen.

Die Individuen der Mauereidechse, die sich auf der Eingriffsfläche bzw. innerhalb des Schutzzaunes befinden sind fachgerecht abzufangen und auf eine hierfür im Vorfeld vorbereitete Fläche umzusiedeln.

Umsetzung der Maßnahmen

Die Errichtung eines fachgerecht hergestellten Schutzzauns für Reptilien ist bereits im Vorgriff auf den Bebauungsplan in Zusammenhang mit der Gehölzrodung erfolgt. Insofern ist keine weitergehende Berücksichtigung im Bebauungsplan erforderlich.

Gemäß dem „Artenschutzrechtlichen Gutachten zur Projektentwicklung Czernyring 15 in Heidelberg – Ergänzung Umsiedlung Mauereidechsen im Jahr 2021“, (Planungs- und Sachverständigenbüro Plessing, Heidelberg, 21.06.2021) wurde der überwiegende Teil der im Planungsgebiet vorkommenden Mauereidechsen auf hierfür im Vorfeld vorbereitete Fläche zwischen März und Mai 2021 umgesiedelt. Es wurden 152 adulte und 76 subadulte Individuen in Ausweichquartiere entlang der Bahnlinie Heidelberg – Heidelberg-Wieblingen gefangen und in die neuen Lebensräume gebracht. Zum Ende der Fangaktion kamen auf der Eingriffsfläche nur noch wenige schwerer fangbare adulte Mauereidechsen vor. Die Anzahl der noch im Eingriffsbereich vorkommenden Mauereidechsen ist, bevor sie ihre Winterquartiere aufsuchen, nochmals zu ermitteln. Im Bedarfsfall müssen weitere Eidechsen abgefangen werden.

- Herstellen einer Ausgleichsfläche für Zauneidechsen. Die Ausgleichsflächen sollten sämtliche essentielle Habitatstrukturen (Eiablage-, Sonnen-, Versteck- und Überwinterungsplätze, sowie Jagdrevier) aufweisen. Die Flächengröße je Individuum sowie Lage und Art der Maßnahmen ist mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Umsetzung der Maßnahmen

Die Maßnahme ist bereits umgesetzt (siehe oben).

6.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Eingriffen in das Klima

In den geplanten neuen Bauflächen sind im Vorhaben- und Erschließungsplan folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Extensive Begrünung von mindestens 66 % der Dachflächen gemäß dem Handlungsleitfaden „Heidelberger Dachgarten“. Die Substratstärke beträgt im Durchschnitt mindestens 10 cm (mindestens 7 cm, maximal 15 cm).
- Pflanzung von mindestens 3 standort- und klimagerechten, möglichst heimischen Bäumen im Bereich der privaten Verkehrsfläche „Platz“ in der Qualität Hochstamm, aus extra weitem Stand, 3 x verpflanzt, mit Drahtballierung, 20 - 25 cm Stammumfang.
- Nicht durch Wandöffnungen gegliederte Fassaden mit mehr als 3 m Breite werden - soweit sie nicht grenzständig sind - dauerhaft mit kletternden oder rankenden Pflanzen begrünt. Je angefangene 2 m Wandlänge ist mindestens eine Pflanze vorgesehen. Die Fassadenbegrünung muss über Bodenanschluss im Bereich der privaten Grundstücke hergestellt werden.

Im Bebauungsplan selbst sind zudem 7 Baumpflanzungen in der öffentlichen Verkehrsfläche vorgegeben. Die Qualität wird im Bebauungsplan nicht geregelt, da die Stadt selbst die Verantwortung für die Umsetzung der Erschließungsmaßnahme trägt.

Durch die vorgegebenen Begrünungsmaßnahmen werden die bioklimatischen Negativ-Effekte durch die bauliche Verdichtung vermindert, jedoch nur zum Teil kompensiert.

6.4 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.

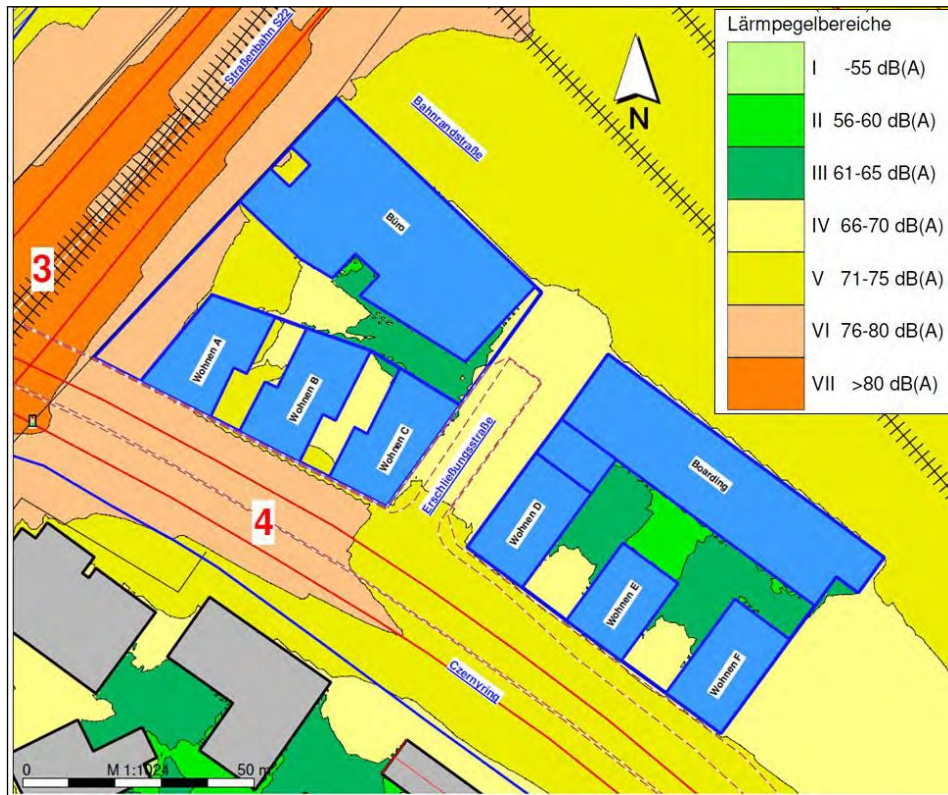
Der Anteil des Niederschlagsabflusses, der nicht auf dem Grundstück zurückzuhalten bzw. zu versickern ist, kann der Kanalisation zugeleitet werden. Eine weitergehende Versickerung des Niederschlagswassers scheidet aufgrund des hierfür erforderlichen Flächenbedarfs, der der Zielsetzung der Schaffung städtischer Quartiere mit entsprechender baulicher Dichte entgegenstehen, aus.

6.5 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Schallimmissionen

Zum Schutz vor Verkehrslärm werden – aufbauend auf den Ergebnissen des zum Bebauungsplan erstellten (von Rekowski und Partner, Weinheim, 19.08.2021) – folgende Schallschutzmaßnahmen festgesetzt:

- Vorgaben für bei der Errichtung und der Änderung von Gebäuden durchzuführende passive Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Aufenthaltsräumen nach DIN 4109.

Differenziert nach Immissionsbelastung und beabsichtigter Raumnutzungsart sind bei der Errichtung und der Änderung von Gebäuden die Außenbauteile von sonstigen Aufenthaltsräumen gemäß den Anforderungen der den Schallschutzmaßnahmen zugeordneten Lärmpegelbereichen nach DIN 4109-1: 2018-01 auszubilden.



maßgebliche Lärmpegelbereiche für schutzbedürftige Räume, die eindeutig nicht zum Nachtschlaf genutzt werden.



maßgebliche Lärmpegelbereiche für schutzbedürftige Räume, die zum Nachtschlaf genutzt werden (z.B. Schlafräume, Kinderzimmer, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten).

- Innerhalb des gesamten Geltungsbereichs des Bebauungsplans ist für alle akustisch schutzbedürftigen Aufenthalts- und Wohnräumen eine fensterunabhängige, schallgedämmte Lüftung zu realisieren. Diese Lüftung ist bei der Dimensionierung des baulichen Schallschutzes der Außenbauteile zu berücksichtigen.

6.6 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Luftschadstoffemissionen

Durch die Festsetzung zur Art der baulichen Nutzung ist die Zulässigkeit von Betrieben auf solche beschränkt, die von ihrem Störgrad her auch in einem Mischgebiet zulässig wären. Daher 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.

6.7 Maßnahmen zum Klimaschutz

Mit dem Masterplan 100 % Klimaschutz aus dem Jahr 2014 verfolgt die Stadt Heidelberg einer CO₂-neutralen Stadtentwicklung mit dem Zeithorizont 2050. 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 vergleichba-

re 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.

Auf den Dachflächen ist die Errichtung von Photovoltaikanlagen zur regenerativen Stromerzeugung unter Berücksichtigung der Vorgaben des „Handlungsleitfadens zur extensiven Dachbegrünung in Heidelberg“ vorgesehen.

7. Beschreibung der Umweltauswirkungen des Planungsvorhabens

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 potenzielbezogenen Flächeneigenschaften kommen.

Bezogen auf die einzelnen Landschaftspotenziale ergeben sich folgende Auswirkungen:

7.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche

Durch die Planung wird eine bereits als Siedlungsfläche genutzte Fläche beansprucht. Nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche ergeben sich damit nicht.

7.2 Auswirkungen auf das Schutzgut Boden

Durch die Planung kommt es zu einer Versiegelung bislang offener Bodenflächen auf insgesamt bis zu 6.030 m².

Mit der Versiegelung gehen die natürlichen Bodenfunktionen (natürliche Bodenfruchtbarkeit, Ausgleichskörper im Wasserkreislauf, Filter und Puffer für Schadstoffe, Standort für die natürliche Vegetation) nahezu vollständig verloren. Allerdings waren diese Funktionen bereits bislang durch die frühere Nutzung als Gleisflächen stark eingeschränkt.

Zugleich ergibt sich durch die vorgegebene Dachflächenbegrünung eine bedingte Kompensation.

Insgesamt ergibt sich gemäß der in Anlage 2 beigefügten Berechnung auf Grundlage der Arbeitshilfe „Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung“ durch die geplante Bebauung ein Kompensationsbedarf von 0,619 Hektarwerteinheiten (haWE). Dieses Ausgleichsdefizit ist entsprechend dem Umweltbericht zur Rahmenplanung Bahnstadt, der 2004 vom Büro Jestaedt + Partner verfasst wurde, durch die Aufwertungsmaßnahmen im Gesamtkontext der Planungen zur Bahnstadt gedeckt.

7.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Durch die Planung kommt es zu einer Versiegelung bislang offener Bodenflächen auf insgesamt bis zu 6.030 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.

7.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft

Durch das Vorhaben gehen auf einer Fläche von 6.030 m² die offenen Böden und damit deren lufthygienische und kleinklimatische Ausgleichswirkung verloren. Zugleich kommt es durch die Bebauung zu einer Behinderung der Luftströmungen aus dem Neckartal Richtung Bahnstadt. Diese Luftströmungen werden jedoch bereits bislang durch die höher liegende Trasse des Czernyrings beeinträchtigt.

Durch die im Vorhaben- und Erschließungsplan verankerte Dachflächenbegrünung und die sonstigen Begrünungsmaßnahmen an den Fassaden und die Baumpflanzungen im Straßen- und Platzbereich werden die Auswirkungen auf das Klima insbesondere in Hinblick auf die Überwärmung versiegelter Flächen gemindert.

7.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Vegetation und Fauna

Durch die Umsetzung des Bebauungsplans gehen ca. 6.030 m² Vegetationsflächen verloren. Betroffen sind ca. 2.870 m² ruderale Gehölzstrukturen und ca. 3.120 m² offene Bodenflächen mit geringem oder niedrigem Vegetationsaufwuchs. Diese Fläche steht künftig nicht mehr als Lebensraum zur Verfügung.

Betroffen vom Lebensraumverlust sind insbesondere folgende naturschutzfachlich höherwertigen bzw. naturschutzrechtlich besonders oder streng geschützten Arten:

- Durch den geplanten Eingriff wird es zum Verlust der in den Gehölzbereichen vorhandenen Brutreviere bzw. Nistplätze für Vögel kommen. Die im

Gebiet erfassten und somit betroffenen Vogelarten unterliegen wie alle wild lebenden europäischen Vogelarten (mit Ausnahme der Straßentaube) den Vorschriften des § 44 BNatSchG. Die Verbotstatbestände umfassen neben den Nestern auch als Neststandort benötigte Strukturen, die auch größere Flächen einnehmen können. Der Verbotstatbestand der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird jedoch nicht erfüllt, wenn es sich – wie hier vorliegend - um allgemein häufige Arten handelt, die ohne Beeinträchtigung auf vorhandene besiedelbare Lebensräume ausweichen können, die Gesamtpopulation nicht betroffen ist und die ökologische Funktion im Zusammenhang erhalten bleibt.

Eine Tötung oder Beschädigung einzelner Individuen ist auszuschließen, wenn die gesetzlichen Rodungszeiten eingehalten werden (vgl. Kapitel 6.2).

Aufgrund der in Kapitel 4.5 beschriebenen Bestandssituation und aufgrund der durchzuführenden Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen (Kap. 6.2) ist zugleich keine erhebliche Störung der betroffenen Vögel zu erwarten. Auch ist nicht von einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population auszugehen.

- Es kommt im Eingriffsbereich zur Zerstörung der Lebensstätten der sich hier aufhaltenden Mauereidechsen. Zugleich ist ohne weitere Maßnahmen eine Tötung oder Verletzung von Mauereidechsen nicht auszuschließen. Da auch im unmittelbaren Umfeld des Eingriffsbereichs in mehreren Abschnitten Mauereidechsenvorkommen festgestellt wurden, ist außerdem von der Tötung oder Verletzung von Individuen auszugehen, die in den Eingriffsbereich einwandern.

Die vorhandenen Tiere wurden daher bereits in geeignete Ersatzlebensräume umgesiedelt. Zugleich wird durch einen Schutzzaun eine Einwanderung von Eidechsen in das Planungsgebiet vermieden.

Die nachgewiesene Gebietspopulation der Mauereidechse ist Bestandteil einer sehr individuenreichen lokalen Population, die auf Heidelberger Gemarkung vor allem entlang der aktuellen und ehemaligen Bahntrassen, die als Ausgleichsflächen für Eidechsen angelegt wurden, Lebensräume besitzt. Die Gebietspopulation nimmt nur einen kleinen Anteil an der lokalen Population ein. Daher kann gemäß artenschutzrechtlichem Gutachten davon ausgegangen werden, dass sich deren Erhaltungszustand durch die Habitatverluste im Eingriffsbereich nur geringfügig verschlechtern wird.

- Die für ein ansonsten eher intensiv genutztes Stadtumfeld bemerkenswerten Vorkommen etlicher, zum Teil in der Roten Liste von Baden-Württemberg oder Deutschland enthalten Flechtenarten gehen – soweit sie nicht im Vorfeld an geeignete Ersatzlebensräume verlagert werden – verloren. Damit ergibt sich über einen Verlust der einzelnen Flechten auch ein Verlust an Biodiversität.

Durch die vorgegebene Dachflächenbegrünung, die Fassadenbegrünung und die Pflanzung von Bäumen im Straßen- und Platzbereich werden neue Lebensräume geschaffen, die jedoch die bisherige Lebensraumqualität nicht vollständig ausgleichen können.

Bei einer Bilanzierung entsprechend dem Leitfaden „Bewertung der Biotoptypen Baden-Württembergs zur Bestimmung des Kompensationsbedarfs in der Eingriffsregelung“, herausgegeben von der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg, ergibt sich für das Schutzgut „Arten- und Biotope“ ein Ausgleichsdefizit von genau 50.000 Biotopwertpunkten (vgl. Anlage 1). Dieses Ausgleichsdefizit ist entsprechend dem Umweltbericht zur Rahmenplanung Bahnstadt, der 2004 vom Büro Jestaedt + Partner verfasst wurde, durch die Aufwertungsmaßnahmen im Gesamtkontext der Planungen zur Bahnstadt gedeckt.

7.6 Auswirkungen auf das Schutzgut 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. Das Stadtbild wird durch die in die Umgebung harmonisch eingefügte Bebauung bereichert.

Die städtebauliche Neuordnung und die Neugestaltung der öffentlichen Straßenräume verbessern die Qualität des Stadtbildes erheblich. Zugleich führt die Umnutzung der Fläche zu einer Verbesserung der Wegebeziehungen zu den benachbarten Stadtvierteln und Landschaftsräumen.

Allerdings werden die weiträumigen Sichtbeziehungen, z.B. von der Montpellierbrücke, auf die bewaldeten Hänge eingeschränkt.

7.7 Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter

Auswirkungen auf Sachgüter sind nicht zu erwarten.

7.8 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch

7.8.1 Immissionsbelastung Schall

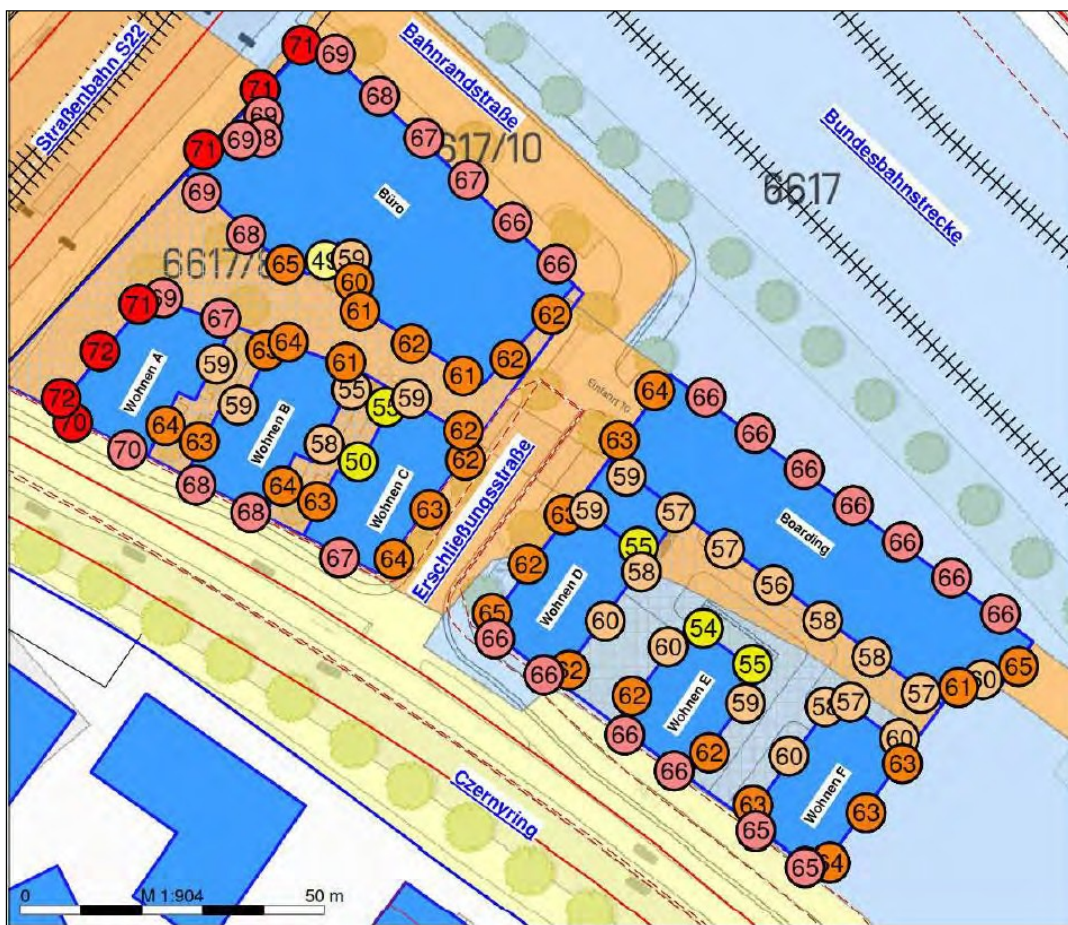
Verkehrslärm

Die Planung leistet nur durch das durch die künftige Bebauung induzierte zusätzliche Verkehrsaufkommen einen Beitrag zu einer erhöhten Verkehrslärmbelastung. Angesichts der gegebenen Verkehrsmengen auf dem Czernyring führen diese zusätzlichen Verkehrsmengen nicht zu weiterreichenden nachteiligen Umweltauswirkungen. Vielmehr geht die Zusatzbelastung in der bereits bestehenden Gesamtbelastung unter.

Das Planungsgebiet unterliegt jedoch auch nach Realisierung der Planung einer erheblichen Verkehrslärmbelastung.

Gemäß den Ergebnissen der durch das Ingenieurbüro für Bauphysik von Rekowski und Partner mbB, Weinheim, mit Datum vom 19.08.2021, erstellten Geräuschimmissionsprognose werden im Prognosejahr 2025 an den nördlich des Czernyrings angrenzenden Gebäuden im Tagzeitraum die Orientierungswerte für Misch- bzw. Kerngebiete/urbane Gebiete der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ von 60/63 dB(A) an den Straßen zugewandten Fassaden um bis zu 10 bzw. 7 dB(A) überschritten. Entlang der Bahnlinie betragen die Überschreitungen bis zu 9 bzw. 6 dB(A). Die höchsten Werte werden entlang der Speyerer Straße erreicht. Dort werden die Orientierungswerte um bis zu 12 bzw. 9 dB(A) überschritten.

Die für eine Wohnnutzung kritische Schwelle der beginnenden Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) wird an einzelnen Fassaden entlang des Czernyrings sowie an den gesamten Fassadenabschnitten entlang der Montpellierbrücke überschritten.

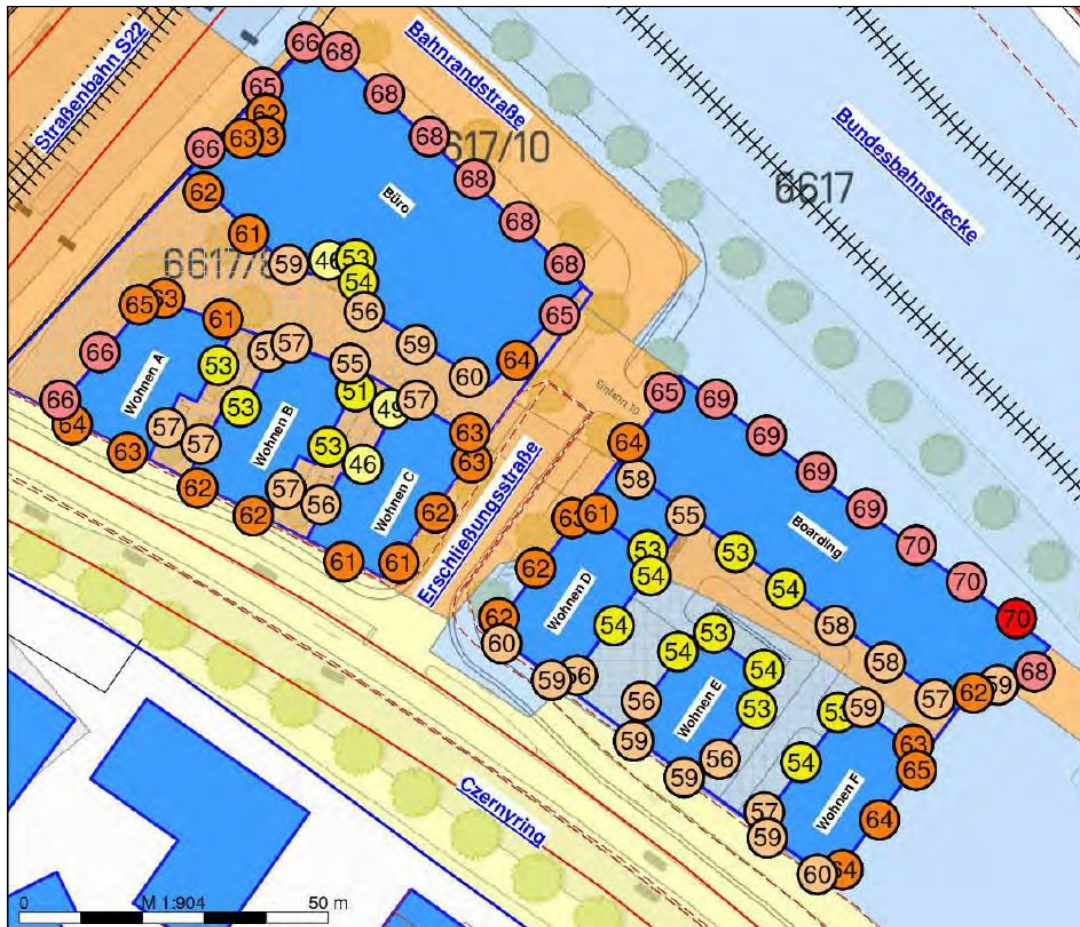


Beurteilungspegel aus Straßen- und Schienenverkehr, Tagzeitraum, höchste Pegel an den jeweiligen Fassadenabschnitten. Aus: von Rekowski und Partner, Weinheim, 19.08.2021, S. 27

Im Nachtzeitraum werden an den nördlich des Czernyrings angrenzenden Gebäuden die Orientierungswerte für Kerngebiete bzw. Mischgebiete (= urbane Gebiete) von 55/50 dB(A) um bis zu 9 bzw. 10 dB(A) überschritten. Entlang der Bahnlinie betragen die Überschreitungen bis zu 13 bzw. 20 dB(A). Im

Inneren der geplanten Baublöcke werden die Orientierungswerte für Kerngebiete bzw. Mischgebiete weit überwiegend ebenfalls überschritten.

Die für eine Wohnnutzung kritische Schwelle der beginnenden Gesundheitsgefahr von 60 dB(A) wird an allen außen liegenden Fassadenabschnitten, aber auch an etlichen innenliegenden Fassadenabschnitten, überschritten.



Beurteilungspegel aus Straßen- und Schienenverkehr, Nachtzeitraum, höchste Pegel an den jeweiligen Fassadenabschnitten. Aus: von Rekowski und Partner, Weinheim, 19.08.2021, S. 28

Gewerbelärm

Die schalltechnische Verträglichkeit der vom Plangebiet ausgehenden Schallemissionen aus gewerblicher Nutzung auf dem Plangebiet auf die angrenzende Nachbarschaft wurde ebenfalls in der Geräuschimmissionsprognose durch das Ingenieurbüro für Bauphysik von Rekowski und Partner mbB, Weinheim, mit Datum vom 19.08.2021, geprüft. Die Schallemissionen werden überwiegend durch die Zu- und Ausfahrt zur Tiefgarage und die Anlieferung der Einzelhandelsbetriebe hervorgerufen.

Die Schallemissionen durch die haustechnischen Anlagen sind zum derzeitigen Planungsstand nicht bekannt. Diese müssen in Planungsprognosen durch Auswahl, Anordnung und die Anpassung der Laufzeiten der Geräte so minimiert werden, dass die Summe der Beurteilungspegel sämtlicher haus-

technischer Anlagen die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm an den maßgeblichen Immissionsorten in der Nachbarschaft des Plangebietes auch unter Berücksichtigung der gegebenen Vorbelastung einhalten.

Gemäß den Berechnungen der Geräuschemissionsprognose halten die vom Plangebiet ausgehenden Schallemissionen der Tiefgaragenzufahrt und des Anlieferverkehrs an sämtlichen Immissionsorten vor den eigenen Fassaden die Immissionsrichtwerte sowie für Mischgebiet als auch für urbanes Gebiet im Tag- und Nachtzeitraum ein. Damit werden auch im südlich des Czernyrings gelegenen Gewerbegebiet die dort maßgebenden Immissionsrichtwerte für Gewerbegebiete eingehalten.

Auch unter Berücksichtigung der vorliegenden Vorbelastung aus den angrenzenden Gewerbebetrieben ist keine signifikante Erhöhung der Beurteilungspegel zu erwarten, die zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte führt.

7.8.2 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.

7.8.3 Elektromagnetische Felder

Nördlich des Plangebiets befinden sich elektrifizierte Bahngleise. Im Rahmen der Aufstellung des benachbarten Bebauungsplans Bahnstadt Bahnhofplatz-Süd wurde das „Gutachten elektromagnetische Felder Bauvorhaben Bahnstadt Heidelberg, Baufelder B1 und B2“ (TÜV SÜD Industrie Service GmbH, München, 04.05.2018) erstellt, indem eine Beurteilung der Immissionsauswirkung niederfrequenter elektrischer und magnetischer Felder vorgenommen wurde.

Da dieses Gutachten eine erhebliche Belästigung von Menschen im Sinne des BImSchG in den neuen Gebäuden ausschließt und der Abstand des Plangebiets am Czernyring zu den Bahngleisen größer ist als im Gebiet Bahnhofplatz-Süd, bestehen im Bebauungsplan keine Regelungserfordernisse.

7.8.4 Erschütterungen

Im Rahmen der Aufstellung des benachbarten Bebauungsplans Bahnstadt Bahnhofplatz-Süd wurde das „Erschütterungsgutachten Bebauung in den Planabschnitten Bahnstadt B1 und B2 in Heidelberg“ erstellt, in welchem die Erschütterungseinwirkungen des nördlich des Plangebiets verlaufenden Zugverkehrs zum Hauptbahnhof untersucht wurde.

Da dieses Gutachten Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in den dort geplanten Gebäuden und damit die Gefahr einer erheblichen Belästigung von Menschen im Sinne des BImSchG in den neuen Gebäuden ausschließt und der Abstand des Plangebiets am Czernyring zu den Bahngleisen größer ist als im Gebiet Bahnhofplatz-Süd, bestehen im Bebauungsplan keine Regelungserfordernisse.

Auch in Bezug auf die Straßenbahntrasse auf der Montpellierbrücke werden – nachdem Straßenbahntrassen regelmäßig im Straßenverlauf angeordnet sind – keine städtebaulich relevanten Auswirkungen erwartet.

7.8.5 Erholung

Nachteilige Auswirkungen auf bestehende Erholungsinfrastrukturen entstehen nicht.

7.9 Weitere Belange des Umweltschutzes

7.9.1 Technischer Umweltschutz (Abfall/Abwasser)

Mit Umsetzung des Vorhabens entstehen Nutzungen mit zusätzlichem Schmutzwasseraufkommen. Nähere Angaben hierzu können auf Ebene des Bebauungsplans jedoch nicht getroffen werden.

Gleiches gilt auch in Hinblick auf das zu erwartende Abfallaufkommen.

7.9.2 Energie

Mit Umsetzung des Vorhabens entstehen Nutzungen mit zusätzlichem Energiebedarf. Entsprechend der Vorgaben aus dem Masterplan 100 % Klimaschutz und der Energiekonzeption zur Bahnstadt ist ein möglichst hohes Maß an Eigenversorgung im Gebiet durch solare Energieerzeugung vorgesehen. Weiterhin soll der Energieverbrauch der Gebäude durch entsprechende Maßnahmen minimiert werden.

Nähere Angaben zum zu erwartenden Energiebedarf können auf Ebene des Bebauungsplans jedoch nicht getroffen werden.

8. Zusätzliche Angaben

8.1 Abfallerzeugung, -beseitigung und -verwertung

Im Rahmen des Umweltberichts können keine näheren Angaben über die im Bereich des Planungsgebiets künftig zu erwartende Abfallerzeugung gemacht werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass neben typischen Siedlungsabfällen, die durch die Stadt Heidelberg beseitigt werden, weitere gewerbliche Abfälle anfallen können, die einer gesonderten Entsorgung bzw. Verwertung in dafür zugelassenen Anlagen bedürfen.

8.2 Anfälligkeit der geplanten Vorhaben gegenüber den Folgen des Klimawandels

Die geplanten Vorhaben weisen keine besondere Anfälligkeit gegenüber den Folgen des Klimawandels auf.

8.3 Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe oder die Umwelt

Durch die geplanten Vorhaben ergeben sich keine besonderen Risiken für das kulturelle Erbe. Dies gilt auch in Hinblick auf mögliche Risiken durch Unfälle oder Katastrophen.

Risiken für die menschliche Gesundheit können sich durch die Lärmemissionen der geplanten Nutzungen ergeben. Mit Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. der Normen zum Verkehrslärmschutz kann eine gesundheitsgefährdende Wirkung jedoch ausgeschlossen werden.

Weitere Risiken für die menschliche Gesundheit und die Umwelt können sich durch die künftigen Nutzungen ergeben, insbesondere, soweit es sich um gewerbliche Nutzungen handelt. Der Bebauungsplan kann hierzu jedoch keine näheren Regelungen zur Zulässigkeit solcher Nutzungen treffen. In der Folge ist es nicht möglich, im Umweltbericht die daraus folgenden Risiken abzuschätzen.

8.4 Kumulationswirkungen mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete

Im näheren Umfeld des Planungsgebiets erfolgt aktuell die Umsetzung anderer Teilbereiche der Rahmenplanung Bahnstadt. Die Maßnahmen sind dabei überwiegend bereits begonnen und werden zu einem weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens insbesondere im Czernyring führen.

Im Rahmen des Schallgutachtens sind die sonstigen geplanten Nutzungen im Bereich der Bahnstadt mit ihrem zu erwartenden Verkehrsaufkommen bereits eingeflossen. Weitergehende Kumulationswirkungen, insbesondere in Hinblick auf Schallimmissionen, sind nicht zu erwarten.

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

Grundproblem bei der Zusammenstellung der Angaben der Umweltauswirkungen des Vorhabens ist, dass in einem Bebauungsplanverfahren nur die rechtliche Zulässigkeit bestimmter Nutzungen begründet werden kann. Es werden rahmensetzende Vorgaben getroffen, die in unterschiedlicher Weise und in unterschiedlicher Intensität ausgenutzt werden können. Insofern muss der Umweltbericht auf einen gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans realistischerweise anzunehmenden ungünstigen Fall abheben. In der Realität können die negativen Umweltauswirkungen im Einzelfall geringer ausfallen.

8.6 Beschreibung der verwendeten technischen Verfahren

Die Bestandsaufnahme und -analyse der Umweltsituation im Bereich des Plangebietes erfolgte mittels Ortsbegehungen und Recherche einschlägiger Fachliteratur und -gesetze.

Für das Schallgutachten und das Artenschutzgutachten waren keine technischen Verfahren anzuwenden.

8.7 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.

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind aufgrund der Bestandssituation im Plangebiet im Hinblick auf die Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie auf Mensch, Kultur- und sonstige Sachgüter keine Prognoseunsicherheiten gegeben, die darüber hinausgehenden Maßnahmen zur Überwachung (Monitoring) erfordern.

8.8 Referenzliste der für den Umweltbericht herangezogenen Quellen

Für den Umweltbericht wurden folgende Quellen herangezogen:

Kapitel 4.2 „Boden“

- Bodengutachten, erstellt durch RT Consult GmbH, Mannheim, 26.03.2020
- Kampfmittelerkundung, erstellt durch WST Umweltgeologische und hydrogeologische Erkundungen GmbH, Eppelheim, 27.03.2020

Kapitel 4.4 „Klima“

- „Stadtklimagutachten für die Stadt Heidelberg“, erstellt durch die Projektgemeinschaft GEONET Umweltconsulting GmbH und ÖKOPLANA in Kooperation mit Prof. Fr. G. Gross, Hannover, 2015)

Kapitel 4.6 „Arten- und Biotoppotenzial“, Kapitel 6.2 „Artenschutzrechtliche Maßnahmen“ und Kapitel 7.5 „Auswirkungen auf das Schutzgut Vegetation und Fauna“

- „Artenschutzrechtliches Gutachten zur Projektentwicklung Czernyring 15 in Heidelberg“, erstellt durch das Planungs- und Sachverständigenbüro Plessing, Heidelberg, 21.10.2020.
- „Fachbeitrag Naturschutz zum Bauvorhaben „Projektentwicklung Czernyring“ in Heidelberg – Flechtenflora“, erstellt durch das Planungs- und Sachverständigenbüro Plessing, Heidelberg, 23.03.2020
- „Artenschutzrechtliches Gutachten zur Projektentwicklung Czernyring 15 in Heidelberg – Ergänzung Umsiedlung Mauereidechsen im Jahr 2021“, erstellt durch das Planungs- und Sachverständigenbüro Plessing, Heidelberg, 21.06.2021

Kapitel 4.7 „Immissionen“, Kapitel 6.5 „Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Schall-immissionen“ sowie Kapitel 7.8.1 „Immissionsbelastung Schall“

- „Geräuschimmissionsprognose - Prognose der Geräuschimmissionen nach DIN 18005 für die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans - HCR Brückenkopf Montpellierbrücke Neubau eines gemischt genutzten Gebäude-komplexes mit Retail, Büros, Serviced Appartements, Wohnen und Parken in Heidelberg“, erstellt durch das das Ingenieurbüro für Bauphysik von Rekowski und Partner mbB, Weinheim, mit Datum vom 19.08.2021

Kapitel 7.8.3 „Elektromagnetische Felder“

- „Gutachten elektromagnetische Felder Bauvorhaben Bahnstadt Heidelberg, Baufelder B1 und B2“, erstellt durch TÜV SÜD Industrie Service GmbH, München, 04.05.2018,

Kapitel 7.8.4 „Erschütterungen“

- „Erschütterungsgutachten Bebauung in den Planabschnitten Bahnstadt B1 und B2 in Heidelberg“, erstellt durch Dr.-Ing. Oswald Klingmüller, von der IHK Rhein-Neckar öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Schwingungen und Erschütterungen, Mannheim, 05.05.2018

9. Allgemein verständliche Zusammenfassung

<p>Kurzbeschreibung des Vorhabens:</p> <p>Ausweisung von Bauflächen für eine Nutzungsmischung insbesondere aus Gewerbe, Einzelhandel, Beherbergungsbetrieben und Wohnen auf ca. 0,83 ha.</p> <p>Ausweisung öffentlicher Verkehrsflächen auf ca. 0,42 ha.</p>
<p>Beschreibung der Umwelt:</p> <p>Die Fläche stellt sich als weitgehend ungenutzte, aber zu einem erheblichen Teil versiegelte Verkehrs- bzw. Gewerbebrache dar</p> <p>Geringe Teilbereiche werden bislang als Verkehrsflächen genutzt (Czernyring, Zufahrt Bahnmeisterei).</p>

Beeinträchtigungen der Schutzgüter und deren Wechselwirkungen sowie Vermeidung, Verminderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen:	
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 von Teilflächen des Gebiets.</p> <p>Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden.</p>
Schutzgut Tiere und Pflanzen	<p><i>Vorbelastung:</i> isolierte Insellage, geringe Lebensraumfunktion, Vertritt und Vermüllung</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i></p> <p>Eine ruderale Vegetationsentwicklung wird unterbunden. Verlust von Lebensraumfragmenten für Eidechsen, Flechten und Brutvögel</p> <p><i>Maßnahmen/Kompensation:</i></p> <p>Begrünung auf 66% der Dachflächen.</p> <p>Baumpflanzungen im Bereich der öffentlichen und privaten</p>

Beeinträchtigungen der Schutzgüter und deren Wechselwirkungen sowie Vermeidung, Verminderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen:	
Schutzgüter	Kurzerläuterung
	<p>Verkehrsflächen</p> <p>Fassadenbegrünung an fenster- und türlosen Fassadenabschnitten</p> <p>Umsiedlung der Mauereidechsen</p> <p>Beachtung der gesetzlichen Rodungszeiten</p> <p>Aufhängen von Nistkästen als Ersatzlebensraum</p>
Schutzgut Boden	<p><i>Vorbelastung:</i></p> <p>in Teilbereichen schadstoffbelastete anthropogene Auffüllungen, Ver</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i></p> <p>Versiegelung von bis zu 6.030 m², dadurch Verlust aller natürlicher Bodenfunktionen</p> <p>Baubedingter Austausch der belasteten Böden, soweit notwendig</p> <p><i>Maßnahmen/Kompensation:</i></p> <p>Begrünung auf 66% der Dachflächen.</p>
Schutzgut Wasser	<p><i>Vorbelastung:</i></p> <p>gering schadstoffbelastete anthropogene Auffüllungen</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i></p> <p>Versiegelung von bis zu 6.030 m², dadurch Verlust von Versickerungsflächen und verringerte Grundwasserneubildung</p> <p>Austausch der belasteten Böden</p> <p><i>Maßnahmen/Kompensation:</i></p> <p>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 Speyerer Straße und vom Czernyring Straße</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i></p> <p>Lokale Erhöhung der Luftschadstoffimmissionen durch steigendes Verkehrsaufkommen. Mittelfristig ist jedoch</p>

Beeinträchtigungen der Schutzgüter und deren Wechselwirkungen sowie Vermeidung, Verminderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen:	
Schutzgüter	Kurzerläuterung
	generell mit einer Senkung der Luftschadstoffbelastung zu rechnen, so dass die Erhöhung kompensiert werden wird.
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 6.030 m² bisherig offener Bodenfläche. Verlust klimatischer Ausgleichsräume. Behinderung der Luftströmungen aus dem Neckartal Richtung Bahnstadt</p> <p><i>Maßnahmen/Kompensation:</i> Begrünung auf 66% der Dachflächen, Fassadenbegrünung Baumpflanzungen im Bereich der öffentlichen und privaten Verkehrsflächen Fassadenbegrünung an fenster- und türlosen Fassadenabschnitten</p>
Schutzgut Kultur- und Sachgüter	<p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i> Auswirkungen auf schützenswerte Kultur- oder Sachgüter sind nicht zu erwarten.</p>
Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	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.
Darstellung anderweitig geprüfter Lösungsmöglichkeiten:	
<p>Die Planung leitet sich aus der Rahmenplanung Bahnstadt ab. Grundlegende alternative Lösungsmöglichkeiten wurden daher nicht geprüft.</p> <p>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.</p>	
Schwierigkeiten bei der Ermittlung der Beeinträchtigungen:	
Bei der Ermittlung der Beeinträchtigungen ergaben sich keine Schwierigkeiten.	

Anlage 1:
Ausgleichsbilanzierung

Ausgleichsbilanzierung BP "Weststadt - An der Montpellierbrücke" - Stand 26.08.2021									
Gemäß Leitfaden „Bewertung der Biotoptypen Baden-Württembergs zur Bestimmung des Kompensationsbedarfs in der Eingriffsregelung“									
Art und Größe der Flächen									
Kat	Art der Fläche	Arten- und Biotoppotenzial						Biotopwert	
		Bestand m ² / Stammumfang in cm	Bestand	Bestandswert	Entwicklung m ² / Stammumfang in cm	Entwicklung	Entwicklungswert	Entwicklungswert	
1	Gebüsch mittlerer Standorte	2.870	19	54.530	0	19	0	0	0
2	Verkehrsflächen	6.460	1	6.460	4.220	1	4.220	4.220	4.220
3	ehem. Gleisbereich (mit Pflanzenbewuchs)	3.160	6	18.960	0	0	0	0	0
4	Versiegelbare Flächen (GRZ 1,0; ohne Dachbegrünung)	0	1	0	4.550	1	4.550	4.550	4.550
5	Dachgrün (Dachfläche gemäß VEP, hiervon 66 %)	0	4	0	3.720	4	3.720	14.880	14.880
6	Bäume, Stammumfang bis 1,00 m, Zuwachs in 25 Jahren: + 0,80 cm				7 Stück	5 je cm Stammumfang		6.300	6.300
Gesamtfläche (Kontrolle)*:		12.490		79.950	12.490		29.950		29.950
Differenz Bestand-Entwicklung				-50.000					
Ausgleichserfüllungsgrad in %				37					

