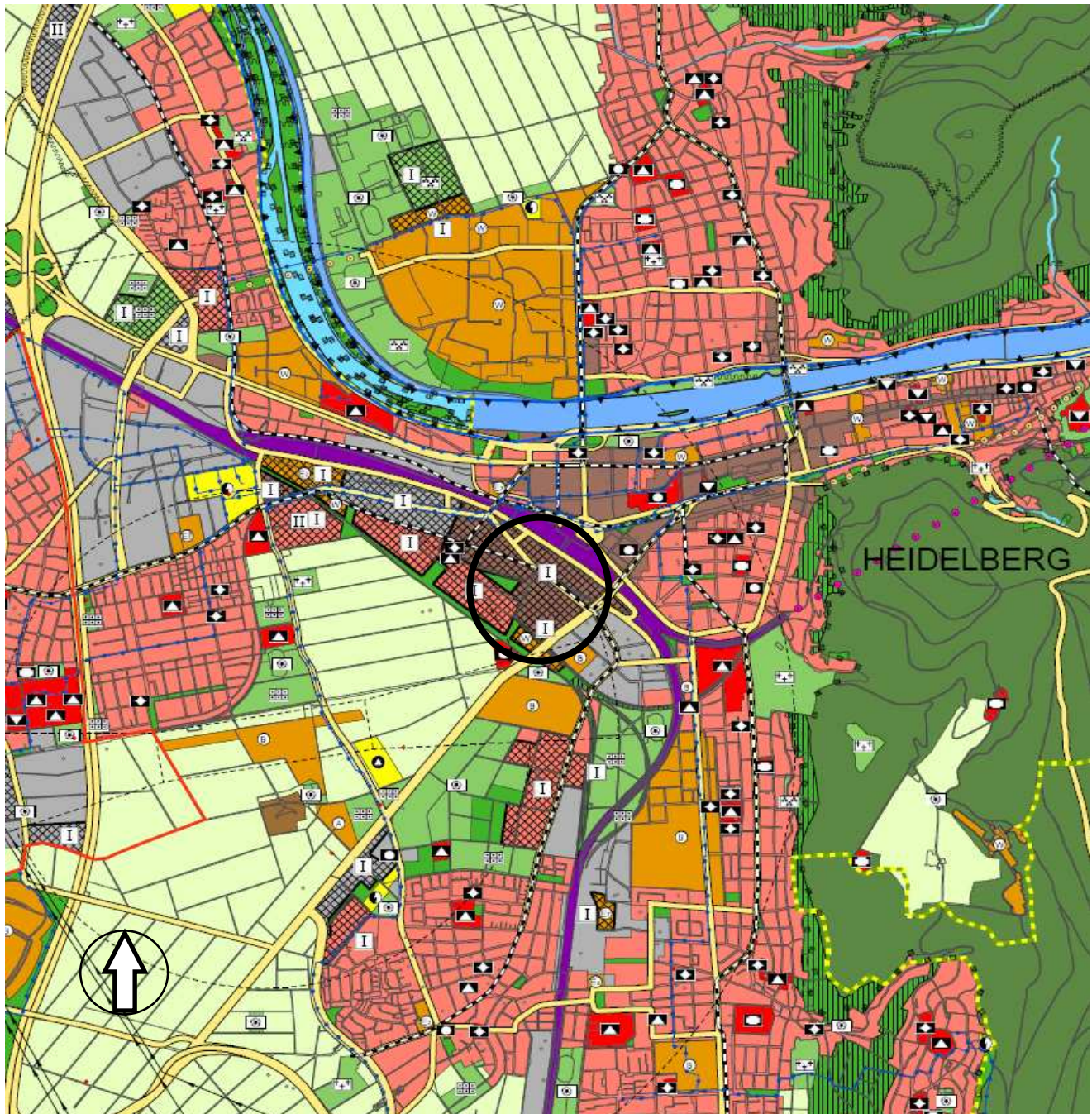




Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) 2015/2020 in Heidelberg, Bahnstadt

Parallelverfahren zur Umplanung in eine gemischte Baufläche

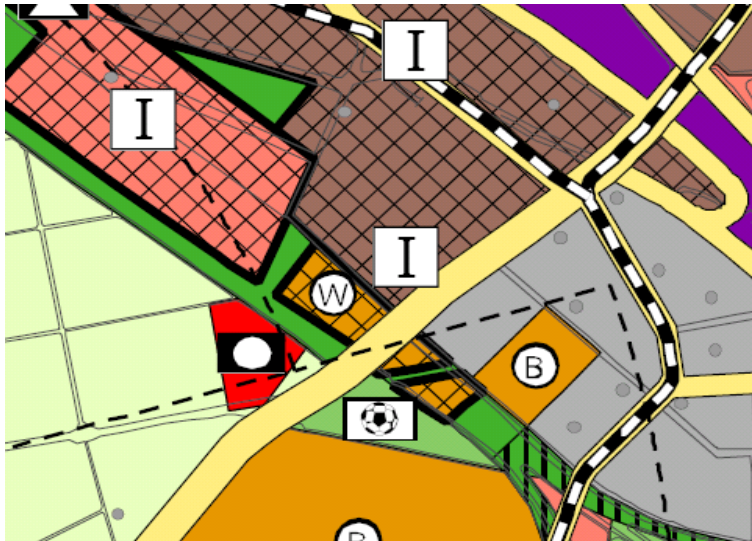


Aktuelle Plandarstellung

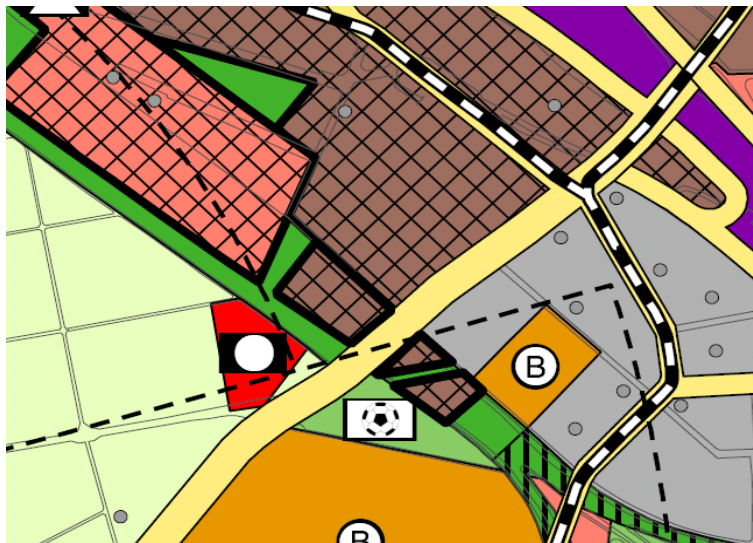


Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) 2015/2020 in Heidelberg, Bahnstadt

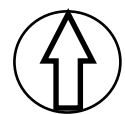
Parallelverfahren zur Umplanung in eine gemischte Baufläche



Ursprüngliche Darstellung des
FNP



Darstellung des FNP nach
Änderung



Entwurf vom 30.09.2009

Darstellung im Flächennutzungsplan 2015/2020:

Sonderbaufläche Wissenschaftliche Einrichtung







Ziel des Änderungsverfahrens:

Gemischte Baufläche















Flächennutzungsplan 2015 / 2020

Wohnen

-  Wohnbaufläche
-  Gemeinbedarfsflächen
-  Öffentliche Ordnung und Sicherheit
-  Bildung
-  Soziales und Gesundheit
-  Kultur
-  Seelsorge













Nachrichtliche Übernahmen

-  Entwicklungsfläche
-  Zeitstufe I : bis 2015
-  Zeitstufe II: 2016 bis 2020
-  Altlast
-  Altlastverdachtsfläche
-  Natur- / Landschaftsschutzgebiet
-  FFH-Gebiet (Fauna-Flora-Habitat)
-  Wasserschutzgebiet
-  Überschwemmungsgebiet
-  Überschwemmungsgefährdetes Gebiet
-  Bauschutz- und Bauüberwachungsbereich nach Luftverkehrsgesetz
-  Gemarkungsgrenzen


Arbeiten

-  Gewerbliche Baufläche
-  Gemischte Baufläche
-  Dorfgebiet
- Sonderbauflächen**
-  Militärische Einrichtung
-  Flugplatz
-  Hafenanlage
-  Verkehrswirtschaft
-  Wissenschaftliche Einrichtung
-  Großflächige Handelseinrichtung zentrenrelevant
-  Großflächige Handelseinrichtung nicht zentrenrelevant
-  Großflächige Handelseinrichtung mit ergänzenden textlichen Bestimmungen
-  Sport- und Freizeitanlage
-  Anlage mit sehr hohen Emissionen

Freiraum

-  Fläche für die Landwirtschaft
-  A=Aussiedlerschwerpunkt / M=Schwerpunkt für Massentierhaltung
-  Wald
-  Grünfläche
-  Parkanlage
-  Sport und Freizeitfläche
-  Kleingarten- und Kleintierzuchtanlage
-  Friedhof
-  Fläche zur Landschaftsentwicklung §5 Abs. 2 Nr. 10 BauGB
-  Sondergebiet Landschaftsbau
-  Abbaufäche
-  Gewässer / Fließgewässer

Infrastruktur

-  Wasserversorgung
-  Abwasserentsorgung
-  Abfallentsorgung
-  Energieversorgung
-  Telekommunikation
-  wichtige Straße / Verkehrsfläche
-  Straßentunnel / Querung
-  Fernbahn
-  S-Bahn und Fernbahn
-  Bahntunnel
-  Stadtbahn
-  Schifffahrtsweg
-  Produktleitung (Gas, Fernwärme, Dampf, Seilbahn)
-  Hochspannungsfreileitung



Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) 2015/2020 in Heidelberg, Bahnstadt

Parallelverfahren zur Umplanung in eine gemischte Baufläche
zur Aufstellung des Bebauungsplans „Wohnen an der Promenade“
nach § 8 (3) BauGB

Begründung

Fassung zum Feststellungsbeschluss

Stand 20.01.2010

Bearbeiter:
Martin Müller
Martina Seltmann



1. Ziel des Änderungsverfahrens

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt, mit der Bahnstadt auf dem ehemaligen Bahngelände südlich des Hauptbahnhofs einen neuen Stadtteil zu verwirklichen. Ziel ist es, 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 rund 5.000 Einwohner entstehen.

Der vorliegende Entwurf zur parallelen Änderung des Flächennutzungsplans des Nachbarschaftsverbands Heidelberg-Mannheim, rechtswirksam seit dem 15.07.2006, soll dem Entwicklungsgebot gem. § 8 Abs. 2 BauGB Rechnung tragen. Er umfasst einen Teilbereich aus dem Bebauungsplan „Wohnen an der Promenade“, Stadt Heidelberg, Bahnstadt.

Insgesamt drei ca. 2,2 ha große Flächen im Bereich der Bahnstadt mit der bisherigen Darstellung Sondergebiet „Wissenschaftliche Einrichtung“ werden nach der Änderung als „Gemischte Baufläche“ dargestellt..

2. Anlass der Planänderung

2.1. Hintergrund

Im Jahr 2001 ging aus einem städtebaulichen Realisierungswettbewerb als Sieger das Büro Trojan & Trojan hervor, das in der Folge die Rahmenplanung für die Bahnstadt entwickelte. Diese Planung wurde im Jahr 2003 vom Gemeinderat der Stadt Heidelberg beschlossen, ihre Inhalte wurden in den Flächennutzungsplan 2015/ 2020 aufgenommen.

Eine Überarbeitung der Rahmenplanung erfolgte mit der Integration fachspezifischer Konzepte (Parkraum-, Energie-, Niederschlagwasserbewirtschaftungs-, und Ausgleichskonzept). Der fortgeschriebene Plan wurde am 20.12.2007 vom Gemeinderat beschlossen und damit Grundlage für die zukünftige Bauleitplanung.

Im Zuge der Fortschreibung wurde das Ziel, innerhalb der Bahnstadt Flächen für Wissenschaft und Forschung auszuweisen und damit Heidelberg als Wissenschaftsstandort zu stärken, räumlich konkretisiert. Mit der Ansiedlung von Firmen, die in der Verbindung von wissenschaftsnahen Nutzungen und städtebaulicher Entwicklung in der Lage sind, dem neuen Stadtteil ein besonderes Profil zu verleihen, soll damit im baulichen Bereich an die wissenschaftliche Tradition der Universitätsstadt angeknüpft werden.

Mit dem Konzept des Campus II als Standort wissenschaftlicher Einrichtungen und ergänzenden Wohn- und Versorgungsfunktionen kristallisierte sich das Stadtquartier Zollhofgarten und das Gebiet zwischen Güteramtsstraße und Speyerer Straße als Standort für diese Nutzungen heraus. Mit dem Campus II als Standort für wissenschaftsnahe Einrichtungen entfällt der Flächenbedarf für derartige Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Wohnen an der Promenade“. Hier sollen nun entlang der Speyerer Straße kerngebietstypische Nutzungen ermöglicht werden.

Der Bebauungsplan entspricht in den Teilflächen westlich und östlich der Speyrer Straße nicht den Darstellungen des genehmigten Flächennutzungsplans. Eine Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren wurde deshalb erforderlich.



2.2. Der Bebauungsplan „Wohnen an der Promenade“

Die mit dem Bebauungsplan „Wohnen an der Promenade“ überplante Fläche bildet die zukünftige südwestliche Stadtkante von Heidelberg und soll entsprechend dieser Lage hohen funktionalen und städtebaulichen Qualitätsanforderungen genügen. Der Bebauungsplan stellt dabei zwei funktional zu unterscheidende Bereiche dar.

In seinem westlichen Bereich soll ein Wohngebiet mit dazugehöriger sozialer Infrastruktur (Kindertagesstätte) entstehen, der auch Raum bietet für gebietsbezogene, nicht störende gewerbliche Nutzungen.

Im östlichen Bereich des Bebauungsplans soll ein Kerngebiet entstehen, in dem die dafür typischen Nutzungen, wie nicht störende gewerbliche, Handels- und Verwaltungsnutzungen aller Art sowie in einem Teilbereich Wohnnutzungen untergebracht werden sollen.

Ein breiter Grünstreifen am südwestlichen Rand der Bebauung sichert die vorhandenen ökologischen Ausgleichsflächen und soll daneben Erholungs- und Spielfunktionen aufnehmen. Parallel dazu wird entlang der Wohnbebauung eine durchgehende Fahrradverbindung hergestellt. Im Bereich des Grünzugs liegt auch das unter Denkmalschutz stehende ehemalige Stellwerk 8. Diese wird erhalten und soll zukünftig kulturellen Nutzungen zugeführt werden.

Für das gesamte Gebiet wird eine Bebauung im Passivhausstandard mit überwiegender Dachbegrünung und Fernwärmeanschluss festgelegt.

3. Inhalte der Flächennutzungsplanänderung

Die von der Flächennutzungsplan-Änderung betroffenen Flächen liegen westlich und östlich der Speyerer Straße am südöstlichen Rand des neuen Stadtteils Bahnstadt. Sie sollen den südwestlichen Ortseingang Heidelbergs prägen. Der wirksame Flächennutzungsplan sieht entlang der Speyerer Straße Nutzungen als „Sonderbaufläche Wissenschaftliche Einrichtung“ vor. Mit der Konzeption des Campus II als Standort für wissenschaftliche Einrichtungen entfällt der Flächenbedarf für derartige Nutzungen an dieser Stelle.

Entsprechend ihrer aktualisierten Planungen möchte die Stadt Heidelberg hier kerngebietsbezogene Nutzungen ermöglichen. Damit der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden kann, ist auf Flächennutzungsplanebene eine Änderung dieses Teilbereichs von Sonderbaufläche „Wissenschaftliche Einrichtung“ in „Gemischte Baufläche“ erforderlich.

Eine Überplanung der Flächen am Stadteingang Heidelbergs als Wohnbauflächen ist aufgrund der hohen Lärmentwicklung durch Verkehr in der Speyerer Straße nicht möglich. Hier werden selbst die Orientierungswerte für Kerngebiet deutlich überschritten, so dass zulässige Wohnfunktionen auf rückwärtige Bereiche gelegt werden müssen.

Die neu zu überplanenden Flächen sind als Standort für Dienstleistungseinrichtungen im weitesten Sinne geeignet. Ein Besatz der Flächen am Stadteingang mit Kerngebietsnutzungen schafft wohngebietsverträgliche Arbeitsplätze und stärkt die Funktionsmischung am Standort. Die so erreichte Inwertsetzung einer Brachfläche steht im Sinne des Ziels der Innenentwicklung.

Die vorliegende Änderungsplanung entspricht den grundlegenden Zielsetzungen des Flächennutzungsplans.



4. Vorgaben der Raumordnung (Landesentwicklungsplan und Regionalplan)

Gemäß LEP ist Heidelberg Bestandteil des grenzüberschreitenden Verdichtungsraums Rhein-Neckar. 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. Die vorliegende Änderung des Flächennutzungsplans ermöglicht auch zukünftig die Entstehung von hochwertigen Arbeitsplätzen und entspricht damit den Zielen des Landesentwicklungsplans.

Der Regionalplan „Unterer Neckar“ aus dem Jahr 1992 stellt im Änderungsgebiet einen „Schwerpunkt für Industrie und Dienstleistungseinrichtungen“ dar. Die Teilfortschreibung „Regionalbedeutender Einzelhandel“ von 2006 kennzeichnet das Gebiet der Bahnstadt als „zentralörtlichen Standortbereich“. Die geplante Darstellung im Flächennutzungsplan als „gemischte Baufläche“ entspricht den Zielen der Regionalplanung.

5. Verfahren

Die Stadt Heidelberg hatte schon am 28.04.2005 in öffentlicher Sitzung beschlossen, den Bebauungsplan „Zollhofgarten“ aufzustellen. Im Jahr 2008 wurde der Geltungsbereich in zwei voneinander getrennt geführte Verfahren „Wohnen an der Promenade“ und „Campus II“ geteilt. Für beide Verfahren wurde die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange in Form eines Scoping-Termins am 29.01.2009 eingeleitet, in dessen Anschluss Gelegenheit zur schriftlichen Äußerung bestand. Die Beteiligung der Öffentlichkeit fand im Zeitraum vom 05.02.2009 bis 20.02.2009 statt.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde deutlich, dass eine Teiländerung des Flächennutzungsplans nötig ist, damit der Bebauungsplan dem Entwicklungsgebot des Baugesetzbuchs entspricht. Daraufhin wurde ein Verfahren zur parallelen Änderung des Flächennutzungsplans nach § 8 Abs. 3 BauGB eingeleitet.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zur Änderung des Flächennutzungsplans fand vom 11.05. – 08.06.2009 statt. In dieser Zeit lagen Plandarstellung und Begründung zur Einsicht am Sitz der Geschäftsstelle des Nachbarschaftsverbands aus. Zeitgleich waren die Unterlagen im Internet auf den Seiten des Nachbarschaftsverbands abrufbar. Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gingen keine Einwendungen oder Anregungen beim Nachbarschaftsverband ein.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange erfolgte mit Schreiben vom 06.05.2009. Mit Frist bis 05.06.2009 wurde um Mitteilung der betroffenen Belange gebeten. Es gingen keine Bedenken und Anregungen beim Nachbarschaftsverband ein.

Der räumliche Umgriff der Teiländerung des Flächennutzungsplans wurde nach der frühzeitigen Beteiligung vergrößert. Der Änderungsbereich umfasste in der Plandarstellung zur Offenlage zusätzlich die „Sonderbauflächen Wissenschaftliche Einrichtung“ östlich der Speyerer Straße, die ebenfalls in „Gemischte Bauflächen“ umgewidmet werden sollen.

Bebauungs- und Flächennutzungsplan mit Anlagen lagen in der Zeit vom 06.11. bis 11.12.2009 öffentlich aus. Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB sind keine Anregungen und Bedenken zur Änderung des Flächennutzungsplans vorgetragen worden.

Die Mitgliedsgemeinden des Nachbarschaftsverbands, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 28.10.2009 am Verfahren beteiligt und bis 11.12.2009 zur Abgabe einer Stellungnahme gebeten. Im Rahmen der Beteiligung sind keine Anregungen und Bedenken zur Änderung des Flächennutzungsplans vorgetragen worden.



6. Umweltbericht

Nach § 2a BauGB ist der Begründung zum Bauleitplan ein Umweltbericht beizufügen. Der vorliegenden Teiländerung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren liegt der Umweltbericht des Bebauungsplans „Wohnen an der Promenade“ zugrunde. Dieser behandelt alle für die Flächennutzungsplanänderung relevanten und darüber hinausgehende umweltspezifische Aspekte in detaillierter und umfassender Weise. Die Frage der Alternativenprüfung stellt sich nicht, da hier eine Brachfläche wieder genutzt werden soll und nur eine Änderung der baulichen Nutzungsart vorgesehen ist.

Der Umweltbericht liegt der Begründung zum Bebauungsplan „Wohnen an der Promenade“ und der Änderung des Flächennutzungsplans bei.

Bauleitplanung
Stadt Heidelberg
Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim

Bebauungsplan „Bahnstadt – Wohnen an der Promenade“

**Änderung des Flächennutzungsplans in Heidelberg, Bahnstadt
Parallelverfahren zur Umplanung in eine gemischte Baufläche**

Umweltbericht
Fassung zum Feststellungsbeschluss

Umweltbericht	4
1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans	4
1.1 Ziele des Bebauungsplans	4
1.2 Beschreibung des Vorhabens	4
2 Darstellung der für den Plan geltenden Ziele des Umweltschutzes sowie der Art, wie diese Ziele und sonstige Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung des Plans berücksichtigt werden	5
3 Darstellung der Merkmale der Umwelt und des derzeitigen Umweltzustandes	5
3.1 Menschen	5
3.2 Tiere und Pflanzen	6
3.3 Boden	7
3.4 Wasser	7
3.5 Klima	7
3.6 Luftschadstoffimmissionen / Lichtimmissionen	8
3.7 Landschaft / Stadtbild	8
3.8 Kultur- und sonstige Sachgüter	9
4 Beschreibung der voraussichtlichen Auswirkungen auf die Umwelt.	9
4.1 Menschen	9
4.2 Tiere und Pflanzen	13
4.3 Boden	14
4.4 Wasser	15
4.5 Klima/Luft	16
4.6 Landschaft/Stadtbild	17
5 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung des Projekts (Nullvariante)	18
6 Darstellung der Maßnahmen, die geplant sind, um erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen aufgrund der Durchführung des Plans zu verhindern, zu verringern und soweit wie möglich auszugleichen.	19
6.1 Menschen	19
6.2 Tiere und Pflanzen	19
6.3 Boden	21
6.4 Wasser	22
6.5 Energie	23

7	Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind.	24
8	Darstellung der geplanten Überwachungsmaßnahmen (Monitoring).	24
9	Allgemein verständliche Zusammenfassung	25

Umweltbericht

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

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

1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans

1.1 Ziele des Bebauungsplans

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt, gemeinsam mit der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg (EGH), auf einer insgesamt rund 116 Hektar großen Fläche einen neuen, urbanen Stadtteil – die Bahnstadt – im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu schaffen.

1.2 Beschreibung des Vorhabens

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

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

Der vorliegende Bebauungsplan „Wohnen an der Promenade“ umfasst 12,16 ha im Südwesten des Gesamtplangebietes. Neben der geplanten Wohnnutzung ist die Anlage von Grün-, Versickerungs- und Ausgleichsflächen, die Realisation eines Kerngebiets und die Sicherung von Gemeinbedarfsflächen für soziale und kulturelle Zwecke vorgesehen.

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

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

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

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

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

3 Darstellung der Merkmale der Umwelt und des derzeitigen Umweltzustandes

3.1 Menschen

Wohnflächen

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

Grün- und Freiflächen

Im Plangebiet sind keine öffentlichen Grün- und Freiflächen vorhanden.

Wegebeziehungen

Aufgrund der Barrierewirkung der das Gesamtgebiet der Bahnstadt im Norden und Osten umgebenden Bahngleise, der von Gewerbenutzungen begleiteten Eppelheimer Straße und der bis auf den Czernyring (Czernybrücke) und die Speyerer Straße (Montpellierbrücke) fehlenden Wegeverbindungen ist das Areal derzeit für die angrenzenden Stadtviertel im Osten, d.h. für Bergheim und die Innenstadt nur auf Umwegen erreichbar. Die Wegeverbindungen zwischen den Freiflächen am Neckar und dem Handschuhsheimer Feld mit den Freiflächen im Pfaffengrunder Feld sind momentan sehr unattraktiv, da es sich hauptsächlich um stark

befahrene Hauptverkehrsstraßen handelt. Für die Anwohner im Pfaffengrund im Westen ist das Gelände der Bahnstadt nach Überwindung der Geländekante grundsätzlich zugänglich, jedoch fehlen ausgebaute Fußwegeverbindungen im Bereich der stillgelegten Gleisanlagen. Das Pfaffengrunder Feld ist lediglich durch Wirtschaftswege an die sich nördlich anschließende Bahnstadt angebunden.

Schallimmissionen

Große Teile des Gesamtplangebietes der Bahnstadt unterliegen einer mittleren bis hohen Vorbelastung durch Schallimmissionen vor allem aufgrund des Straßenverkehrs auf der Eppelheimer Straße (Bestandprognose 2005: bis zu 24.400 Kfz/Tag), der Speyerer Straße (bis 25.200 Kfz/Tag) und dem Czernyring (bis 26.900 Kfz/Tag), der Straßenbahnlinie 21 auf der Eppelheimer Straße sowie Schallimmissionen der Bahntrassen im Norden (ca. 680 Züge/ 24 h). Im Bereich der Bahnstadt ist eine nahezu flächendeckende Gewerbenutzung zu verzeichnen. Nachtaktives Gewerbe existiert in Form der BRN –Busverkehr RheinNeckar GmbH und des Edekas, des E union sb Großmarkt GmbH – Lebensmittel Großhandel. An der Speyerer Straße 15 liegt der Sportplatz der FG Union.

Da das Plangebiet „Wohnen an der Promenade“ gegenwärtig keine Wohnnutzung aufweist, sind die vorbelastenden Schallimmissionen von untergeordneter Bedeutung.

3.2 Tiere und Pflanzen

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

Die betroffenen Flächen wurden für folgende Indikatorgruppen untersucht:

Biotope und Vegetation, Fledermäuse, Vögel, Reptilien und Heuschrecken.

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

Von den streng geschützten Arten wurden nachgewiesen: Turmfalke, Mauereidechse und Zauneidechse. Zwergfledermaus, Kleiner Abendsegler und Breitflügelfledermaus konnten gelegentlich bei Jagdfügen festgestellt werden.

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

Im Plangebiet sind keine öffentlichen Grün- und Freiflächen vorhanden.

Im gesamten Plangebiet der Bahnstadt existieren ca. 40 Einzelbäume, die gemäß der Baumschutzsatzung der Stadt Heidelberg geschützt sind.

Die Flächen der Bahnstadt sind stark vom restlichen Stadtgefüge separiert. Eine ökologische und grünordnerische Vernetzung mit angrenzenden Landschaftsräumen ist für das Plangebiet dementsprechend nicht zu dokumentieren.

3.3 Boden

Das Plangebiet „Wohnen an der Promenade“ stellt sich derzeit als teilversiegelte Fläche ohne natürliche Bodenfunktionen dar, die überwiegend mit Erdaushub, vor allem aus dem Bau des heutigen Hauptbahnhofes, aufgefüllt wurde. Aufgrund seiner anthropogenen Überformung weist das Plangebiet selbst keine natürlichen Bodeneinheiten mehr auf. Da ein Großteil des Plangebietes im Zuge seiner historischen Nutzung als Bahnfläche künstlich aufgefüllt wurde, stehen in den oberen Metern inhomogene Mischungen von umgelagerten Boden- und Felsaushub bis hin zu Bauschuttablagerungen an.

Altlasten

Das gesamte Plangebiet wurden in seiner Vergangenheit von der Deutschen Bahn als Güter- und Rangierbahnhof genutzt. Verunreinigungen des Bodens und des Grundwassers durch Altlasten sind daher in vielen Teilen des Plangebietes zu erwarten. Vorbelastungen durch Altlasten bestehen insbesondere südlich und westlich des geplanten Campus II.

Kampfmittel

Teilbereiche des Plangebietes wurden im 2. Weltkrieg bombardiert. Es ist daher grundsätzlich mit dem Vorhandensein von Kampfmitteln zu rechnen. Zwischenzeitlich wurden im Rahmen des Bodenmanagements drei Bomben gefunden und fachmännisch beseitigt.

3.4 Wasser

Oberflächenwasser

Im Geltungsbereich sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

Grundwasser

Der Flurabstand zum Grundwasserspiegel beträgt etwa 10 Meter.

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

3.5 Klima

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

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

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

Thermisch hygrische Effekte / klimatische Ausgleichswirkungen

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

3.6 Luftschadstoffimmissionen / Lichtimmissionen

Vor allem im Winter kommt es bei austauscharmen Wetterlagen zu hohen Stickoxid- und Benzolkonzentrationen. Im Sommer treten durch photochemische Reaktionen verursachte Ozonspitzen auf. Insgesamt stellt sich das Plangebiet mit Ausnahme des Pfaffengrundes Feldes somit als lufthygienisch belasteter Bereich dar. Im Planareal selbst besitzen nur die kleinflächigen waldähnlichen Bereiche mit dichten Gehölzbeständen innerhalb der ehemaligen Gleisanlagen lufthygienische Ausgleichsfunktion.

Lichtimmissionen werden temporär durch die Flutlichtanlage der bestehenden Sportanlage der FG Union verursacht.

3.7 Landschaft / Stadtbild

Landschaftliche Einbindung

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

Im Gebiet selbst sind drei Landschaftsbildeinheiten zu unterscheiden. Der gewerblich genutzte Bereich vermittelt insgesamt einen eher ungeordneten und ungenügend genutzten Eindruck. Die hohe Verkehrsdichte bedingt eine hohe Störungsintensität. Eine Eignung zur Naherholung besteht nicht. Das Pfaffengrunder Feld ähnelt weitgehend den im Rhein-Neckar-Raum verbreiteten Agrarlandschaften. Wegen seines Wegenetzes wird es oft von Radfahrern genutzt, von Fußgängern hingegen wegen der geringen Vielfalt der Landschaft nur in geringem Umfang. Die ehemaligen Bahnanlagen mit den Ruderalvegetationen und Schmetterlingsfliedergebüsch stellen hinsichtlich des Landschaftsbildes und Erlebnispotentials eine Sonderform dar. Die Vegetation vermittelt aufgrund ihrer intensiven Blühaspekte eine gewisse Eigenart. Dennoch ist das Eroberungsstadium der Natur noch nicht weit genug fortgeschritten, die Gleisflächen wirken vor allem im Winter und Frühjahr wie vernachlässigte und ungeordnete Brachen. Die Gleisflächen sind nur bedingt begehbar, und kommen für die Naherholung nicht in Betracht.

Prägende Vegetationsstrukturen / Grünordnung

Im Gesamtbereich Bahnstadt existieren nur wenige stadtbildprägende Baumgruppen, z.B. südlich des Bahnhofes sowie weitere vereinzelt vorkommende Bäume.

Sichtbeziehungen

Die Flächen der Bahnstadt werden derzeit von drei Seiten von Bahngleisen umgeben, die das Gelände stark vom restlichen Stadtgefüge separieren und somit hinsichtlich Sichtbeziehungen als visuelle Barriere wahrgenommen werden.

3.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Bau- und Bodendenkmale

Gemäß den Unterlagen des Landesdenkmalamtes wurden folgende Kulturdenkmale im Gesamtbereich Bahnstadt bestätigt:

- Bahnbetriebswerk Ochsenkopf im Nordosten des Untersuchungsgebietes
- Areal des ehemaligen Rangierbahnhofes im Südwesten: Drehscheibe (bei Stellwerk 2) mit 2 Lampen und Anschlussgleis 50a; Stellwerk 8 mit technischer Ausstattung (Hebelbank, Spannwerk, ...) und Kreuzweiche Nr. 828 mit Weichensignal; Stellwerk 9 mit technischer Ausstattung und Ablaufberg D (Ablaufgleis, Wärterbude) und Kreuzweiche 910 mit Weichensignal
- Hauptbahnhof Heidelberg, bestehend aus dem Empfangsgebäude, der Bahnsteigbrücke und den Bahnsteigüberdachungen, erbaut 1953-55 nach Plänen von Helmuth Conradi und Dutschmann
- Wasserturm Czeryring 18/1, erbaut 1910

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

4 Beschreibung der voraussichtlichen Auswirkungen auf die Umwelt.

4.1 Menschen

Planung / Auswirkung

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

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

Im Gebiet der Bahnstadt Heidelberg werden neben sozialer Infrastruktur und öffentlichen Freiräumen Wohnungen für 5.000 bis 5.500 Einwohner sowie Büro- und Gewerbeflächen für ca. 7.000 Arbeitsplätze geschaffen. Der neue Stadtteil soll ein urbanes, dichtes und gemischt genutztes Stadtquartier im Sinne der europäischen Stadt werden. In Bezug auf die Wohnqualität und das Wohnumfeld des Menschen kommt es bei Verwirklichung des Vorhabens zu einer erheblichen Aufwertung des Plangebietes.

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

Grün- und Freiflächen

Planung / Auswirkung

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

Der Binnenbereich des neuen Stadtteils wird durch langgestreckte Grünzüge und kleinere Parkanlagen strukturiert, die allen Quartieren mit Wohnnutzung Adresse und Wohnumfeld-

qualität geben. Mit dem straßenbegleitenden Grünzug Am Langen Anger, der Grünfläche des Gadamer Platzes und kleineren Quartiersplätzen erhält der Stadtteil ein außerordentlich vielseitiges und intensives Angebot öffentlicher Grünflächen. Besonderheit ist die durchgehende Landschaftsterrasse der Promenade über dem Pfaffengrund, die als öffentlicher Grünzug mit begleitenden Fuß- und Radwegen die südliche Stadtkante bildet. Hinsichtlich der Grün- und Freiflächen kommt es bei Verwirklichung des Vorhabens zu einer erheblichen Aufwertung des Plangebietes.

Wegebeziehungen

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

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

Durch die geplanten Maßnahmen, unter anderem durch den Abriss der Bahnbrücke, wird die starke Barrierewirkung, der die Bahnstadt derzeit im Norden und Osten umgebenden Bahngleise abgebaut und das Planareal attraktiv mit den umgebenden Stadtvierteln Heidelbergs verbunden.

Die drei neuen Überquerungen über die Bahngleise rücken die Bahnstadt und den Pfaffengrund in unmittelbare Nähe zu den Naherholungsgebieten am Neckar und zum Neuenheimer Feld. Ein Fußgängersteg am Hauptbahnhof verbindet den neuen Südlichen Bahnhofplatz mit dem nördlichen Bahnhofsvorplatz und über die Promenade in den Kurfürstenanlagen mit der Innenstadt.

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

Hinsichtlich der Wegebeziehungen kommt es bei Verwirklichung des Vorhabens zu einer erheblichen Aufwertung des Plangebietes. Die Promenade als neue Ost-Westverbindung ist Teil des Geltungsbereichs „Wohnen an der Promenade“.

Schallimmissionen

Planung / Auswirkung

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

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

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

Straßen- und Schienenverkehrslärm:

An der Eppelheimer Straße / Diebsweg treten erhebliche Überschreitungen der Orientierungswerts für ein Allgemeines Wohngebiet in den Beurteilungszeiten Tag und Nacht nicht nur an den nächstgelegenen Gebäuden auf.

Entlang der Eppelheimer Straße wird der Orientierungswert in allen Gewerbegebieten an den nächstgelegenen Gebäuden in beiden Beurteilungszeiträumen überschritten. In den Blockinnenbereichen der Gewerbegebiete südlich der Eppelheimer Straße wird der Orientierungswert eingehalten. In den Kerngebieten nördlich der Eppelheimer Straße / Czernyring wird der Orientierungswert nicht nur an der zur Straße zugewandten Fassadenseiten überschritten. Südlich der Eppelheimer Straße / Czernyring werden die Orientierungswerte an den nächstgelegenen Gebäudeseiten der Kern- und Mischgebiete überschritten und in den Blockinnenbereichen zum größten Teil eingehalten. Südwestlich des Czernyring wird der Orientierungswert in allen Kerngebieten nicht nur an den nächstgelegenen Gebäuden deutlich überschritten. Nordöstlich des Czernyring werden in den Blockinnenbereichen der Kern- und Mischgebiete die Orientierungswerte teilweise eingehalten, jedoch an den zur Straße nächstgelegenen Gebäuden überschritten.

Entlang der Grünen Meile wird der Orientierungswert in den Kerngebieten, Mischgebieten und in den Gewerbegebieten gering am Tag und in der Nacht überschritten und in den Blockinnenbereichen nahezu eingehalten.

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

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

Gewerbelärm:

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

Da sich im Bestand bzw. in der Planung nachaktive Nutzungen in unmittelbarer Nähe zu geplanten Wohngebieten mit einer hohen Schutzwürdigkeit befinden, können zumindest punktuelle Konflikte in Bezug auf Geräuschimmissionen allerdings nicht ausgeschlossen werden.

Bei den betreffenden nachaktiven Nutzungen handelt es sich im Einzelnen um:

- Feuerwehr – Standort am Baumschulenweg
- Sowohl am Tag als auch in der Nacht werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an allen Immissionsorten deutlich unterschritten.
- BRN – Busverkehr Rhein-Neckar GmbH
- Sowohl am Tag als auch in der Nacht werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen überschritten.
- Edeka, E union sb Großmarkt GmbH – Lebensmittel Großhandel

Im Beurteilungszeitraum Tag werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an allen Immissionsorten eingehalten. In der lautesten Nachtstunde werden die Immissionswerte der TA Lärm an den nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen überschritten.

Sportanlagenlärm:

Als bestehende Sportanlage wurde das Gelände der FG Union untersucht. Die Prognoseergebnisse für den Beurteilungszeitraum Werktag innerhalb der Ruhezeit (20:00 – 22:00 Uhr) zeigen, dass die nach der 18. Bundesimmissionsschutzverordnung maßgeblichen Immissionsrichtwerte unter den getroffenen Voraussetzungen in den angrenzenden schutzwürdigen Nutzungen eingehalten werden.

In der Beurteilungszeit Sonntag innerhalb der Ruhezeit (13:00 – 15:00 Uhr) werden die maßgeblichen Immissionsrichtwerte in den schutzwürdigen Nutzungen im Bereich der bestehenden Sportanlage FG Union überschritten.

Empfehlungen

Verkehrslärm:

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

Gewerbelärm und Sportanlagenlärm:

Zum Schutz der von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte betroffenen Bereiche sowohl durch Gewerbelärm (RheinNeckar GmbH und Edeka Großmarkt) als auch Sportanlagenlärm werden umfangreiche Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die im Bereich der weiteren Planungsfortschreitung detaillierter untersucht werden müssen. Aus schalltechnischer Sicht wird empfohlen, die Betriebe BRN und Edeka Großmarkt auszusiedeln. (Beide Betriebe werden verlagert, die Lärmbelastungen entfallen damit.)

Erschütterungen

Planung / Auswirkung

Das Gesamtplangebiet Bahnstadt ist Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus der im Norden verlaufenden Hauptstrecke der Deutschen Bahn ausgesetzt. Im Umfeld der Grünen Meile, der Cernybrücke und des Cernyrings kommen Erschütterungsimmissionen aus den geplanten Straßenbahnlinien hinzu.

Gesonderte Untersuchungen zu Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen liegen für das Plangebiet nicht vor. Erfahrungswerte aus vergleichbaren Vorhaben zeigen jedoch, dass bei Einhaltung von Mindestabständen der zukünftigen Bebauung zu den nächstgelegenen Gleisen mit einer Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 zu rechnen ist. Auch bei der Belastung durch sekundären Luftschall hinsichtlich der Mittelungspegel nach TA Lärm sind die Richtwerte für den Zeitraum Tag und Nacht bei Einhaltung von Mindestabständen wahrscheinlich einzuhalten.

Zur Einhaltung der zulässigen Spitzenpegel für Innenräume nach TA Lärm können hingegen sowohl entlang der Gleisanlagen der DB AG als auch der Straßenbahnlinien bautechnische Maßnahmen, z.B. in Form von Flüstergleisen, die einen geräusch- und erschütterungsarmen Schienenverkehr gewährleisten, erforderlich werden.

Empfehlungen

Hinsichtlich der geplanten Straßenbahnlinien im Umfeld der Grünen Meile, der Cernybrücke und des Cernyrings ist derzeit noch unklar, ob diese auf der Grundlage eines planfeststellungsersetzenden Bebauungsplanes oder alternativ auf der Grundlage eines Planfeststellungsverfahrens nach Personenbeförderungsgesetz gebaut werden. Erfolgt die Realisierung im Rahmen der nachfolgenden Bebauungsplanverfahren wird ebenfalls ein Gutachten zu Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen empfohlen.

Elektromagnetische Felder

Planung / Auswirkung

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

4.2 Tiere und Pflanzen

Biotopstrukturen

Planung / Auswirkung

Die vorhabenbedingte Inanspruchnahme von Biotop- und Nutzungsstrukturen im Gesamtplanengebiet Bahnstadt umfasst:

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

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

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

struktureiche öffentliche Grünflächen	ca. 13,2 ha
struktureiche private Grünflächen	ca. 5,6 ha
Straßenbegleitgrün (Abstandsgrün)	ca. 5,4 ha
teilbegrünte Stadträume (Wege, Plätze etc.)	ca. 5,9 ha
Dachbegrünung	ca. 30,0 ha

Beidseitige Straßenbäume im Bereich der ca. 30,2 ha großen Straßenverkehrsflächen

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

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

Bäume

Planung / Auswirkung

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

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

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

Biotop- und Grünflächenverbund

Planung / Auswirkung

Der Binnenbereich des neuen Stadtteils wird durch langgestreckte Grünzüge und kleinere Parkanlagen strukturiert. Mit dem straßenbegleitenden Grünzug Am Langen Anger, der Grünfläche des Gadamer Platzes, dem Zollhofgarten und kleineren Quartiersplätzen erhält der Stadtteil ein hohes Angebot öffentlicher Grünflächen, die bestimmten Tier- und Pflanzenarten Lebensraum bieten, vor allem aber für den Biotop- und Grünflächenverbund sowohl innerhalb als auch außerhalb des Planungsbereiches große Bedeutung haben.

Die neuen Freiflächen des zukünftigen Stadtteils Bahnstadt werden zur ökologischen und grünordnerischen Vernetzung innerhalb des Heidelberger Westens maßgeblich beitragen.

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

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

4.3 Boden

Versiegelung

Planung / Auswirkung

Nach Realisierung des geplanten Vorhabens mit der Schaffung innerstädtischer Grünflächen in der gesamten Bahnstadt liegt der Anteil an unversiegelten Flächen mit Bodenfunktionen bei ca. 57,5 ha. Gegenüber der Bestandssituation führt das Vorhaben somit zu einer Redu-

zierung der durch den Bahnbetrieb versiegelten Flächen und somit zu einer Aufwertung aus bodenökologischer Sicht.

Bodenfunktionen

Planung / Auswirkung

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

Altlasten

Planung / Auswirkung

Im Gutachten der Hagelauer Umwelt-Geotechnik Consult, Walldorf, vom 27.02.2004 („Bericht und Gutachten zu den umwelt- und geotechnischen Erkundungen“) und im Bericht der IBL, Heidelberg, vom 14.02.2007 („Abfalltechnische Untersuchung Bahnstadt Heidelberg au-reis-Restflächen“) wurden die Untersuchungsergebnisse dokumentiert und bewertet.

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

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

4.4 Wasser

Oberflächenwasser

Im Geltungsbereich sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

Grundwasserneubildung / Grundwasserhaushalt

Planung / Auswirkung

Bei der Entwicklung der städtebaulichen Rahmenplanung wurden bereits Aspekte einer Niederschlagswasserbewirtschaftung und damit der Reduzierung des Oberflächenabflusses berücksichtigt:

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

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

4.5 Klima/Luft

Durchlüftung

Planung / Auswirkung

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

Bereits bei der Aufstellung der Städtebaulichen Rahmenplanung wurde die Durchlüftungsfunktion des Plangebietes durch folgende Maßnahmen berücksichtigt:

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

Thermisch hygrische Effekte/klimatische Ausgleichswirkungen

Planung / Auswirkung

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

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

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

Verschattung

Planung / Auswirkung

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

Luftschadstoffimmissionen / Lichtimmissionen

Planung / Auswirkung

Aufgrund der Zunahme der Kfz-Verkehre ist mit einer Erhöhung der Immissionen entlang der Erschließungsstraßen des Plangebietes „Wohnen an der Promenade“ zu rechnen. Aufgrund der bestehenden erheblichen Vorbelastung sowie der zukünftig besseren Durchlüftung ist jedoch mit keinen signifikant erhöhten Luftschadstoffbelastungen im Vergleich zum Bestand zu rechnen.

Beeinträchtigungen durch Lichtimmissionen können durch die Flutlichtanlage Sportanlage der FG Union, die in ca. 140 m Entfernung zur nächstgelegenen Wohnbebauung liegt, entstehen.

4.6 Landschaft/Stadtbild

Landschaftliche Einbindung

Planung / Auswirkung

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

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

Prägende Vegetationsstrukturen / Grünordnung

Planung / Auswirkung

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

Sichtbeziehungen

Planung / Auswirkung

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

Wechselwirkungen

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

Wechselwirkungen gehen derzeit im Plangebiet vor allem auf die erhebliche Vorbelastung des Projektareals zurück. Aufgrund der starken Überprägung durch den Menschen sind natürliche Standortverhältnisse nur in sehr untergeordnetem Maße vorhanden. Die starke anthropogene Überprägung wirkt sich in besonders negativer Weise auf nahezu alle Schutzgüter aus. Aus den Wechselbeziehungen von Substrat, Wasserverhältnissen und klimatischen Bedingungen resultieren die von annueller Ruderalvegetation geprägten, naturschutzfachlich wertvollen Lebensräume im Bereich der aufgelassenen Gleisanlagen des Plangebietes. Weitere Wechselwirkungen ergeben sich durch die isolierte Lage des Plangebietes zwischen ausgedehnten Bahnanlagen. Hierdurch kommt es zu erheblichen Zerschneidungswirkungen sowohl für innerörtliche Funktionsbeziehungen, Sichtbeziehungen als auch für den Biotop- und Grünflächenverbund.

Mit der Realisierung des Planungsvorhabens erfolgt eine städtebauliche Neuordnung des Geländes mit dem Ziel der Schaffung eines neuen Stadtteils mit eigener Identität. Im Bereich des Plangebietes werden in großem Umfang bisherige Bahnflächen in eine zivile Wohn- und Mischnutzung mit eingebetteten Grün- und Erholungsflächen überführt. Im Zuge der Neugestaltung des Geländes ist die Anlage weiterer zahlreicher Grün- und Freiflächen vorgesehen. Die Planung beinhaltet unter anderem die Altlastensanierung des stark vorbelasteten Geländes. Diese Maßnahmen führen in ihrer Gesamtheit zu unterschiedlichen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern. Durch Altlastensanierung werden die Bodenfunktionen auf dem Standort verbessert. Diese Flächen stehen gleichzeitig für eine ungefährdete Oberflächenwasserversickerung zur Verfügung, weiterhin sind sie Standort der vorgesehenen Grünanlagen.

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

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

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

Bei Nichtdurchführung des Projekts werden die bisherigen Gewerbebetriebe an ihren jetzigen Standorten verbleiben. Der Versiegelungsgrad der gewerblich genutzten Flächen wird sich nicht verringern und weite Flächen in Anspruch nehmen.

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

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

6.1 Menschen

Planungsempfehlungen zur Lärminderung

Verkehrslärm:

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

Gewerbelärm und Sportanlagenlärm:

Zum Schutz der von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte betroffenen Bereiche sowohl durch Gewerbelärm (RheinNeckar GmbH und Edeka Großmarkt) als auch Sportlärm werden umfangreiche Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die im Bereich der weiteren Planungsfortschreitung detaillierter untersucht wurden. Aus schalltechnischer Sicht wird empfohlen, die Betriebe BRN und Edeka Großmarkt auszusiedeln, die Verlagerung der Betriebe wird organisiert.

Die Prognoseergebnisse für die Sportanlage der FG Union für den Beurteilungszeitraum Werktag innerhalb der Ruhezeit (20.00 – 22.00 Uhr) zeigen, dass die nach der 18. Bundesimmissionsschutzverordnung maßgeblichen Immissionsrichtwerte unter den getroffenen Voraussetzungen in den angrenzenden schutzwürdigen Nutzungen eingehalten werden.

In der Beurteilungszeit Sonntag innerhalb der Ruhezeit (13.00 – 15.00) werden die maßgeblichen Immissionsrichtwerte in den schutzwürdigen Nutzungen im Bereich der bestehenden Sportanlage FG Union überschritten.

Planungsempfehlungen zur klimatischen Situation

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

6.2 Tiere und Pflanzen

Planungsempfehlungen für Vegetation und Lebensraumfunktionen

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

Zur Sicherung des Erhaltungszustandes der von Verbotstatbeständen betroffenen Arten wurde vom Büro IUS Institut für Umweltstudien ein Maßnahmenkonzept erarbeitet, das im Rahmen der Bebauungsverfahren zu realisieren ist.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans wird ein Teil der Maßnahme E2 umgesetzt.

Umsiedlung von Tieren

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

Anbringen von Nisthilfen

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

Maßnahmen innerhalb der Plangebiete

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

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

6.3 Boden

Boden- und Massenmanagement

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

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

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

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

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

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

- Wiedereinbaubedingungen gem. VwV,
- Wirtschaftlichkeit,
- Kampfmittelverdacht,
- Artenschutzrechtliche Belange,
- Entwässerungstechnische Anforderungen (Versickerung),
- Vermarktungsfähigkeit der Grundstücke.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass aus Gründen der Vermarktung und der Akzeptanz durch die späteren Anlieger / Bewohner in sensiblen Flächen, z.B. Wohngebieten, Kinderspielplätzen, höhere Qualitätsziele angestrebt werden, als die bodenschutzrechtlichen Mindestanforderungen (Einbauklasse) es erlauben. Auf Basis dessen wurden unter Berücksichtigung der LAGA-Einbaukriterien die Bereiche festgelegt, in denen unter Berücksichtigung eines „Verbesserungsgebotes“ die Verwertung von Bodenmaterialien >Z0 durch Umlagerung innerhalb des Plangebietes erfolgt. Die Bodenmaterialien werden mit ihren definierten Eigenschaften entsprechend der Einteilung der Zuordnungswerte gemäß der Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums Baden-Württemberg für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial vom 14. März 2007 klassifiziert. Ein Wiedereinbau von Bodenmaterial >Z2 ist nicht vorgesehen.

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

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

6.4 Wasser

Planungsempfehlung zur Niederschlagswasserbewirtschaftung

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

Hinsichtlich des Niederschlagswassers regelt § 45b WG, dass Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 1. Januar 1999 bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, durch Versickerung oder ortsnahe Einleitung in ein oberirdisches Gewässer beseitigt werden soll, sofern dies mit vertretbarem Aufwand und schadlos möglich ist.

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

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

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

Grundsätzlich ist geplant, die Flächen im Bereich des Langen Angers in einem modifizierten Trennsystem zu entwässern.

Entlang des Langen Angers werden in den Grünflächen Versickerungs- und Retentionsanlagen für das Regenwasser angeordnet. Innerhalb des Langen Angers werden großflächige Teiche hergestellt, die in das Entwässerungskonzept eingebunden werden sollen. Um den Flächen der Teiche eine entwässerungstechnische Funktion zuzuordnen, soll ein gewisser Volumenanteil bewirtschaftet werden und so als Regenrückhaltebecken betrieben werden. Das so geschaffene Rückhaltevolumen wird durch eine Wasserwechselzone von 25 cm bewirtschaftet. Das Stauziel des Rückhaltevolumens liegt daher 25 cm über dem Dauerstau der Teichflächen.

Zusätzlich zu den Teichflächen sind Versickerungsflächen vorgesehen, die bei einer Überschreitung des Dauerstau niveaus überstaut werden. Der Drosselabfluss des Rückhaltevolumens wird daher in erster Linie durch die Versickerungsleistung dieser Flächen bestimmt. Zusätzlich zu dem Abfluss über die Versickerungsflächen ist ein Drosselabfluss in einen Kanal erforderlich.

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

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

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

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

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

6.5 Energie

Energiekonzeption

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

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

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

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

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

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

8 Darstellung der geplanten Überwachungsmaßnahmen (Monitoring).

Prüfumfang nach Fertigstellung der Baumaßnahmen:

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

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

Lärm:

Wesentliche Veränderungen der Verkehrsbeziehungen (zusätzlicher Verkehr, Schleichverkehre u.ä.). Wesentliche Änderung des Sportbetriebes auf dem naheliegenden Sportplatz.

Immissionen/Emissionen:

Änderung der Verkehrsbeziehungen.

Natur und Landschaft:

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

Pflegezustand der Grünanteile.

Die Prüfung ist alle fünf Jahre zu wiederholen.

9 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt, gemeinsam mit der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg (EGH), auf einer insgesamt rund 116 Hektar großen Fläche einen neuen, urbanen Stadtteil – die Bahnstadt – im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu schaffen.

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

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

Der vorliegende Bebauungsplan „Wohnen an der Promenade“ umfasst 12,16 ha im Südwesten des Gesamtplangebietes der Bahnstadt und dient zum großen Teil dem Wohnen.

Im Plangebiet „Wohnen an der Promenade“ befinden sich keine für Wohnzwecke oder gewerblich genutzten Flächen. Den größten Anteil nehmen die seit 1990 überwiegend brach liegenden Gleisanlagen und Betriebsgebäude des ehemaligen Rangier- und Güterbahnhofs ein.

Aufgrund der Barrierewirkung der die Bahnstadt im Norden und Osten umgebenden Bahngleise, der von Gewerbenutzungen begleiteten Eppelheimer Straße und der bis auf den Czernyring (Czernybrücke) und die Speyerer Straße (Montpellierbrücke) fehlenden Wegeverbindungen ist das Areal derzeit für die angrenzenden Stadtviertel nur auf Umwegen erreichbar. Die Wegeverbindungen zwischen den Freiflächen am Neckar und dem Handschuhsheimer Feld mit den Freiflächen im Pfaffengrunder Feld sind momentan sehr unattraktiv, da es sich hauptsächlich um stark befahrene Hauptverkehrsstraßen handelt. Für die Anwohner im Pfaffengrund im Westen ist das Gelände der Bahnstadt nach Überwindung der Geländekante grundsätzlich zugänglich, jedoch fehlen ausgebaute Fußwegeverbindungen im Bereich der stillgelegten Gleisanlagen.

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

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

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

Zur Sicherung des Erhaltungszustandes der von Verbotstatbeständen betroffenen Arten wurde vom Büro IUS Institut für Umweltstudien ein Maßnahmenkonzept erarbeitet, das im Rahmen der Bebauungsverfahren realisiert wird. Das Maßnahmenkonzept zielt darauf, die

lokalen Populationen der besonders/streng geschützten Arten am Südwestrand von Heidelberg und deren Integration in artspezifische Biotopverbundsysteme dauerhaft zu erhalten.

Das gesamte Plangebiet „Wohnen an der Promenade“ wurden in seiner Vergangenheit von der Deutschen Bahn als Güter- und Rangierbahnhof genutzt. Verunreinigungen des Bodens und des Grundwassers durch Altlasten sind daher in vielen Teilen des Plangebietes zu erwarten. Vorbelastungen durch Altlasten bestehen insbesondere südlich und westlich des geplanten Campus II.

Teilbereiche des Plangebietes wurden im 2. Weltkrieg bombardiert. Es ist daher grundsätzlich mit dem Vorhandensein von Kampfmitteln zu rechnen.

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

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

Lichtmissionen werden temporär durch die Flutlichtanlage der bestehenden Sportanlage der FG Union verursacht.

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

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

Der Binnenbereich des neuen Stadtteils wird durch langgestreckte Grünzüge und kleinere Parkanlagen strukturiert, die allen Quartieren mit Wohnnutzung Adresse und Wohnumfeldqualität geben. Mit dem straßenbegleitenden Grünzug Am Langen Anger, der Grünfläche des Gadamer Platzes und kleineren Quartiersplätzen erhält der Stadtteil ein außerordentlich vielseitiges und intensives Angebot öffentlicher Grünflächen. Besonderheit ist die durchgehende Landschaftsterrasse über dem Pfaffengrund, die als öffentlicher Grünzug mit begleitenden Fuß- und Radwegen die südliche Stadtkante bildet. Hinsichtlich der Grün- und Freiflächen kommt es bei Verwirklichung des Vorhabens zu einer erheblichen Aufwertung des Plangebietes.

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

Aus Gründen der Gesundheitsvorsorge empfiehlt das Schallgutachten das Wohnen an den nächstgelegenen Fassadenseiten zur Eppelheimer Straße/Czernyring in den Kerngebieten und an den nächstgelegenen Fassadenseiten zur Speyerer Straße in allen Kerngebieten auszuschließen. Des Weiteren werden zum Schutz der von Überschreitungen der maßgeblichen Orientierungswerte betroffenen Bereiche Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

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

Die Planung sieht eine vermehrte Bebauung im Bereich der Kaltluftbahnen des Neckartalabwindes vor. Bereits bei der Aufstellung der Städtebaulichen Rahmenplanung wurde die Durchlüftungsfunktion des Plangebietes durch entsprechende Maßnahmen berücksichtigt.

Das Ingenieurbüro ebök, Tübingen, entwickelte ein Energiekonzept für eine Wärmeversorgung der Bahnstadt durch Fernwärme mit der optimierten Variante Mininetze. Ziel soll es sein

zu gewährleisten, dass die Energieversorgung der Bahnstadt mittelfristig zu 100 % mit erneuerbarer Energie erfolgt, u.a. aus Geothermie und Biomasse-Heizkraftanlagen.

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

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

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



Änderung des Flächennutzungsplans 2015/2020 In Heidelberg. Bahnstadt

Parallelverfahren zur Umplanung in eine gemischte Baufläche
zur Aufstellung des Bebauungsplans „Wohnen an der Promenade“ nach § 8 (3) BauGB

Zusammenfassende Erklärung (gemäß § 6 Abs. 5 BauGB)

Planungsziel

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt, einen neuen Stadtteil „Bahnstadt“ auf dem ehemaligen Bahngelände südlich des Hauptbahnhofs zu verwirklichen. Ziel ist es, ein urbanes Quartier mit eigener Identität, hoher Nutzungsmischung und zukunftsweisenden Bauformen zu entwickeln, das sozialen und ökologischen Ansprüchen gerecht wird. Neben Büro- und Gewerbeflächen sollen Wohnungen für rund 5.000 Einwohner entstehen.

Die parallele Änderung des Flächennutzungsplans des Nachbarschaftsverbands Heidelberg-Mannheim trägt dem Entwicklungsgebot gem. § 8 Abs. 2 BauGB Rechnung. Sie umfasst einen Teilbereich aus dem Bebauungsplan „Wohnen an der Promenade“. Drei insgesamt rund 2,2 ha große Flächen im Bereich der Bahnstadt mit der bisherigen Darstellung Sondergebiet „Wissenschaftliche Einrichtung“ sollen künftig als „Gemischte Baufläche“ dargestellt werden.

Berücksichtigung der Umweltbelange

Mit der Änderung der Flächendarstellung von Sonderbaufläche in Gemischte Baufläche wird kein zusätzliches Bauland ausgewiesen, so dass kein zusätzlicher Flächenverbrauch entsteht.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung an der Speyrer Straße sind in nachfolgenden Planverfahren Schallschutzmaßnahmen für Wohnnutzungen notwendig.

Weitere nennenswerte Umweltauswirkungen in Folge der Änderung der Flächendarstellung im Flächennutzungsplan sind nicht zu erwarten.

Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB wurde vom 06.11.2009 bis 11.12.2009 durchgeführt.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gingen keine Stellungnahmen zur Änderung des Flächennutzungsplans ein.



Berücksichtigung der Ergebnisse der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 28.10.2009 am Verfahren beteiligt und bis 17.12.2009 zur Abgabe einer Stellungnahme gebeten.

Im Rahmen Behördenbeteiligung gingen keine Stellungnahmen zur Änderung des Flächennutzungsplans ein.

Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Die Stadt Heidelberg möchte die zentral gelegenen ehemaligen Bahnanlagen baulich nutzen. Die ursprünglich im Plangebiet vorgesehenen wissenschaftlichen Nutzungen sollen entsprechend einer weiterentwickelten Planungskonzeption nun in einem anderen Bereich der Bahnstadt konzentriert werden. An ihrer Stelle soll der innenstadtnahe südliche Stadteingang mit kerngebietstypischen Nutzungen markant neu gestaltet werden. Die Realisierung anderer, z.B. gewerblicher oder sportlicher Nutzungen würde diesem städtebaulichen Gestaltungsziel nicht gerecht werden.