

Begründung
zum Bebauungsplan Nr. 108.1
mit Örtlichen Bauvorschriften
für den Bereich
„Grundelbachstraße/ Am Schlossberg“
(Neues Burgenviertel)

Stand 19.12.2005

Inhalt

1. Anlass, Erfordernis und Zweck der Planung/ Planungsgeschichte	3
2. Planungsgrundlagen	4
2.1. Lage, Abgrenzung und Größe des Plangebiets	4
2.2 Rechts- und Verfahrensgrundlagen	4
2.3 Umweltbelange	5
2.4 Fachgutachten	6
3. Ziele und Zwecke der Planung	7
4. Städtebauliches Konzept	8
4.1 Nutzungskonzeption	8
4.2 Verkehrskonzeption	8
4.3 Begründung des Kreisverkehrsplatzes	11
4.4 Begründung für die Wahl des städtebaulichen Konzepts	13
5. Auswirkungen der Planung auf die Umgebung	14
5.1 Luftschadstoffimmissionen	14
5.2 Schallimmissionen	15
5.3 Immissionssituation entlang der Grundelbachstraße	15
5.4 Planungsalternativen	16
5.5 Schutzanspruch	17
5.6 Grenzwertüberschreitungen	18
5.7 Theoretische Alternativbetrachtung	19
5.8 Fazit	19
6. Begründung der planungsrechtlichen Festsetzungen	20
6.1 Art der baulichen Nutzung	20
6.2 Maß der baulichen Nutzung	21
6.3 Überbaubare Grundstücksflächen sowie Stellung baulicher Anlagen	22
6.4 Verkehrsflächen und Flächen für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten	24
6.5 Maßnahmen zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft	24
6.6 Immissionsschutz	25
6.7 Versorgungsflächen und Sonstige Planzeichen	25
7. Begründung der Örtlichen Bauvorschriften	25
8. Planungsdaten, Kosten und Planentwicklung	26

Anlage 1: UVP- Vorprüfung

Anlage 2: Varianten für den Kreisverkehrsplatz

Anlage 3: Straßenplanung L 3257 neu

1. Anlass, Erfordernis und Zweck der Planung/ Planungsgeschichte

Nach Verlagerung des Krankenhauses an der Grundelbachstraße Ende 1990 gab es immer wieder Bemühungen, Nachnutzer für dessen Baulichkeiten zu finden. Von Anfang an gab es den Wunsch seitens der Stadt und einzelner Betreiber, an dieser Stelle ein Wohn- und Pflegeheim für Senioren zu betreiben. Nachdem dies nicht gelang und die Baulichkeiten vorübergehend als Unterbringungsmöglichkeiten für Aussiedler und Asylanten genutzt wurden, wurde im Bebauungsplan Nr. 108 „Östlich der Grundelbachstraße“ die Neuordnung dieses Areals geregelt.



Orthobild, Überfliegung am 5.12.1979

In den Folgejahren scheiterten verschiedene Versuche, die Baulichkeiten des Krankenhauses mit einer neuen Nutzung zu belegen. Nutzungsvorgaben waren Altengerechte, barrierefreie Wohnungen in Verbindung mit Betreutem Wohnen und einer Tagesstätte für Senioren, Wohnungen für junge Familien, Handels- und Dienstleistungseinrichtungen für den täglichen Bedarf unter Berücksichtigung der innerstädtischen Lage sowie öffentliche Stellplätze über den erforderlichen Bedarf hinaus. Mehrere Bauträger zogen sich nach anfänglichem Interesse jedoch zurück.

Deshalb beschloss die Stadt am 29.03.2000 einen Bebauungsplan aufzustellen, um bessere Voraussetzungen für eine Verbesserung der Versorgungssituation im Mittelzentrum Weinheim bzw. der Attraktivität und Zentralität der Innenstadt zu schaffen. Vorher wurden die Baulichkeiten des ehemaligen Krankenhauses abgerissen, um die Chancen für eine Vermarktung zu verbessern.

Darüber hinaus soll mit dem Bebauungsplan der Unfallschwerpunkt an der Kreuzung Grundelbachstraße/ Dürrestraße/ Am Schlossberg mit einem Kreisverkehrsplatz entschärft werden. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens an Linksabbiegern aus Richtung Süden in die Dürrestraße entstehen zur vormittäglichen Spitzenstunde in der Grundelbachstraße erhebliche Rückstaus. In früheren Jahren wurde mit einer Signalisierung versucht, die Situation zu verbessern, jedoch wurden aufgrund der durch die versetzten Einmündungen erforderlichen verschiedenen Schaltphasen noch größere Rückstaus verursacht, als ohne Lichtsignalanlage. Daher wurde sie wieder außer Betrieb gesetzt. Heute existiert lediglich eine Fußgängerbedarfsampel.

Die Überlegungen zum Schlossbergareal und zur Kreuzung Grundelbachstraße/ Dürrestraße/ Am Schlossberg flossen in das Entwicklungskonzept Innenstadt ein, das im Jahre 2002 erarbeitet wurde. Hier wurde vorgeschlagen, den Knotenpunkt zu einem Kreisverkehrsplatz umzubauen, die Hauptverkehrsstraße nach Osten über das sogenannte Schlossberg- Areal zu verlegen und „einzuhausen“ sowie das Areal über eine Steganbindung an die Hauptstraße anzubinden, um die Trennwirkungen des Verkehrs und der Höhenunterschiede aufzuheben und damit die Nutzbarkeit des Areals zu verbessern. Mit diesen geänderten Rahmenbedingungen und dem Wunsch nach barrierefreien Wohnungen in Verbindung mit „Betreutem Wohnen“, großflächigen Einzelhandelseinrichtungen für den täglichen Bedarf und mindestens 100 öffentlichen Stellplätzen über den Bedarf der Neubebauung hinaus wurden die Flächen erneut ausgeschrieben.

Nach einer Bürgerinformationsveranstaltung am 29.04.2003, in der die städtebauliche Vorüberlegungen der Stadt und zwei unterschiedliche Entwürfe (mit und ohne Verlegung der Straßentrasse Grundelbachstraße) für das Schlossberg- Areal vorgestellt wurden, entschied sich der Gemeinderat für die Planung „Neues Burgenviertel“ der Fuchs Planungs-AG, Weinheim. Die Stadt will die Projektentwicklung in eigener Regie vorantreiben. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sollen die Voraussetzungen für die Realisierung geklärt und die gewünschten städtebaulichen Rahmenbedingungen planungsrechtlich gesichert werden.

2. Planungsgrundlagen

2.1. Lage, Abgrenzung und Größe des Plangebiets

Das ca. 29.600 m² große Plangebiet liegt am östlichen Rand der Kernstadt zwischen der historischen Altstadt und dem bewaldeten Hang des Schlossbergs. Benachbart liegt die Hauptstraße als innerstädtischer Haupteinkaufsbereich. Der Geltungsbereich wird begrenzt (von Norden beginnend im Uhrzeigersinn) durch die nördliche Grenze des Flurstücks Nr. 533 und die Grenzen der Grundelbachstraße bis zur Verlängerung der nördlichen Grenze des Flurstücks Nr. 747, die östliche Ausbaugrenze des Kreisverkehrsplatzes und seiner Anschlussflächen, die nördliche Grenze der Straße Am Schlossberg, die östliche Grenze des Neuen Burgwegs, die südliche Grenze des Flurstücks 2605, die westlichen Grenzen der Grundelbachstraße und die Grenzen der Flurstücke 524, 525 und 540.

Der Geltungsbereich wird mit den Plangebietsgrenzen der Entwurfsfassung des Bebauungsplans exakt dargestellt. Er enthält die Flurstücke mit den Nummern 19/2, /7 und /8 teilweise (Teile der Grundelbachstraße) 173/2, 524 (Windeckgässchen), 525, 540, 553, 554/2 teilweise (Dürrestraße), 747 teilweise, 749, 750, 751 teilweise, 2605, 2606/1, 2608 (Burgweg) und 2608/7 teilweise (Am Schlossberg). Alle Grundstücke befinden sich in städtischem Eigentum.

2.2 Rechts- und Verfahrensgrundlagen

Der Flächennutzungsplan 12/2004 stellt das Plangebiet als Mischbaufläche mit Hinweis auf Archäologische Kulturdenkmale des Mittelalters dar. Der Geltungsbereich liegt innerhalb des Sanierungsgebietes „Innenstadt“, das am 05.11.2003 förmlich festgelegt wurde. Nach einer Prospektionsgrabung des Regierungspräsidiums/ Referat Denkmalpflege am 25. und 26.04.2005 wurden bestätigt, dass in den Tiefen der voraussichtlichen Eingriffe durch die Baumaßnahme des „Neuen Burgenviertels“ keine „allfällig vorhandenen, Kulturschichten“ betroffen sein werden.

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplans liegt innerhalb des Bebauungsplans Nr. 108 „Östlich der Grundelbachstraße“ aus dem Jahre 1992, der mit dem vorliegenden Plan geändert werden soll, sowie innerhalb der „Satzung zur Erhaltung schützenswerter Bauten, zur äußeren Gestaltung baulicher Anlagen, Werbeanlagen und der Grundstücksfreiflächen in der Weinheimer Innenstadt“ (Erhaltungs- und Gestaltungssatzung), in Kraft getreten am 02.04.1994.

Die städtebauliche Konzeption des Bebauungsplans wurde aus dem „Entwicklungskonzept Innenstadt“ entwickelt, das die Stadt Weinheim nach einer umfassenden Bürgerbeteiligung am 25.02.2002 beschlossen hat.

Zentrales Element der städtebaulichen Konzeption ist die Trassenverlegung der L 3257. Nach § 37 Abs. 3 StrG ersetzt dieser Bebauungsplan die sonst erforderliche Planfeststellung für Landesstraßen. Die Erforderlichkeit der Trassenverlegung sowie deren Auswirkungen sind somit im städtebaulichen Gesamtzusammenhang zu prüfen und abzuwägen. Dabei sind die Technischen Vorschriften und Richtlinien (u.a. BImSchG, EAHV) zu Grunde zu legen.

Die nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 LUVPG in Verbindung mit § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG erforderliche UVP-Vorprüfung des Einzelfalls für Straßenbauvorhaben entfällt bei der Änderung oder Erweiterung bestehender Straßen, wenn die Verlegung eines Abschnitts der bestehenden Straße nicht länger als 1 km ist.

2.3 Umweltbelange

Das Europarechtsanpassungsgesetz Bau (EAG Bau) hat zum 20.07.2004 umfangreiche neue Verfahrensvorschriften hinsichtlich der Umweltprüfung (UP) in das BauGB eingeführt. Da das Verfahren zu diesem Bebauungsplan allerdings bereits mit dem Aufstellungsbeschluss vom 29.03.2000 begonnen wurde, kann es gemäß § 233 BauGB nach den bis 20.07.2004 geltenden Vorschriften abgeschlossen werden. Voraussetzung ist allerdings, dass das Verfahren bis zum 20.07.2006 abgeschlossen wird (§ 244 BauGB).

Nach der bis zum 20.07.2004 geltenden Rechtslage war nach 18.8 i.V.m. 18.6.2 der Anlage 1 zum UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Diese ergab, nachdem ein „Scoping“ durchgeführt wurde, dass Umweltbelange durch die Planung nicht wesentlich beeinträchtigt werden (siehe Anlage 1: UVP- Vorprüfung).

Durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan werden weiterhin eventuelle Beeinträchtigungen vermieden und eine deutliche Verbesserung der Situation für Flora und Fauna bzw. eine positive Veränderung der Landschaft bzw. des Ortsbildes erreicht.

Ein Eingriffsausgleich nach § 1a BauGB ist nicht erforderlich, da in Natur und Landschaft bereits vor der planerischen Entscheidung über diesen Bebauungsplan eingegriffen wurde und diese planungsrechtlich zulässig waren. Ein Grünordnungsplan nach § 9 LNatschG ist im Rahmen dieses Bebauungsplans ebenfalls nicht erforderlich, da die dort genannten Kriterien nicht zutreffen. Darüber hinaus wird hier mit Grund und Boden sparsam umgegangen, da die Wiedernutzbarmachung der betreffenden Flächen eine Inanspruchnahme im Außenbereich vermeidet.

Zieht man eine schutzgutbezogene Ausgleichsbilanz nach den Empfehlungen der Landesanstalt für Umweltschutz durch, würde – bezogen auf das Schutzgut Flora/ Fauna – ein erheblicher Kompensationsüberschuss festzustellen sein: Das Plangebiet ist heute überwiegend versiegelt bzw. hochverdichtet. Durch die zum Teil historisch vorhandenen, zum Teil im Rahmen des Bodenaustausches beim Abriss des Alten Krankenhauses eingebrachten Auffüllungen ist heute gewachsener Boden mit intakten Bodenfunktionen nur noch in wenigen an den Neuen Burgweg angrenzenden Bereichen vorzufinden. Diese sollen nach der Planungskonzeption auch künftig größtenteils unversiegelt verbleiben.

Die Bodenschutzbehörde begrüßt die Schließung der innerörtlichen Baulücke und die Durchführung des Flächenrecycling ausdrücklich. Allerdings befinden sich in der historischen Erhebung altlastenverdächtigere Flächen im Plangebiet eine altlastenverdächtige (Grundstück des ehem. Krankenhauses und der Feuerwehr) sowie eine grundwassergefährdende Fläche (Flst.Nr. 2605/ Tankstelle) mit schädlicher Bodenveränderung.

In den ehemaligen Flächen des Krankenhauses wurden im Jahre 1998 Bodenproben veranlasst¹. Die belasteten Böden wurden fachgerecht entsorgt.² Für die ehemaligen Flächen der Feuerwehr liegt eine Voruntersuchung vor³, welche einer erste Abschätzung eines Altlastenverdachts vornimmt und verschiedene Bodensondierungen empfiehlt. Der Abriss der Baulichkeiten der Feuerwehr und erforderliche Altlastensanierungen werden unabhängig vom Bebauungsplanverfahren von der Stadt durchgeführt.⁴

Im Bereich des Grundstücks Flst. Nr. 2605 (Tankstelle) wurde gutachterlich bestätigt, dass das Gefährdungspotenzial als gering einzustufen und keine weiteren Probenahmen und Maßnahmen erforderlich seien. Dennoch findet in Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde weiterhin eine Grundwasserkontrolle statt. Im Vorfeld der Baumaßnahmen sollen daher die im Bereich der neuen Straßentrasse liegenden Messstellen verlegt werden.

Nach § 9 Absatz 5 Nr. 3 BauGB sollen im Bebauungsplan gekennzeichnet werden, „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet **sind**.“ Dieses Kriterium wird inzwischen für keinen der Verdachtsstandorte erfüllt, so dass eine Darstellung von Flächen, die mit Altlasten belastet sind, nicht erforderlich ist.

Aufgrund der Tatsache, dass sich die potenziellen Belastungen ohnehin alle in dem Bereich befinden, in dem künftig ein Kerngebiet und eine GRZ von 1,0 festgesetzt ist, sind potenzielle Gefährdungen ausgeschlossen. Auch auf Grund der Tatsache, dass das gesamte Projekt **oberhalb** des vorhandenen Höhenniveaus realisiert werden soll und auch keine Maßnahmen erfordert, die wesentlich in den Boden eingreifen, können Eingriffe in potenziell kontaminierte Bereiche nahezu ausgeschlossen werden.

2.4 Fachgutachten

Folgende Fachgutachten und -planungen wurden im Rahmen des Verfahrens erstellt und zu Grunde gelegt:

- Straßenvorplanung des Ingenieurbüros Albrecht, Heidelberg
- Kapazitätsüberprüfung Kreisverkehrsplatz Grundelbachstraße Weinheim vom 14.07.2005, Ingenieurbüro Verkehrsplanung Stottmeister, Bensheim
- Fachtechnische Stellungnahme zu Schallemissionen aus der geänderten öffentlichen Verkehrsführung vom 26.07.2005, von Rekowski und Partner, Weinheim
- Vergleich der Geräuschemissionen aus Verkehrslärm, vom 25.08.2005, von Rekowski und Partner, Weinheim
- Klimagutachten zur Bebauungsplan-Änderung Nr.108 „Östlich der Grundelbachstraße – Entwicklung des „Neuen Burgenviertels“ vom 18.03.2005, Ökoplana Mannheim
- Gutachten über Luftschadstoffbelastungen vom 14.12.2005, Ökoplana Mannheim

¹ Berichte über die Untergrunduntersuchungen der Fa. PEDOS GmbH vom 08.07.1998 und vom 07.09.1998

² Bericht der Fa. Terraplan vom 21.02.2001, Bericht der Fa. Freudenberg Service KG vom 23.11.2001

³ Voruntersuchungen und Stellungnahme zum Rückbau der Feuerwache und Sanierung des Feuerwehrgeländes, Freudenberg Service KG, Februar 2003

⁴ zum erforderlichen Umgang mit Altlastenverdachtsflächen siehe Schreiben der Unteren Bodenschutzbehörde vom 13.12.2005

3. Ziele und Zwecke der Planung

Zweck der Planung ist die Konversion (Wiedernutzbarmachung) eines großen zentralen innerstädtischen Bereichs und dessen Integration in den Stadtorganismus. Aufgrund der bevorzugten Lage sind diese Flächen geeignet, die zentralörtliche Funktion zu ergänzen und damit zu stärken. Die Große Kreisstadt Weinheim (ca. 43.000 Einwohner) hat am östlichen Rand des Ballungskerns der europäischen Metropolregion Rhein-Neckar mittelzentrale Aufgaben für einen Einzugsbereich von über 100.000 Einwohnern wahrzunehmen. Hier zu gehören vor allem auch die Gemeinden östlich des Stadtgebietes von Weinheim, z.B. Birkenau, Mörlenbach, Waldmichelbach, Abtsteinach und Gorchheimetal, deren Anbindung an die Weinheimer Innenstadt über die Grundelbachstraße erfolgt. Die zentralörtliche Funktion beschränkt sich hierbei nicht nur auf ein ausreichendes Angebot an Versorgungseinrichtungen mit Gütern des täglichen und periodischen Bedarfs, sondern auch das Angebot an Dienstleistungseinrichtungen insbesondere für die ältere Bevölkerung, da die Altersstruktur der Bevölkerung in Weinheim (31.12.2003: 27,9% über 60-Jährige⁵, zweithöchster Wert in Baden-Württemberg) sehr hoch ist und in Zukunft noch weiter steigen wird.

Darüber hinaus wird mit der Planung auch bezweckt, einen Anstoß zur Regeneration bzw. Sanierung des städtebaulich vernachlässigten Bereichs zwischen Hauptstraße und Grundelbachstraße zu geben.

Ziele der Planung sind insbesondere

- Verbesserung der Versorgungssituation im Stadtgebiet östlich der Hauptstraße und Stärkung der Attraktivität und Zentralität der Innenstadt als Mittelzentrum des Nahbereichs,
- Schaffung eines Wohnquartiers mit barrierefreien Wohnungen, insbesondere auch für Senioren,
- Angebot von Flächen für Dienstleistungsbetriebe, insbesondere Seniorenpflege,
- Reduzierung der Verkehrsimmissionen des Durchgangsverkehrs,
- Erhöhung der Sicherheit und Verbesserung des Verkehrsflusses im Bereich Dürrestraße,
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Grundelbachstraße durch Verkehrsberuhigung,
- Ermöglichung einer Brückenverbindung für Fußgänger von der Hauptstraße zum Neuen Burgweg,
- Angebot von öffentlichen Stellplätzen über den Bedarf der Neubebauung hinaus und
- Einbindung der Landschaft am Schlossberg in das Neue Burgenviertel.



⁵ Quelle: www.Statistik-bw.de

4. Städtebauliches Konzept

4.1 Nutzungskonzeption

Tragende Säulen der Konzeption zum Erreichen der Planungsziele sind eine neue, „eingehauste“ Hauptverkehrsstraße etwa 50 m östlich der Grundelbachstraße sowie eine Einzelhandelsebene im Erdgeschoss zwischen diesen beiden Straßen. Über diese Ebene wird ein großer „Deckel“ gelegt, auf dem ein neues Wohnquartier mit ca. 80 Wohneinheiten und Dienstleistungsangeboten sowie Grünflächen mit Anschluss an den Hang des Schlossbergs entstehen sollen. Die Höhe der Bebauung soll sich an den maßstabgebenden Gebäuden an der Straße „Am Schlossberg“ bzw. an der Grundelbachstraße orientieren.

Die große Nachfrage nach einem Standort für Verbrauchermärkte in diesem Stadtgebiet kann zwischen dem Tunnel und der Grundelbachstraße im Erdgeschoss des geplanten Projektes mit Verkaufsflächen von ca. 3.000 m² befriedigt werden – einschließlich der erforderlichen Stellplätze. Mit diesen Einzelhandelsflächen ist die Versorgung der Bewohner mit Waren des täglichen und periodischen Bedarfs im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ in idealer Weise gewährleistet. Durch Dienstleistungseinrichtungen wie Café/Restaurant, Sozialstation, Friseur, Arztpraxis, Physiotherapiepraxis etc. kann die Attraktivität des Standortes noch erhöht werden. Ebenso denkbar sind weitere Dienstleistungen wie z.B. Betreuung, Reinigung, Fahrdienst, Pflegebad, ärztliche Betreuung, Physiotherapie, Essensdienste, Wäschedienst und anderes mehr.

Aufgrund der Verlegung und Überdeckung der L 3257, der Verkehrsberuhigung der Grundelbachstraße sowie der Nähe von Innenstadt und Naturraum bietet sich das neue Wohnquartier ideal für eine Wohnbebauung für ältere Menschen an. Stadtvillenartige Wohngebäude, die in einem als Park gestalteten und barrierefrei erschlossenen Gartenebene oberhalb einer Einkaufs- und Parkierungsebene angeordnet sind, können höchste Wohnqualität ermöglichen.

4.2 Verkehrskonzeption

Der Abschnitt der Grundelbachstraße zwischen Dürrestraße und der Tankstelle im Süden des Geltungsbereichs soll künftig möglichst weitgehend frei von motorisiertem Durchgangsverkehr sein und als Anliegerstraße (Tempo-30-Zone) umgestaltet werden. Zwischen Einmündung der Spitalgasse und dem Windeckgässchen ist eine Platzgestaltung mit Ausweisung als „Verkehrsberuhigter Bereich“ geplant.

Der Durchgangsverkehr der L 3257 wird an der Tankstelle auf eine ca. 250 m lange neue östlichere Trasse geleitet, um an einem neuen Kreisverkehrsplatz an den Einmündungen der Straße „Am Schlossberg“ und der Dürrestraße wieder auf die alte Trasse der Grundelbachstraße zu treffen. Ca. 170 m dieser Strecke werden vom Neuen Burgenviertel überdeckt, so dass der Autoverkehr hier durch einen Stadttunnel fährt. Für die neue Trasse wurde aufgrund der innerstädtischen Lage, der Kurvigkeit dieser Straße und der Nähe zum Kreuzungspunkt mit der Straße „Am Schlossberg“ und der Dürrestraße und aufgrund der für einen nachhaltigen Betrieb der Versorgungseinrichtungen erforderlichen Nutzflächen eine Entwurfsgeschwindigkeit von 40 km/h gewählt, die Kurvenradien von 45 m zulässt. Die für eine Hauptverkehrsstraße übliche Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h hätte Kurvenradien von 80 m erfordert, welche die nutzbare Fläche zwischen der alten Grundelbachstraße und der neuen Trasse so stark eingeschränkt hätten, dass eine städtebaulich sinnvolle und wirtschaftliche Lösung dann nicht möglich gewesen wäre. Darüber hinaus weist die L 3257 weiter östlich an der „Hexenturmbebauung“ und an der Burggasse geringere Kurvenradien auf.

An der neuen L 3257 sollen aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Ein- und Ausfahrten angelegt werden. Die ursprünglich geplante Einmündung der Straße „Am Schlossberg“ in die Tunneltrasse ist nach der ersten Offenlage des Bebauungsplanes entfallen. Im Bereich der Tankstelle ist jedoch eine Ausfahrt erforderlich, an der mit geeigneten Sicherungsmaßnahmen gemäß StVO Verkehrskonflikte verhindert werden müssen. Eine *Einfahrt* an dieser Stelle soll ausgeschlossen werden, da dies möglicherweise im Tunnel Wartevorgänge von Linksabbiegern zur Tankstelle zur Folge haben könnte. Eine Linksabbiegespur und damit Verbreiterung des Tunnels zur Ermöglichung sicherer Abbiegevorgänge schied in der Projektplanung aus, da dies Flächenverlust und eine unverhältnismäßige Steigerung der Tunnelbaukosten verursacht hätte.

Fußgänger und Radfahrer sollen nicht durch den Tunnel geleitet werden, sondern über die alte Grundelbachstraße, so dass im Tunnel Notgehwege von 1,0 m Breite neben zwei je 3,50 m breiten Fahrbahnen ausreichen.

Die alte Grundelbachstraße muss als Ausweich- bzw. Umleitungsstrecke für Tunnelwartungen oder Störungen vorgesehen werden. Daher soll sie auch nach Abstufung zur Ortsstraße die erforderlichen Fahrbahnbreiten für Begegnungsverkehr aufweisen. Auch die Anlieferung für die vorgesehenen Einzelhandelsbetriebe und der Busverkehr soll über diese Straße geführt werden. Die Fahrbahn der L 3257 wird im Kurvenbereich an der südlichen Einmündung der Grundelbachstraße (Bereich der Tankstelle) so aufgeweitet, dass aus Süden kommender Geradeausverkehr an wartenden Linksabbiegern rechts vorbei fahren kann. Als Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer ist vor der Fahrbahnaufweitung eine Mittelinsel vorgesehen. Dies widerspricht nicht der in diesem Bereich ebenfalls geplanten Verkehrsberuhigung und städtebaulich-gestalterischen Aufwertung, sondern kann in Kombination stattfinden.

Der Kreisverkehrsplatz soll einen Radius von 15,0 m erhalten. Für die Einmündung der im spitzen Winkel einmündenden Dürrestraße ist ein Bypass für Rechtsabbieger vorgesehen. Mit einer kurzen Geraden (5 m) wird der Kreis zu einem Oval „auseinandergezogen“, weil die Straße Am Schlossberg und die neue Entlastungsstraße unter dem „Neuen Burgenviertel“ hindurch unabhängig voneinander einmünden sollen. Der Kreisverkehrsplatz ist in der Lage, das bestehende und künftig hinzukommende Verkehrsaufkommen sowie den Verkehr aus der nördlichen Grundelbachstraße und aus der Dürrestraße abzuwickeln.⁶



Nach Untersuchung mehrerer Möglichkeiten des Anschlusses der Straße „Am Schlossberg“ soll diese Straße aus Gründen des Schallimmissionsschutzes, aus verkehrlichen und städtebaulichen Gesichtspunkten direkt in den Kreisverkehrsplatz einmünden. Ein Anschluss der Steighausstraße bleibt bestehen, allerdings muss Schleichverkehr von und nach Norden mit ordnungsrechtlichen Maßnahmen vermieden werden. Die Kapazität des Kreisverkehrsplatzes ist in der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzen-

⁶ Kapazitätsuntersuchung Kreisverkehrsplatz, Verkehrsplanung Stottmeister, 14.07.2005

stunde im Jahr 2005 ausreichend. In der Belastungsprognose für das Jahr 2020 – einschließlich der hinzukommenden Verkehrsbeziehungen – wird dargestellt, dass es in der vormittäglichen Spitzenstunde in der Kreiselzufahrt der neuen L 3257 zu Wartezeiten von bis zu 30 Sekunden kommen kann. Da diese Spitzenbelastung allerdings nur kurzzeitig auftreten wird und gegenüber den derzeitigen Wartezeiten in der südlichen Grundelbachstraße keine Verschlechterung darstellt, werden sie in Kauf genommen. Über den gesamten Tag betrachtet gewährleistet der Kreisverkehrsplatz gegenüber einer signalisierten Lösung neben geringeren Betriebskosten auch flüssigeren Verkehrsablauf und weniger Emissionen.

Der Erhalt der bisherigen Fußgängerampeln ist am künftigen Kreisverkehrsplatz nicht möglich. Die Erreichbarkeit des Dürreplatzes und der Schulen/ Kindergärten wird über Mittelinseln am Kreisverkehrsplatz gewährleistet. Mittelinseln ermöglichen das sichere Queren erst der einen, dann der anderen Richtungsfahrbahn.

Die Steighausstraße soll ihre Anbindung an die Straße „Am Schlossberg“ behalten und als „Verkehrsberuhigter Bereich“ ausgewiesen werden, um Schleichverkehr zu unterbinden. Das Wohnquartier in der oberen Ebene des Neuen Burgenviertels wird über eine öffentliche Anliegerstraße (Verkehrsberuhigter Bereich) von der Straße „Am Schlossberg“ erschlossen. An der bisherigen T-30-Zone „Am Schlossberg“ und an den Beschränkungen für Motorradverkehr sind keine Änderungen erforderlich.

Für sämtliche geplanten Wohnungen kann mindestens ein Pkw-Stellplatz in einer der von der Anliegerstraße erschlossenen Garagen realisiert werden. Gegebenenfalls können auch weitere Mietstellplätze für Anwohner der Umgebung zur Verfügung gestellt werden.



Zusätzlich zu den erforderlichen Stellplätzen des Einzelhandels sind in einer öffentlichen Parkebene ca. 90 Stellplätze für Besucher dieses Bereichs und der Innenstadt vorgesehen. Diese 90 und die Stellplätze des Einzelhandels sollen ihre Zu- und Ausfahrt an der alten Grundelbachstraße erhalten und in der Parkleitwegweisung berücksichtigt werden.

Eine fußläufige, barrierefreie Anbindung zur Fußgängerzone und den weiteren Einkaufsbereichen der Innenstadt und

der Altstadt mit dem Gastronomieangebot des Markplatzes und den vielfältigen Freizeitmöglichkeiten (Kino, Museum, Hermannshof, Schlosspark, Exotenwald etc.) soll über eine Aufweitung des Windeckgässchens (Abriss der Gebäude, Neugestaltung als Fußgänger- Verkehrsflächen) und einen Fußgängersteg über die Grundelbachstraße hinweg gewährleistet werden. Durch diese verkehrsfreie fußläufige Anbindung ist auch die Verknüpfung der Wohnanlage mit der Innenstadt, aber auch eine Anbindung der Innenstadt an das Naherholungsgebiet des Schlossberges zum Neuen Burgweg bzw. zur Burgruine Windeck und an das Wanderwegenetz im angrenzenden reizvollen Landschaftspark Bergstraße-Odenwald gegeben. Hierfür wird ein öffentliches Gehrecht über die Wohnanlage angestrebt.

Die alte Grundelbachstraße soll weitgehend verkehrsberuhigt gestaltet werden (s.o.), so dass eine weitere Anbindung des Gebiets an die Innenstadt auch über die vorhandenen Gässchen zur Hauptstraße möglich ist. Die Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung der alten Grundelbachstraße und der damit verbundenen Aufwertung der angrenzenden Gebäudesubstanz ist ein wesentlicher Grund für die Konzeption. Die bisherige Verkehrs- und damit Immissionsbelastung und Trennwirkung hat bisher eine sinnvolle und wirtschaftliche städtebauliche Lösung verhindert.

4.3 Begründung des Kreisverkehrsplatzes

Der geplante Kreisverkehrsplatz ist keine Folgemaßnahme des Neuen Burgenviertels, sondern unabhängig von der Brachflächenrevitalisierung aus verkehrsplanerischer Sicht erforderlich. Wesentlicher Grund für die Planung des Kreisverkehrsplatzes ist die heutige grenzwertige Belastung des Knotenpunktes der L 3257 mit der Dürrestraße und der Straße „Am Schlossberg“, der seit Jahren ein Unfallschwerpunkt ist.

Folgende Probleme bestehen an diesem Knotenpunkt:

- Die Grundelbachstraße knickt im Knotenbereich um ca. 30° von der Geradeausrichtung ab. Zusammen mit der versetzten Einmündung der Straße „Am Schlossberg“ macht dies den Knotenpunkt unübersichtlich. Darüber hinaus führt die starke Steigung der Dürrestraße (11,5 %) zu überhöhter Geschwindigkeit im Einmündungsbereich, da manche Autofahrer gerne „Anlauf“ nehmen.
- Der derzeitige Straßenquerschnitt ist aus Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit problematisch, weil Einbieger in die Straße „Am Schlossberg“ über keine eigene Linksabbiegespur verfügen (können) und zwei Spuren (Geradeaus- und Linksabbiegespur aus Richtung Süden) überqueren müssen. Aufgrund der innerstädtischen Lage können hier keine zusätzlichen Fahrspuren eingerichtet werden. Eine Verbreiterung der Straße ist städtebaulich nicht gewünscht.
- Die Einsicht aus der Straße „Am Schlossberg“ in die nördliche Grundelbachstraße ist durch die angrenzende Bebauung schlecht. Hier wurden vermehrt Unfälle verzeichnet. Die Unfallsteckkarte der Polizeidirektion Heidelberg weist mehrere Abbiege- und Einbiege- Unfälle auf.
- Auf Grund des insbesondere zu Stoßzeiten sehr starken Verkehrsaufkommens an Linksabbiegern aus Richtung Süden in die Dürrestraße entstehen Rückstaus von bis zu 300 m Länge in der Grundelbachstraße. Hiervon ist auch der Linienbusverkehr betroffen.
- Die Randnutzungen an der Grundelbachstraße beeinträchtigen den Verkehrsablauf zusätzlich: Grundstückseinfahrten, Anlieferung von Einzelhandelsbetrieben (die Grundelbachstraße stellt quasi die Rückseite der Hauptstraße/ Fußgängerzone dar) Parkstände, Bushaltestelle, Feuerwehrausfahrt.
- Derzeit fließt ein Teil des nach Osten gerichteten Verkehrs über die weiter südlich gelegene, teilweise nur ca. 6 m breite Einbahn-Strecke Rote Turmstraße/ Mittelgasse/ Hauptstraße ab (DTV: 4.962 Kfz). Attraktive Altstadtgebiete werden auf diese Weise hoch belastet. Wohngebiete und der touristisch wertvolle Bereich um den Marktplatz sind besonders stark beeinträchtigt. Eine Verbesserung dieser Situation durch Verlagerung des Verkehrs auf die Strecke Bahnhofstraße/ Dürrestraße oder auf die Birkenauer Talstraße ist bei den derzeitigen Verkehrsverhältnissen am Knoten Grundelbachstraße/ Dürrestraße/ Am Schlossberg nicht zu verantworten.

Verkehrsregelnde Maßnahmen durch eine Lichtsignalanlage an der Kreuzung Dürrestraße wurden bereits in der Vergangenheit untersucht und umgesetzt. Aufgrund der – durch die versetzten Einmündungen erforderlichen – verschiedenen Schaltphasen wurden jedoch noch größere Rückstaus verursacht, als ohne Lichtsignalanlage. Es kam zu teilweise chaotischen Verhältnissen. Die LSA wurde daraufhin wieder außer Betrieb gesetzt und existiert lediglich auf Anforderung als Fußgängerampel.

Bei den gegebenen topografischen und geometrischen Verhältnissen ist es nicht möglich, die Verkehrsprobleme mit einer Ampelregelung zufriedenstellend zu verbessern. Deshalb wurde hier ein Kreisverkehrsplatz vorgeschlagen und bereits im Jahre 2002 im „Entwicklungskonzept Innenstadt“ dargestellt, das nach intensiver Bürgerbeteiligung vom Gemeinderat verabschiedet wurde. Die Kapazitätsuntersuchung für einen Kreisverkehrsplatz bestätigt das Ergebnis, dass ein Kreisverkehrsplatz für diesen Knotenpunkt die günstigere Lösung ist.⁷

Mit zwei Alternativplanungen wurde versucht, einen Kreisverkehrsplatz mit geringerem Flächenbedarf zu ermöglichen. Bei den Varianten 1 und 2 (siehe Anlage 2: Varianten für den Kreisverkehrsplatz) müsste das Anwesen Am Schlossberg 3 nicht abgerissen werden. Die relativ schwach belastete Straße „Am Schlossberg“ würde dabei an die neue L 3257 anschließen. Im Lärmschutzgutachten des Büros von Rekowski & Partner stellte sich jedoch heraus, dass die Immissionen in der Straße „Am Schlossberg“ durch die Einmündung dieser Straße in die neue Hauptverkehrsstraße so stark würden, dass sie mit vertretbaren Mitteln nicht ausgeschlossen werden könnten. Auch Belange der Verkehrssicherheit würden bei einer solchen Lösung beeinträchtigt werden. Nicht zuletzt wäre die städtebauliche Einbindung des Anschlusses der Straße „Am Schlossberg“ an die Tunneltrasse gestalterisch schwierig geworden. Aus diesen Gründen hat sich die Stadt für die jetzige Variante 3 entschieden.

Die Kapazität und auch die Verkehrssicherheit ist bei einem Kreisverkehrsplatz höher als die der vorhandenen Kreuzung, so dass sich künftig der Verkehrsfluss insbesondere zu Spitzenzeiten verbessern wird. Die an diesem Knotenpunkt bestehenden Verkehrsprobleme können durch einen Kreisverkehrsplatz nachhaltig verbessert werden. Aufgrund der Belastungskonstellationen sowie der geometrischen und topographischen Gegebenheiten ist nur ein Verkehrskreislauf in der Lage, die Problematik zufriedenstellend zu lösen:

- Der Knotenpunkt erhält erstmals eine verkehrsplanerisch und verkehrstechnisch optimierte Gestaltung mit einer ausreichenden Leistungsfähigkeit.
- Die Geschwindigkeit im Einmündungsbereich wird reduziert; überhöhte Geschwindigkeiten zum „Anlaufnehmen“ in die Dürrestraße sind ausgeschlossen.
- Linksabbiegespuren sind überflüssig; der Querschnitt der Grundelbachstraße kann neu aufgeteilt werden und die Anlage wird insgesamt übersichtlicher.
- Die Zahl der Unfälle wird voraussichtlich zurückgehen.
- Durch die Verkehrsführung eines Kreisverkehrs ist zu erwarten, dass Rückstaus von Linksabbiegern vermieden werden.
- Die Reduzierung der Geschwindigkeiten im Nahbereich des Kreisverkehrsplatzes und eine Neugestaltung des Straßenquerschnitts erleichtern Verkehrsabläufe im Zusammenhang mit den Randnutzungen.

⁷ Kapazitätsuntersuchung Kreisverkehrsplatz, Verkehrsplanung Stottmeister, 14.07.2005

4.4 Begründung für die Wahl des städtebaulichen Konzepts

Die Begründung für die Wahl des städtebaulichen Konzepts ist nicht vordergründig die möglichst große bauliche Ausnutzung des Planungsbereichs, sondern sie erschließt sich aus verschiedenen Gesichtspunkten.

Wesentlicher Zweck der Planung ist auch die Anstoßwirkung zur Sanierung des Umfeldes der Grundelbachstraße, die mit der Umgestaltung dieser Straße und der Entwicklung eines attraktiven Quartiers auf dem Areal des ehemaligen Krankenhauses und der Feuerwehr beabsichtigt ist. Dies war auch der wesentliche Grund für die Ausweisung des „Sanierungsgebietes Innenstadt“.

Die ca. 250 m langen Bauzeile westlich der Grundelbachstraße zeigt eklatante städtebauliche Missstände, da sie aufgrund ihrer Orientierung zur stark verkehrsbelasteten L 3257 an der positiven städtebaulichen Entwicklung der umgebenden Bereiche bisher nicht teilhaben konnte. Hier ist Sanierungspotential für eine funktionale und gestalterische Aufwertung vorhanden, das ohne Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus diesem Straßenabschnitt nicht aktiviert werden kann. Erst hierdurch ist es möglich, mit einer geänderten Straßengestaltung eine höhere Aufenthaltsqualität und damit auch eine bessere Umfeldqualität zu schaffen.

Die Tatsache, dass die alte Grundelbachstraße für den Fall der Tunnelsperrung (Wartungsarbeiten, Unfall) als Ausweichstrecke zur Verfügung stehen muss, setzt dabei der Gestaltungsfreiheit keine Grenzen, da durch den Kreisverkehrsplatz Abbiegespuren im Knotenbereich überflüssig sind. Der Durchgangsverkehr kann im Regelfall durch ordnungsrechtliche Maßnahmen unterbunden werden.

Ein weiterer Gesichtspunkt für die Wahl des städtebaulichen Konzepts war die Tatsache, dass bereits mehrere Versuche scheiterten, die brachliegenden Flächen des Schlossberg-Areals wieder einer Nutzung zuzuführen. Bei allen bisher auf dem Schlossberg-Areal geplanten Projekten war die vorhandene Verkehrsbelastung der L 3257 ein wesentlicher Problempunkt, der dazu führte, dass diese Alternativen nicht zur Ausführung kommen konnten:

1994 Betreute Wohnanlage, Planung SÜBA,

1998 „Wohnpark zur Windeck“, Planung Albrecht & Assoziierte, Investor Hochtief AG, danach Phillip Holzmann AG,

2000 „Schlossbergzentrum“, Planung Fa. MENGLER.

Nach zahlreichen Gesprächen mit Einzelhandelsbetreibern, die seit dem Scheitern des „Schlossbergzentrums“ geführt wurden, stellte sich heraus, dass weder Verbrauchermärkte (z. B. EDEKA, MINIMAL...) noch Discounter (z.B. ALDI, LIDL, PENNY...) bereit waren, sich in dieser innerstädtischen Lage *allein* anzusiedeln. Die Strategien der Einzelhandelsbetreiber gehen von einem sich gegenseitig ergänzenden Handelskonzept mit einem Discounter und einem Verbrauchermarkt aus, insbesondere, wenn nicht die Standard-Lösung wie „auf der grünen Wiese“ gebaut werden kann, wie es hier der Fall ist. Um das Ziel einer besseren Nahversorgung in diesem Stadtviertel zu erreichen, war es deshalb erforderlich, mindestens 2.500 m² Verkaufsfläche und die hierfür erforderlichen Neben- und Stellplatzflächen zur Verfügung zu stellen.

Bei den Betreibergesprächen erwies sich, dass erst eine durch Herausnahme des Verkehrs entlastete Grundelbachstraße eine wirtschaftlich sinnvolle bauliche Nutzung des Areals ermöglicht. Die Änderung des Kreuzungsbereiches der Grundelbachstraße mit der Dürrestraße zu einem Kreisverkehrsplatz war ein entscheidender Begleitumstand, weil die Erreichbarkeit der Märkte mit einem Kreisverkehrsplatz um einiges besser ge-

währleistet ist (weil es keine Linksabbieger gibt, die eine stark befahrene Fahrbahn queren müssen), als direkt von einer vielbefahrenen Hauptverkehrsstraße. Ohne die Entlastungsstraße könnte die Mehrzahl der potenziellen Kunden die Märkte nur über eine zusätzliche Linksabbiegespur erreichen. Hierdurch müsste die Grundelbachstraße von heute drei auf vier Fahrspuren verbreitert werden, wodurch sich die Trennwirkung erhöhen und die negativen Auswirkungen auf die Bebauung westlich der Grundelbachstraße noch verstärken würden.

Die Verlegung und Trassenführung der Entlastungsstraße führt daher auch zu einer für die Ansiedlung von Einzelhandel optimal erschlossenen Flächen.

Nachdem die Trassenführung der neuen L 3257 im Grundsatz entschieden war, wurden Alternativen für die Erschließung der relativ schwach belasteten Straße „Am Schlossberg“ geprüft. Hierbei ergab sich, dass die Anbindung dieser Straße an den Kreisverkehrsplatz der ursprünglich vorgesehenen Anbindung *direkt* an die neue L 3257 vorgezogen werden musste (s. Kap. 5.3): Bei der Anbindung *direkt* an die neue L 3257 hätte zwar das Gebäude Am Schlossberg 3 nicht abgerissen werden müssen, die Gesamt-Immissionssituation im Bereich der Straße „Am Schlossberg“ wäre jedoch um einiges schlechter als mit der gewählten Alternative. Zudem hätte eine Einmündung innerhalb des Tunnels erhöhte technische Anforderungen bzw. einen ungünstigeren Verkehrsablauf zur Folge gehabt. In der städtebaulichen Betrachtung hatte der Erhalt des Erscheinungsbildes der Straße Am Schlossberg besonderes Gewicht, das städtebauliche Erscheinungsbild und die Immissionssituation im Kreuzungsbereich hingegen wird durch die Erforderlichkeit des Kreisverkehrsplatzes unabhängig von der Trassenverlegung Veränderungen ausgesetzt.

Ein weiterer, wichtiger Gesichtspunkt für die Entscheidung für das städtebauliche Konzept war die Tatsache, dass mit der Verlegung des Durchgangsverkehrs die Immissionssituation in einem ca. 250 m langen Abschnitt entlang der Grundelbachstraße wesentlich verbessert wird (Kap. 5).

5. Auswirkungen der Planung auf die Umgebung

5.1 Luftschadstoffimmissionen

Nach bisherigen Erkenntnissen von Fachplanern bzw. -gutachtern konnte im laufenden Planverfahren bei Projekten dieser Größenordnung davon ausgegangen werden, dass bezüglich der Luftschadstoffbelastung keine schädlichen Auswirkungen entstehen werden, welche über die vorhandene Belastungssituation wesentlich hinausgehen. Dennoch wurde Aussage vor Beschluss des Bebauungsplans durch eine gutachterliche Stellungnahme zu den Luftschadstoffbelastungen verifiziert. Diese kommt zum Ergebnis, dass die Grenzwerte für Stickstoffdioxid, Feinstaub und Benzol im Planungs-Zustand eingehalten werden und keine Auswirkungen zu erwarten sind, die eine Änderung der Entwurfsplanung erfordern oder gegen eine Realisierung des Projekts sprechen würden.

Durch die Verkehrsverlagerung ergibt sich im Bereich Grundelbachstraße- Süd für Stickstoffdioxid eine Reduktion der Immissionen um 15-20%. Wird nur die ortsspezifische Zusatzbelastung durch den Kfz-Verkehr berücksichtigt, beträgt der Rückgang sogar 60-80%. Im unmittelbaren Nahbereich der Tunnelportale wird der Grenzwert auch unter Annahme einer hohen Grundbelastung sicher eingehalten. Am Schlossberg bleibt die Zusatzbelastung gegenüber dem Ist-Zustand (31.0 - 32.0 µg/m³) auf weniger als 0.5 µg/m³ begrenzt. Durch den Abriss von Gebäuden bleiben hier günstige Ventilationsverhältnisse erhalten, so dass eine örtliche Akkumulation von Luftschadstoffen unterbleibt.

Am südlichen Tunnelportal bleibt der Bereich mit relativ hoher Immissionskonzentration eng begrenzt. Hier macht sich die örtliche Windrichtungsverteilung bemerkbar. Gegenüber dem Ist-Zustand ist hier sogar mit einer leichten Entlastung zu rechnen.

Auch hinsichtlich der Feinstaub- und Benzolbelastung ergeben sich durch die Planung keine Zusatzbelastungen. Vielmehr führt die Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Grundelbachstraße in die Tunnelstrecke örtlich zu einer deutlichen Entlastung der Immissionssituation. Die Bebauung im Nahbereich der Tunnelportale wird nur unwesentlich mit zusätzlichen Immissionen beaufschlagt.

5.2 Schallimmissionen

Die für die Berücksichtigung des Immissionsschutzes in der Bauleitplanung im Einzelnen zu beachtenden Grundsätze werden wesentlich bestimmt durch die Anforderungen des Abwägungsgebots (§ 1 Abs. 6 BauGB), ergänzt durch immissionsschutzrechtliche Regelungen des BImSchG. Bei zu erwartenden Schallimmissionen durch den Neubau oder die wesentliche Änderung einer Straße ist die 16. BImSchV zu Grunde zu legen. Danach ist eine Änderung wesentlich, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert wird oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird oder
- wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Durch die Verlegung und Einhausung der L 3257, die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes und durch die hinzukommende Nutzung waren Erhöhungen von über 3 dB(A) zunächst grundsätzlich nicht auszuschließen. Deshalb wurde eine Fachtechnische Stellungnahme zu Schallimmissionen erforderlich.

5.3 Immissionssituation entlang der Grundelbachstraße

Mit der Verlegung des Durchgangsverkehrs wird die Immissionssituation in einem ca. 250 m langen Abschnitt entlang der Grundelbachstraße wesentlich verbessert.

Mit den festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen werden Verschlechterungen in anderen, Bereichen so weit wie möglich vermieden. Der Vergleich der Geräuschimmissionen⁸ hat diesbezüglich ergeben, dass sich die Immissionssituation durch die neue Trasse mit den Lärmschutzmaßnahmen nur an einzelnen wenigen Anwesen verschlechtert hat⁹:

- Grundelbachstraße 13a um 1 dB(A) auf 67 dB(A) tags bzw. 59 dB(A) nachts,
- Am Schlossberg 5 um 2 dB(A) auf 60 dB(A) tags bzw. 53 dB(A) nachts und
- Steighausstraße 2 um 5 dB(A) auf 62 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts

Die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV werden außer an den Anwesen Grundelbachstraße 13a und b überall eingehalten.

⁸ von Rekowski und Partner 25.08.2005

⁹ Lärmsteigerungen sind erst ab ca. 3 dB(A) durch den Menschen wahrnehmbar, können also als unwesentlich betrachtet werden.

An der gesamten Grundelbachstraße liegen allerdings *schon heute* Grenzwertüberschreitungen vor¹⁰. Diese Anwesen sind daher erheblich vorbelastet. Durch die Änderung der Straßentrasse *verbessert* sich der Lärmpegel beim Anwesen Grundelbachstraße 13b um 2 dB(A), an den Grundstücken nördlich davon bis Grundelbachstraße 45 (einschließlich) deutlich um bis zu 6 dB(A) auf 57 bzw. 49 dB(A) tags/nachts.

Lediglich beim Anwesen Grundelbachstraße 13a tritt durch die Straßenverlegung eine Pegelerhöhung tags von 1 dB(A) auf. Nachts bleibt die Situation dort unverändert. Aktive Schallschutzmaßnahmen zur Vermeidung dieser Überschreitung wurden untersucht, sind aber hier nicht möglich.

Gemäß 24. BImSchV hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage gegen den Träger der Baulast einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen, *soweit die festgesetzten Immissionsgrenzwerte durch die Änderung der Straße überschritten werden*. Dies ist beim Anwesen Grundelbachstraße 13b nicht der Fall, weil im Gegenteil hier durch die Änderung sogar eine Lärminderung eintritt. Am Anwesen 13a stellt die durch die Straßenverlegung verursachte Erhöhung des Lärmpegels um 1 dB(A) keine wesentliche Änderung¹¹ dar und ist daher ebenfalls nicht zu entschädigen. Unabhängig davon stellt die Stadt für eine Sanierung der Gebäude Fördermittel bis zu 20.000 €/Gebäude in Aussicht. In diesen Rahmen kann auch eine Lärmsanierung erfolgen.

„Insgesamt betrachtet bleibt festzustellen, dass die verkehrlich bedingte Geräuschsituation durch die Umverlegung des hochfrequentierten Straßenabschnitts auch unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrszunahme zu einer deutlichen Entlastung für die überwiegende Anzahl der Nachbargebäude führen wird.“¹²

Die gegenüber der heutigen Situation geringfügigen Verschlechterungen an einzelnen Immissionspunkten sind auch zumutbar angesichts der Gesamtbilanz (Wohnumfeldverbesserung durch Begrünung der Freiflächen im Burgenviertel, Umgestaltung der Verkehrsflächen, Ergänzung des Nahversorgungsangebotes, Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten im Bereich des Knotenpunktes Grundelbachstraße/ Am Schlossberg). Durch diese Vorteile werden die Beeinträchtigungen bei weitem kompensiert.

Das durch den geplanten Einzelhandel zusätzlich entstehende Verkehrsaufkommen verursacht keine schädlichen Immissionen in bisher unbelasteten Bereichen, da die Erschließung der Stellplätze für den Einzelhandel ausschließlich über die alte Grundelbachstraße erfolgt und hier die Immissionssituation durch die Verlagerung des Hauptverkehrs verbessert wird.

5.4 Planungsalternativen

Die Verkehrslärmimmissionen der Planung wurden für drei Varianten an maßgebenden Immissionsorten rechnerisch ermittelt und bewertet¹³, um insbesondere für die Wohnbebauung an den Straßen „Am Schlossberg“ und Steighausstraße eine aus Lärmgesichtspunkten optimale Planung zu erreichen. Dabei wurden drei aus verkehrlicher Sicht sinnvolle Planungsvarianten zugrunde gelegt und bezüglich der für sie erforderlichen

¹⁰ Vergleich von Geräuschimmissionen aus Verkehrslärm, von Rekowski und Partner 25.08.2005

¹¹ Verschlechterungen des Lärms sind ab 3 dB(A) für den Menschen wahrnehmbar.

¹² Zitat „Vergleich von Geräuschimmissionen aus Verkehrslärm“, aaO.

¹³ Fachtechnische Stellungnahme zu Schallimmissionen aus der geänderten öffentlichen Verkehrsführung, von Rekowski & Partner, 26.07.2005

Schallschutz- und Lärminderungsmaßnahmen untersucht und im Hinblick auf die Schallimmissionen beurteilt.

Bei zwei Varianten war der Anschluss der Straße „Am Schlossberg“ an die neue Trasse, bei der dritten an den Kreisverkehrsplatz vorgesehen.

Durch die Variante 1 kann die Lärmsituation durch 4,5 m hohe Lärmschutzwände deutlich verbessert werden. Durch eine Lücke in der Lärmschutzkonstruktion für die Zufahrt zur Straße „Am Schlossberg“ würde jedoch an einigen Immissionsorten ein lästiger „Megafoneffekt“ verbleiben. Die Grenzwertüberschreitungen könnten zwar durch passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzverglasung Schallschutzklasse III) beseitigt werden, aus verkehrlichen Gründen, d.h. wegen fehlender Einsicht der Einbieger von der Straße „Am Schlossberg“ in die neue Trasse – durch die erforderliche Lärmschutzwand –, muss diese Variante ausscheiden.

Der Megafoneffekt von Variante 1 sollte durch eine Überdeckelung der Zufahrt zur Straße „Am Schlossberg“ und deren Verschwenk Richtung Osten vermieden werden (Variante 2). Es zeigte sich jedoch, dass diese Nebentunnelausfahrt an anderen Immissionspunkten Überschreitungen des Nacht-Grenzwertes von bis zu 3 dB(A) verursacht und deswegen ebenso nicht zur Ausführung kommen soll.

Mit der dritten Planvariante können die Immissionsgrenzwerte am besten eingehalten werden, auch an den Immissionspunkten Steighausstraße 2 und Am Schlossberg 5. Durch die Reduzierung der Halte- und Anfahrvorgänge, kürzere Wartezeiten, üblicherweise geringere Fahrgeschwindigkeit und gleichmäßigere Fahrweise in einem Kreisverkehrsplatz sind eine subjektiv wahrnehmbare Minimierung der Lärmemission um ca. 3 dB(A) gegenüber dem Ist- Zustand zu erwarten. *„Diese akustische Verbesserung wird dadurch verstärkt, dass die maßgeblichen Verkehrsmengen auf dem Kreiselabschnitt vom Tunnel zur „Alten Grundelbachstraße Nord“ verkehren, so dass der Hauptverkehrsweg deutlich von der Nachbarbebauung am IP 7 abrückt. Insgesamt ergibt sich also eine deutliche Verbesserung der akustischen Situation im Vergleich zur derzeitigen Ampelkreuzung.“* (Fachtechnische Stellungnahme vom 26.07.2005, Seite 15).

Am südlichen Tunnelende wird die Anzahl der von der Überschreitung der Grenzwerte (Tag und Nacht) betroffenen Nachbargebäude durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen deutlich reduziert. Lediglich an den Immissionspunkten Grundelbachstraße selbst, die allerdings auch heute schon stark beeinträchtigt sind, werden die Grenzwerte nachts geringfügig überschritten. Grundsätzlich unterschiedliche Planvarianten haben sich hier aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht jedoch nicht aufgedrängt.

Im beruhigten Abschnitt der Grundelbachstraße werden die Immissionsgrenzwerte sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum mit deutlicher Reserve eingehalten.

5.5 Schutzanspruch

Nach der 16. BImSchV sollen Gebiete, für die wie im vorliegenden Fall keine Gebietsfestsetzung durch einen Bebauungsplan bestehen, nach Ihrer Schutzbedürftigkeit beurteilt werden. Insgesamt ist das fragliche Gebiet von den historisch gewachsenen heterogenen Nutzungsstrukturen der bisherigen Innenstadtrandlage gekennzeichnet. In der näheren Umgebung befinden sich neben Wohngebäuden auch Einzelhandels- und störende sowie nichtstörende Gewerbebetriebe, Vergnügungsstätten und ein gebührenpflichtiger Parkplatz. Diesem Nutzungsmix entsprechen auch die im bisher gültigen Bebauungsplan auf dem Areal des ehemaligen Krankenhauses festgesetzten Nutzungen für Gemeinbedarf/Seniorenheim und ein größerer Kinderspielplatz sowie die Feuerwehr

Die in diesem Umfeld gewachsenen innerstädtischen Wohnsituationen sind einer erheblichen Vorbelastung ausgesetzt. Deshalb kann die Schutzbedürftigkeit des Gebietes insgesamt, auch des Bereichs Steighausstraße/ „Am Schlossberg“, nicht mit der eines planmäßig entwickelten Allgemeinen Wohngebietes gleichgesetzt werden, sondern würde mindestens der eines Mischgebietes entsprechen.

Wollte man die bauplanungsrechtliche Einordnung zur alleinigen Grundlage machen, wäre das betreffende Gebiet aufgrund der in der näheren Umgebung genannten Nutzungen als Gemengelage einzustufen. Die maßgebliche nähere Umgebung umschließt dabei mindestens auch die Straßenseiten beiderseits der Grundelbachstraße, weil sie in räumlicher und funktioneller Beziehung zueinander stehen. Der Grundelbachstraße kommt keine trennende Funktion zu, da die Verkehrsbelastung insbesondere im nördlichen Straßenabschnitt auch in den Spitzenstunden relativ gering ist. Eine Gebietsstruktur nach § 34 Abs. 2 BauGB ergibt sich jedenfalls nicht. Wäre dies der Fall, würde das Gebiet am ehesten einem Mischgebiet entsprechen. Hierfür sind jedoch die gleichen Immissionsgrenzwerte wie in einer Gemengelage einzuhalten.

Nicht zuletzt ist der Bereich an der Straße „Am Schlossberg“ bereits heute nicht unerheblich von Emissionen der Verkehre auf der L 3257/ Grundelbachstraße und auf der Straße „Am Schlossberg“ als einziger Zufahrtsstraße zum Wohngebiet Wachenberg und zu den Burgen beeinträchtigt.

Selbst wenn Teile/ einzelne Gebäude des betreffenden Gebietes den Schutzanspruch eines Allgemeinen Wohngebiets für sich in Anspruch nehmen könnten, würden die Belange des Immissionsschutzes im Rahmen der Abwägung des Bebauungsplans zurückgestellt werden müssen, weil in diesem konkreten Fall die allgemeinen Ziele der Planung höher einzustufen sind, als das Interesse einzelner Anlieger. Die Gleichrangigkeit der Belange des Immissionsschutzes zu anderen Belangen ergibt sich aus der ranglosen Aufzählung in § 1 Absatz 5 BauGB und aus dem einschränkenden unbestimmten Rechtsbegriff „so weit wie möglich“ im § 50 BImSchG.¹⁴

Im Falle einer Nichteinhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV für ein *Wohngebiet* würde allerdings ggf. ein Entschädigungsanspruch nach § 42 BImSchG entstehen. Zur Sicherung des Innenpegels in schutzbedürftigen Räumen wären im Rahmen der 24. BImSchV passive Schallschutzmaßnahmen einzubauen.

Zu Berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch, dass an keiner der lärmzugewandten Seiten der betroffenen Grundstücke eine schützenswerte Freiflächennutzung stattfindet.

5.6 Grenzwertüberschreitungen

Der Schallschutzuntersuchung wurden demnach die Grenzwerte für ein (vergleichbares) Mischgebiet zugrunde gelegt. Dabei wurden lediglich für die Anwesen Grundelbachstraße 13 a/b und 45 Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV analysiert. Diese Anwesen sind jedoch bereits jetzt erheblich vorbelastet. So *verbessert* sich der Lärmpegel durch die Änderung der Straßentrasse beim Anwesen Grundelbachstraße 13b um 2 dB(A), beim Anwesen Grundelbachstraße 45 sogar um 4 dB(A).

Lediglich beim Anwesen Grundelbachstraße 13a tritt durch die Straßenverlegung eine Pegelerhöhung tags von 1 dB(A) auf. Nachts bleibt die Situation dort unverändert.¹⁵ Aktive Schallschutzmaßnahmen zur Vermeidung dieser Überschreitung sind hier nicht möglich.

¹⁴ Fickert/ Fieseler § 1 Rn 42, (BVerwG B.v. 9.4.93 – 4 NB 3.91 – NVWZ 94, 288)

¹⁵ Vergleich von Geräuschimmissionen aus Verkehrslärm, Von Rekowski und Partner 25.08.2005

Eine Entschädigung gemäß 24. BImSchV ist bei den Anwesen Grundelbachstraße 13b und 45 nicht erforderlich, da die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nicht durch die Änderung der Straße eintritt. Es tritt sogar eine Lärminderung ein. Die durch die Straßenverlegung verursachte Erhöhung des Lärmpegels am Anwesen 13a um 1 dB(A) stellt keine wesentliche Änderung¹⁶ dar und ist daher ebenfalls nicht zu entschädigen.

5.7 Theoretische Alternativbetrachtung

Auch bei Zugrundelegung der strengeren Werte für ein Wohngebiet finden in der Straße Am Schlossberg am Tage keine *wesentliche* Überschreitung der Grenzwerte statt (+1 dB(A) am IP 2/ Am Schlossberg 5). Lediglich der Grenzwert für die Nacht würde hier um 4 dB(A) überschritten. Weiterhin käme es am Gebäude Steighausstraße 2 (IP1) zu einer wesentlichen Überschreitung der Grenzwerte um 3 dB(A) am Tage und 5 dB(A) in der Nacht.

Würde man also eine Einstufung als Wohngebiet vornehmen, entstünde bei den betroffenen Anliegern ein Entschädigungsanspruch in Höhe der für Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen notwendigen Aufwendungen. Diese könnten aus Mitteln der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme „Innenstadt“ finanziert werden.

Von Bedeutung ist jedoch auch die Vorbelastung: Bei Am Schlossberg 5 (Immissionspunkt 2) erhöht sich gegenüber den heutigen Immissionen der Lärmpegel durch die Planung lediglich um 2 dB(A). Dies stellt gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV *keine* wesentliche Änderung dar, weshalb ein Entschädigungsanspruch in diesem Fall wiederum in Frage zu stellen wäre.

5.8 Fazit

Die vorliegende Planung wird insgesamt dem Gebot der Konfliktvermeidung in besonderer Weise gerecht, in dem Konflikte zwischen Verkehr und Wohnnutzungen im überwiegenden Teil des Plangebiets (und seines unmittelbaren Umfeldes) vermieden bzw. bewältigt werden. Nach Vorlage der Ergebnisse des Schallschutzgutachtens wurde die ursprünglich geplante Straßenplanung geändert und Lärmschutzmaßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt. Danach sind in der Straße „Am Schlossberg“ keine Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV, vielmehr gegenüber den bisherigen Immissionen sogar Verbesserungen zu erwarten. Durch die Festsetzungen zum Lärmschutz werden schädliche Umwelteinwirkungen so weit wie möglich vermieden. In weiten Teilen Grundelbachstraße und in der Straße Am Schlossberg verbessern sie sogar die Situation gegenüber dem heutigen Zustand.

Nach der vorhandenen Vorbelastung und der Abwägung der Alternativen (keine Verlegung der L 3257) müssen die schon heute bestehenden Überschreitungen des Grenzwertes nur bei Grundelbachstraße 13a/b und 45 auch weiterhin hingenommen werden.

Mit einem Verzicht auf die Verlegung der Trasse und den Kreisverkehrsplatz könnten die Ziele „Reduzierung der Verkehrsimmissionen des Durchgangsverkehrs“, „Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Grundelbachstraße durch Verkehrsberuhigung“ und „Erhöhung der Sicherheit und Verbesserung des Verkehrsflusses im Bereich Dürrestraße“ nicht erreicht werden.

¹⁶ Verschlechterungen des Lärms sind ab 3 dB(A) für den Menschen wahrnehmbar.

6. Begründung der planungsrechtlichen Festsetzungen

6.1 Art der baulichen Nutzung

6.1.1 Kerngebiet

Der Bereich zwischen der Grundelbachstraße und der neuen Trasse für den Hauptverkehr wurde als Kerngebiet festgesetzt, da er in unmittelbarer Nähe der Innenstadt liegt und die städtebauliche Konzeption eine kerngebietstypische Nutzung vorsieht. Ab dem ersten Obergeschoss sind Wohnungen allgemein zulässig, da aufgrund der Verkehrsberuhigung in der Grundelbachstraße und der Überdeckelung der neuen Hauptverkehrsstrasse Verkehrsemissionen reduziert und damit kaum Beeinträchtigungen des Wohnens zu erwarten sind. Um die Innenstadt als Wohnstandort zu stärken, sollen mindestens 30% der Geschossfläche Wohnungen sein. Davon sollen mindestens 50% den Anforderungen an barrierefreie Wohnungen nach LBO entsprechen, da der Bedarf für altersgerechte Wohnungen in Weinheim aufgrund der Altersstruktur der Bevölkerung sehr hoch ist (s.o.) und in Zukunft noch weiter steigen wird. Dieser Bedarf liegt derzeit (Anfang 2005) bei bis zu 300 Wohnungen. Der Bedarf für die angrenzenden Orte (Birkenau, Gornheimertal, Hemsbach etc.) liegt bei mindestens 200 weiteren Wohnungen. Insgesamt können auf dem westlichen Grundstücksteil ca. 70-100 Wohnungen, im östlichen nochmals ca. 40-50 hochwertige Wohneinheiten geschaffen werden.

Vergnügungsstätten sind im gesamten Geltungsbereich zur Vermeidung von Immissionsproblemen städtebaulich nicht gewünscht und wurden deshalb ausgeschlossen. Auch die Ansiedlung eines Gartenbaubetriebes wäre hier städtebaulich nicht sinnvoll.

An der Hauptstraße soll durch Abriss eines Gebäudes eine Platzsituation entstehen. Da hier allerdings bisher eine geschlossene Bebauung besteht, soll die entstehende Brandwand am Anwesen Hauptstraße 81 mit einem neuen schmaleren Gebäude ergänzt werden können. Da dieser Bereich direkt an der Fußgängerzone liegt, wurde hier ebenfalls ein Kerngebiet (MK2) festgesetzt.

6.1.2 Allgemeines Wohngebiet

Der Bereich östlich der überdeckelten Trasse wurde auf Grund seiner Nähe zum Stadtrand bzw. zum östlich gelegenen Wohnquartier am Schlossberg als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Die Erdgeschosebene soll hier mindestens 7,0 m über der Gundelbachstraße bzw. über der neuen Trasse liegen, d.h. mindestens so hoch wie der Einmündungsbereich des Neuen Burgwegs in die Straße „Am Schlossberg“.

Auch wenn der Flächennutzungsplan für den Planbereich „gemischte Bauflächen“ darstellt, ist das WA dennoch aus dem FNP entwickelt: Eine Abstufung innerhalb der Mischbaufläche vom Kerngebiet – in unmittelbarer Nachbarschaft des Zentrums – zum Allgemeinen Wohngebiet – in der Nähe des Außenbereichs – ist städtebaulich sinnvoll. Die Grundkonzeption der Darstellung einer gemischten Baufläche wird nicht aufgegeben. Die Grundzüge der Planung, nämlich die Verbesserung der Versorgungssituation im Stadtgebiet östlich der Hauptstraße und Stärkung der Attraktivität und Zentralität der Innenstadt als Mittelzentrum des Nahbereichs, die Schaffung eines Wohnquartiers mit barrierefreien Wohnungen, insbesondere auch für Senioren, und das Angebot von Flächen für Dienstleistungsbetriebe, werden durch diese Gliederung des Planbereichs nicht beeinträchtigt, sondern vielmehr unterstützt.

6.1.3 Mischgebiet 1

Das Baufeld zwischen der Sammelstraße „Am Schlossberg“ und der geplanten Anliegerstraße soll entsprechend dem nördlich der Straße „Am Schlossberg“ bestehenden Bereich als Mischgebiet entwickelt werden, weil er zentral an der einzigen Zufahrtsstraße zu den Siedlungsflächen am Wachenberg und zu den Wohnanlagen des Neuen Burgenviertels liegt und deswegen für die Ansiedlung nicht wesentlich störender Gewerbebetriebe, wie z.B. von kleinflächigen Einzelhandels- oder Dienstleistungsbetrieben, geeignet ist. Die gute Erreichbarkeit wird dabei durch die Nähe zur L 3257 begründet. Da kleinere Gewerbeeinheiten im EG des festgesetzten Kerngebiets entlang der heutigen L 3257 voraussichtlich nicht angesiedelt werden können (hier wird sich voraussichtlich ausschließlich großflächiger Einzelhandel entwickeln), sind ergänzende Angebote an gewerbliche Nutzflächen im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ erforderlich. Die Nutzungsintensität wird sich weiterhin durch die begrenzten Möglichkeiten für nachzuweisende Stellplätze auf diesem Grundstück regulieren.

Hier und im Allgemeinen Wohngebiet sind allerdings Tankstellen städtebaulich nicht gewünscht und wurden ausgeschlossen.

6.1.4 Mischgebiet 2, Grünflächen

Für das im südlichen Planteil an der Grundelbachstraße gelegene Grundstück (Bestand Tankstelle) ist die Festsetzung eines Mischgebiets im Anschluss an die angrenzenden Nutzungen sinnvoll. Sollte die Tankstelle einmal aufgegeben werden, wären hier auch andere Mischgebiets- typische Nutzungen denkbar.

Die östlich an MI 2 angrenzenden Flächen sind private Grünflächen, die aufgrund der steilen Hanglage (über 60% Neigung) nicht bebaut werden sollen.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Grundflächenzahl und die Geschossflächenzahl wurden im Kerngebiet auf die gemäß BauNVO zulässigen Höchstmaße festgesetzt, da in diesem Bereich eine möglichst intensive Flächennutzung städtebaulich gewünscht ist. Die ökologischen Auswirkungen einer solch hohen Ausnutzung werden jedoch dadurch relativiert, dass oberhalb der Erdgeschosebene ein Gebäudeabstand und Begrünung der Zwischenräume vorgeschrieben werden. Die begrüneten Ebenen sollen gemäß der städtebaulichen Konzeption zumindest im östlichen Bereich als Hang wirken, wie er vor Geländeabtragung für das ehemals hier befindliche Krankenhaus bzw. die Feuerwehr gewesen sein muss.

Im Allgemeinen Wohngebiet sollen die Flächen zu 90% überbaut werden dürfen, da diese innerstädtischen Flächen gut ausgenutzt werden sollen bzw. damit die vorgesehenen Funktionen optimal erfüllt werden können. Diese intensive Versiegelung ist vertretbar, da alle Dachflächen begrünt werden sollen und somit die klimatischen Funktionen des Bodens kompensiert und der Regenwasserabfluss reduziert werden.

Diese Überschreitung des Höchstmaßes der BauNVO für die Grundflächenzahl ist dadurch ausgeglichen, dass sich an dieses Gebiet bzw. direkt an den benachbarten Neuen Burgweg der Außenbereich anschließt und auf Grund der dort vorherrschenden Hangsituation bzw. der Widmung als Wald und der Einbeziehung in das Landschaftsschutzgebiet Bergstraße-Nord eine weitere Bebauung nicht zu erwarten ist. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden auf Grund der Begrünung der Gebäudezwischenräume nicht beeinträchtigt. Aus denselben Gründen werden auch nachteilige

Auswirkungen auf die Umwelt vermieden; des Weiteren ist zu beachten, dass die ökologische Qualität im Plangebiet zum Zeitpunkt vor der Planung auf Grund intensiver Flächenversiegelung eher gering war. Die Bedürfnisse des Verkehrs werden durch die in der städtebaulichen Konzeption vorgesehenen Garagenebenen befriedigt, so dass hier ein nahezu verkehrsfreies Wohnquartier entstehen kann. Sonstige öffentliche Belange stehen nicht entgegen.

Die Geschossflächenzahl wurde im Allgemeinen Wohngebiet auf das Höchstmaß der BauNVO festgelegt, um einerseits eine gute Ausnutzung der innerstädtischen Flächen zu ermöglichen, andererseits gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen zu gewährleisten. Garagengeschosse und Aufenthaltsräume einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände in diesen Geschossen sollen jedoch nicht mitzurechnen sein, damit die GFZ sich nicht durch diese notwendigen Flächen unterhalb der neuen Geländeoberfläche reduziert. Zur maßgebenden Grundstücksfläche kann die Freifläche auf der „Überdeckung“ über der Verkehrsfläche hinzugerechnet werden, wenn sie als Grünfläche gestaltet ist, da Beeinträchtigungen gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt hierdurch nicht zu erwarten sind.

Die Höhenfestsetzungen der einzelnen Baufenster resultieren aus der städtebaulichen Konzeption und sollen ermöglichen, eine höhengestaffelte Freiflächenlandschaft auf der unteren Ebene zu schaffen.

Die zulässigen Höhen der baulichen Anlagen entlang der Grundelbachstraße und der Straße Am Schlossberg orientieren sich an den Höhen der maßstabgebenden Bebauung. In von der Grundelbachstraße und der Straße „Am Schlossberg“ zurückliegenden Flächen, d.h. im inneren Plangebiet, soll sich die Höhenentwicklung nach Osten bzw. Süden hin staffeln; das Erdgeschoss der bestehenden Bebauung am Neuen Burgweg Nr. 3 soll dabei aber noch mindestens teilweise über der Neubebauung liegen.

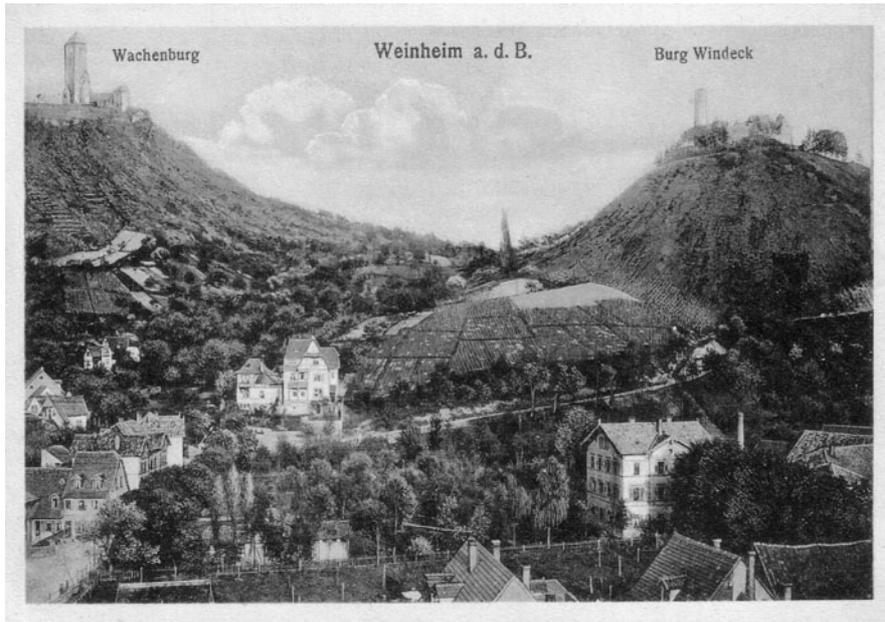
Die Höhen und die Staffelung der Geschosse entsprechen der städtebaulichen Konzeption und wurden deshalb mit Minimal- und Maximalwerten festgesetzt; eine Über- oder Unterschreitung der Höhen ist städtebaulich nicht gewünscht. Lediglich bei den festgesetzten Garagenanlagen sind größere Spielräume denkbar, weswegen hier nur ein maximale Obergrenze vorgegeben wurde.

Mit der festgesetzten Höhe der Gebäude bieten die verbleibenden Frei- bzw. Abstandsflächen die Möglichkeit einer allseitigen Umströmung und vermeiden damit kleinräumige Kaltluftstagnationstendenzen. Das Klimagutachten zur Entwicklung des Neuen Burgenviertels vom 18.03.2005 bestätigt, dass durch die gewählte Bebauungsstruktur keine gravierenden Negativeffekte hinsichtlich der thermischen Situation zu erwarten sind.

6.3 Überbaubare Grundstücksflächen sowie Stellung baulicher Anlagen

Die Baugrenzen und Baulinien beschreiben die maximale Umgrenzung des Baukörpers im Erdgeschoss sowie oberhalb des Erdgeschosses. Die Bebauung soll bis nahe an den neuen Burgweg heranreichen. Um keine Konflikte mit dem nahen Wald entstehen zu lassen, soll hier ein Niederwald angelegt werden. Die Stadt als Eigentümer der betroffenen Waldflächen verpflichtet sich gegenüber der unteren Forstbehörde, den im Bereich des Waldabstandes zum Neuen Burgenviertel gelegenen Gehölzbestand dauerhaft als Niederwald zu bewirtschaften. Bäume mit einer Höhe von mehr als 10 m werden gefällt. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens soll dies durch eine entsprechende Baulast dinglich gesichert werden.

Postkarte um 1925, Stadtarchiv Weinheim Rep. 32 Nr. 5086

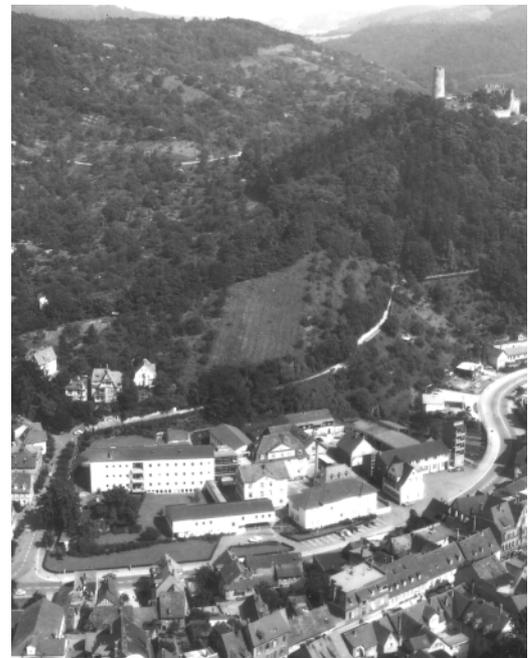


Bezüglich der Frage des Landschaftsbildes muss festgehalten werden, dass der Wald in diesem Bereich erst Ende der siebziger/achtziger Jahre des 20. Jahrhunderts bis an den Neuen Burgweg „herangewachsen“ ist; bis dahin wurden die Flächen landwirtschaftlich genutzt, wie historische Fotos belegen.

Luftaufnahme 1961,
Stadtarchiv Weinheim Rep.
32 Nr. 431

Mit den Baugrenzen in der Grundelbachstraße soll der Straßenraum zwischen dem Spitalgässchen und dem heutigen Windeckgässchen aufgeweitet werden, um gegenüber dem städtebaulich reizvollen Gebäude des „Rosengarten“ eine Platzsituation entstehen zu lassen.

Der Abstand baulicher Anlagen wurde entsprechend der Ergebnisse des Klimagutachtens festgesetzt¹⁷. Es stellt fest, dass die geplanten Baumaßnahmen aus klimaökologischer Sicht vertretbar sind, wenn die Qualität der Talbelüftung, in diesem Fall Ventilationseffekte der im Gorbheimer Tal markant ausgeprägten kaltluftinduzierten Lokalströmungen, weitgehend erhalten bleibt. Die Belüftungseffekte aus dem Kaltlufteinzugsgebiet oberhalb des Burgwegs sind nur schwach ausgeprägt und aus klimaökologischer Sicht von geringerer Relevanz.



Mit der Planung kann die vorherrschende klimaökologische Qualität in der bestehenden Bebauung weitgehend erhalten und sogar verbessert werden. Die Baufenster wurden so angeordnet, dass sich in Tal-paralleler Richtung auf die Bebauungsstruktur abgestimmte kleinräumige Ventilations- und Belüftungsbahnen ergeben. Die unterhalb des Neuen Burgwegs vorgesehene potenzielle 4-5-geschossige Neubebauung mit Mindestabständen von 10 m erlauben eine allseitige Umströmung der Baukörper. Im Bereich der Tunnellein- und -ausfahrt ist die Bebauung aufgelockert bzw. trichterförmig geöffnet, so dass ein möglichst intensiver bodennaher Luftaustausch gewährleistet wird. Mit der Festsetzung eines Abstandes von mindestens 15 m zwischen der hangnahen und der westlichen Bebauung und auch an der Grundelbachstraße werden unangenehme düsenartige Kaltluft- Beschleunigungseffekte vermieden.

¹⁷ Klimagutachten zur Bebauungsplan-Änderung Nr.108 „Östlich der Grundelbach-straße – Entwicklung des „Neuen Burgenviertels“ vom 18.03.2005, Ökoplane Mannheim

6.4 Verkehrsflächen und Flächen für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten

Die festgesetzten Straßenbegrenzungslinien, der als „Einhausung“ festgesetzte Bereich und die besondere Zweckbestimmung der Verkehrsflächen entsprechen der städtebaulichen Konzeption bzw. der Vorentwurfsplanung der Erschließung. In den als „allgemeine Verkehrsfläche“ festgesetzten Bereichen ist eine weitergehende Konkretisierung der Zweckbestimmung auf verkehrsrechtlicher Basis ebenfalls noch möglich und im Bereich der alten Trasse auch vorgesehen. Die Straßengestaltung ist nachrichtlich dargestellt, um die geplante Verkehrsführung zu verdeutlichen.

Die Grundstücke Flst.Nrn. 525 und 540 neben dem Windeckgässchen werden als Verkehrsflächen dargestellt, um eine öffentliche Verbindung von der Fußgängerzone zum Neuen Burgenviertel und Burgweg zu schaffen. Die Grundelbachstraße soll mittels eines Fußgängersteges überbrückt werden. Die genaue Lage und Breite muss im Bebauungsplan nicht festgesetzt werden. Der Steg soll jedoch über mit Wegerechten gesicherte Flächen auf der erdgeschossigen Bebauung des Neuen Burgenviertels die Fußgängerzone mit dem Neuen Burgweg verbinden.

Die Flächen für Stellplätze und Garagen im WA resultieren aus der städtebaulichen Konzeption, die an der Anliegerstraße Garagenanlagen vorsieht, auf denen die eigentlichen Wohngebäude errichtet werden sollen.

6.5 Maßnahmen zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Im Geltungsbereich werden keine nachhaltige Veränderungen des natürlichen Landschaftsbildes vorgenommen; erhebliche Landschaftsschäden sind nicht zu befürchten.

Die im nordöstlichen Bereich des Plangebiets vorhandenen Grünbestände, die im bisher geltenden Bebauungsplan als erhaltenswert eingestuft waren, müssen aus Gründen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder der Erholung im Geltungsbereich nicht erhalten werden, da das Plangebiet an einen ökologisch intakten Naturraum anschließt und im Planbereich neue ökologisch wirksame Grünflächen und Bepflanzungen angelegt werden. Die Naturschutzbehörde äußerte keine Bedenken gegen die Planung.

Ein Großteil der mit diesem Bebauungsplan überplanten Flächen war baulich oder gewerblich genutzt bzw. versiegelt und stellte bereits nach Abzug des städtischen Krankenhauses im Jahre 1989 eine innerstädtische Brachfläche dar. Nach dem Wegzug der Feuerwehr vergrößert sich dieses Flächenpotenzial. Die städtebauliche Konzeption des „Neuen Burgenviertels“ stellt daher eine Brachflächenentwicklung dar, wie sie zum sparsamen Verbrauch von Grund und Boden – anstelle von Flächenausweisungen „auf der grünen Wiese“ – von der übergeordneten Fachplanung immer wieder gefordert wird. In der Abwägung der öffentlichen Belange hat der Erhalt der vorhandenen Grünbestände geringeres Gewicht als die intensive Nutzung dieser zentrumsnahen Flächen.

Der Zugang zur freien Landschaft wird durch die Planung nicht beeinträchtigt, sondern sogar verbessert. Auch ohne die Erfordernis von Maßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft sieht die Planung die intensive Übergrünung eines Großteils der überbauten Flächen vor: Mit den Pflanzvorschriften über der Einzelhandelsebene und dem Parkhaus soll eine standortgerechte ökologisch wertvolle (Stadt-) Landschaft geschaffen werden.

Mit den grünordnerischen Maßnahmen sollen im Gebiet und seiner näheren Umgebung möglichst günstige thermische Verhältnisse geschaffen werden. Sie sollen unangenehme Kaltluft- Wirbelbildungen auffangen und die von der Bebauung ausgehenden thermischen Belastungen wirkungsvoll reduzieren. Die Platzsituation über den Einzelhan-

delsflächen ermöglicht eine ausreichende Ventilation zur Vermeidung von Hitzestau an heißen Sommertagen. Die Begrünung der Dächer bewirkt eine Reduzierung der Luftschadstoffbelastung, insbesondere von Feinstaub, eine Senkung der Oberflächentemperatur und eine Erhöhung der Wasserrückhaltefähigkeit nach Starkregen mit der dadurch bedingten Vermeidung von Abflussspitzen in der Kanalisation.

6.6 Immissionsschutz

Die Schriftlichen Festsetzungen zum Immissionsschutz sind das Ergebnis der Fachtechnischen Stellungnahme zu Schallemissionen aus der geänderten öffentlichen Verkehrsführung vom 26.07.2005, von Rekowski und Partner, Weinheim. Mit den festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen werden Verschlechterungen der Immissionssituation in angrenzenden Bereichen so weit wie möglich vermieden (s. Kap. 5).

6.7 Versorgungsflächen und Sonstige Planzeichen

Die Versorgung des Gebiets mit Energie, Wasser, Telekommunikation sowie die abwassertechnische Entsorgung werden im weiteren Verfahren im Einvernehmen mit Versorgungsträgern abgestimmt.

Im Entwurf sind die bestehenden und die erforderlichen öffentlichen Versorgungseinrichtungen für Gas, Elektro und Wasser sowie die bestehende Verdolung des Grundelbachs dargestellt.

Die neuen Standorte für Versorgungseinrichtungen wurden in Abstimmung mit der Hochbauplanung festgelegt. Ein Standort wird sich oberhalb der Tunneltrasse am Ende der Anliegerstraße auf städtischem Areal befinden. Dieser muss mit einer Dienstbarkeit zur uneingeschränkten Nutzung der Trafostation abgesichert werden.

Die Kabelverzweigergehäuse der Deutschen Telekom in der Straße „Am Schlossberg“ an ihrer Einmündung in die Grundelbachstraße wurden bei der Planung der neuen Trasse der L 3257 berücksichtigt.

7. Begründung der Örtlichen Bauvorschriften

Das geplante „Neue Burgenviertel“ weist eine Größe auf, die einen eigenen Charakter rechtfertigt, der nicht durch die Bestimmungen der Erhaltungs- und Gestaltungssatzung eingeengt werden soll. Die Stadt hat andere Möglichkeiten, die Gestaltung der baulichen Anlagen mit dem Investoren abzustimmen. Stadtgestalterisch von Bedeutung ist die Dachlandschaft, da sie von der Burgruine Windeck als touristisch bedeutsamen Ort eingesehen werden kann und in Zusammenhang mit dem angrenzenden Denkmalbereich steht, sowie die Fassaden.

Nach Abriss der Baulichkeiten der Feuerwache, der Gebäude an der Straße „Am Schlossberg“ und im Bereich des Windeckgässchens besteht bis auf das MI 2 an der Hauptstraße keine Notwendigkeit, die bauhistorisch begründeten, relativ strengen Regelungen der Erhaltungs- und Gestaltungssatzung anzuwenden. Deshalb soll diese für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplans bis auf das MI 2 aufgehoben werden.

Da das Gebiet an Kabelfernsehen angeschlossen werden soll, können (Satelliten-) Antennenanlagen für die allgemeine Benutzung ausgeschlossen werden. Der Anschluss des Gebiets an das digitale Kabelfernsehen (DVB-C), auch mit ausreichendem fremdsprachlichen Angebot, ist durch Vertrag mit dem Investor zu sichern. In Einzelfällen, in denen das Angebot des Kabelbetreibers nachweislich nicht ausreichend für den indivi-

duell erforderlichen Zugang zu fremdsprachlichen Informationen ist, kann im Rahmen einer Baugenehmigung von dieser Vorschrift befreit werden.

Unverschmutztes Niederschlagswasser ist in geeigneten Anlagen zu sammeln, um die Abwasseranlagen zu entlasten und Überschwemmungsgefahren zu vermeiden und den Wasserhaushalt zu schonen. Gesundheitliche oder wasserwirtschaftliche Belange werden hierdurch nicht beeinträchtigt.

8. Planungsdaten, Kosten und Planentwicklung

Planungsstatistik

Allgemeines Wohngebiet	3.571,92 m²	3.571,92 m ²
Mischgebiet 1/ Am Schlossberg	860,45 m²	
Mischgebiet 2/ Tankstelle	1.079,51 m ²	1.939,96 m ²
Grünfläche oberhalb Tankstelle	1.246,03 m ²	1.246,03 m ²
Kerngebiet 1/ Neues Burgenviertel	9.599,82 m²	
Kerngebiet 2/ Hauptstraße	172,13 m ²	9.771,95 m ²
Verkehrsflächen Grundelbachstraße	4.346,98 m ²	
Verkehrsflächen L 3257 neu davon Anliegerstraße in Ebene 1 davon nutzbar als Grün oder Wegefläche.	3.412,58 m² 953,56 m ² 1.849,52 m ²	
Verkehrsflächen Knotenbereich	2.387,40 m ²	
Verkehrsflächen Am Schlossberg	1.398,05 m ²	
Verkehrsflächen Neuer Burgweg	739,96 m ²	12.284,97 m ²
Verkehrsflächen neue Anliegerstraße Davon nicht über dem Tunnel	1.180,29 m² 226,73 m ²	
Fußgängerbereich	498,25 m²	724,98 m ²
Versorgungsflächen	82,81 m ²	82,81 m ²
Geltungsbereich gesamt		29.622,62 m²

Das Hochbaukonzept beinhaltet folgende Nutzungen und Bruttogeschossflächen (Planungsstand September 2005):

	Geschoss	Nutzung	BGF [m ²]	Höhe [m]	Summe BRI [m ³]
Stadthäuser 1 – 5	Ebene 5 - 75%	Wohnen	338 m ²	3,00 m	1.013 m ³
	Ebene 4 - 75%	Wohnen	1.121 m ²	2,80 m	3.140 m ³
	Ebene 4	Wohnen	900 m ²	2,80 m	2.520 m ³
	Ebene 3	Wohnen	1.125 m ²	2,80 m	3.150 m ³
	Ebene 2	Wohnen	1.345 m ²	2,80 m	3.766 m ³
	Ebene 1	ZBV	445 m ²	3,00 m	1.335 m ³
	Ebene 1	Keller/Parken	2.674 m ²	3,00 m	8.022 m ³
	Summe			7.948 m²	
betr. Wohnen	Ebene 4 - 75%	Wohnen	1.070 m ²	3,00 m	3.209 m ³
	Ebene 4	Wohnen	0 m ²	2,80 m	0 m ³
	Ebene 3	Wohnen	1.664 m ²	2,80 m	4.659 m ³
	Ebene 2	Wohnen	1.664 m ²	2,80 m	4.659 m ³
	Ebene 1	Wohnen	2.400 m ²	3,00 m	7.200 m ³
	Ebene 1	Keller/Parken	0 m ²	3,00 m	0 m ³
	Summe			6.798 m²	
Pflege	Staffelgesch. (75%)	Kleinwohnungen	1.177 m ²	2,80 m	3.295 m ³
	Ebene 3	Pflegezimmer	1.569 m ²	2,80 m	4.393 m ³
	Ebene 2	Pflegezimmer	1.732 m ²	2,80 m	4.850 m ³
	Ebene 1	Pflege + andere Räume	1.790 m ²	3,00 m	5.370 m ³
	Ebene 1	Garage/Parken	381 m ²	3,00 m	1.143 m ³
	Summe			6.649 m²	
Gewerbe	Ebene 0	Anlieferung	910 m ²	6,00 m	5.460 m ³
	Ebene 0	Parken	4.980 m ²	3,90 m	19.422 m ³
	Ebene 0	SB-Märkte	3.716 m ²	6,00 m	22.296 m ³
	Summe			9.606 m²	
Freiflächen	Ebene 2	Außenanlagen	3.431 m ²	1,00 m	3.431 m ³
	Ebene 1	Außenanlagen	5.315 m ²	1,00 m	5.315 m ³
	Summe			16.609 m²	
Gesamtsumme			54.649 m²		153.884 m³

Die geschätzten Kosten für die öffentliche Infrastruktur stellen sich wie folgt dar:

Abriss/ Altlastensanierung Alte Feuerwache	603.000 €	(360.000 € Sanierungsförd.)
Straßenbau neue Trasse	1.900.000 €	
Wände und Deckel neue Trasse	1.250.000 €	
Immissionsschutz	100.000 €	
Straßenbau Kreisel	514.000 €	(308.400 € GVFG Förd.)
Abriss Gebäude Grundelbachstraße 28 und Am Schlossberg 1 und 3	280.000 €	(196.000 € GVFG Förd.)
Obere Erschließungsstraße	120.000 €	(Erschließungsbeitrag Investor)
Gestaltung alte Grundelbachstraße	585.000 €	(240.000 € Sanierungsförd.)
Abriss Hauptstraße 79/ Grundelbachstraße 21	170.000 €	(60.000 € Sanierungsförd.)
Neugestaltung Flst. Nr. 525/ 540/ Windeckgässchen	80.000 €	(48.000 € Sanierungsförd.)
Fußgängersteg über die Grundelbachstraße	350.000 €	(175.000 € Investor)

Von den ca. 6 Mio. € Gesamtkosten werden ca. 1,4 Mio. € Fördermittel erwartet. Der verbleibende Kostenanteil der Stadt wird durch den Grundstücksverkauf erwirtschaftet.

Derzeit steht die Umsetzung des Konzepts durch einen bestimmten Investor zu erwarten. Die Planung ist dennoch offen ausgelegt und setzt lediglich den bauplanungsrechtlich angemessenen Rahmen für die individuelle Ausgestaltung der baulichen Nutzungen durch den Grundstückseigentümer.

Amt für Stadtentwicklung/ StF/ Stand: 19.12.2005

Anlage 1: UVP- Vorprüfung

Anlage 2: Varianten für den Kreisverkehrsplatz

Anlage 3: Straßenplanung L 3257 neu