

**Bebauungsplan 10/25 Heilbronn,
Friedrich-Ebert-Trasse**

- Erläuterung zum Konzept -

Inhaltsverzeichnis:

1.	Planungserfordernis	3
2.	Geltungsbereich	4
3.	Derzeitige Nutzung, derzeitiger Zustand	4
4.	Naturräumliche Gegebenheiten	5
5.	Flächennutzungsplan	5
6.	Geltendes Planungsrecht	6
7.	Wahl des Aufstellungsverfahrens	6
8.	Städtebauliche Erläuterungen	6
8.1	Allgemeines Wohngebiet	7
8.2	Kenndaten, Flächenbilanz	7
9.	Verkehr	8
9.1	Äußere Erschließung	8
9.2	Innere Erschließung	8
9.3	Fuß- und Radwege	8
9.4	Parkierung	9
9.5	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	9
10.	Ver- und Entsorgung	9
11.	Öffentliche Grünflächen, Spielplätze	9
12.	Natur und Landschaft, Umweltbericht, Artenschutz	10
13.	Wasser- und Bodenschutz	11
14.	Stadtklima	12
15.	Immissionsschutz	12
15.1	Schallimmissionen	12
15.2	CO2-Immissionen	13
16.	Archäologie	13
17.	Eigentumsverhältnisse, Bodenordnung	13
18.	Vertragliche Regelungen	13
19.	Einnahmen und Ausgaben	14

1. Planungserfordernis

Die Friedrich-Ebert-Trasse (bzw. Friedrich-Ebert-Straße) geht ursprünglich auf Planungen der 1920er-Jahre zurück. Sie stellt eine Straßenverbindung zwischen der Neckarsulmer Straße (Bundesstraße B 27) im Nordwesten und der Erlenbacher Straße bzw. über eine Teilfläche des Botanischen Obstgartens und die Hans-Schweiner-Straße hinweg bis zur Haller Straße (Bundesstraße B 39) im Südosten dar. Die Gesamtlänge beträgt rund 1,3 km, wobei der Abschnitt zwischen der Neckarsulmer Straße und der Erlenbacher Straße ca. 950 m lang ist.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde die Friedrich-Ebert-Trasse im Abschnitt zwischen der Neckarsulmer Straße und der Erlenbacher Straße insbesondere durch die Bebauungspläne 10/1 vom 20.11.1950 und 10/8 vom 20.04.1961 als anbaufreie, zwischen 13 m und 22 m breite Verkehrsstrasse mit seitlichen Grünstreifen, ausreichend für einen mindestens 4-spurigen Ausbau festgesetzt. Für den weiteren Verlauf über den Botanischen Obstgarten hinweg zur Paul-Göbel-Straße - außerhalb des vorliegenden Plangebiets - wurde mit dem Bebauungsplan 23/1 vom 16.04.1952 die anbaufähige, 18 m breite Hans-Schweiner-Straße planungsrechtlich ausgewiesen.

Tatsächlich realisiert wurde die Friedrich-Ebert-Trasse in der vorgesehenen Breite nur auf einer Länge von ca. 65 m zwischen der Käferflugstraße und der Einmündung Jörgstraße, 95 % der Trasse wurden nicht ausgebaut oder nur als schmale Erschließungswege hergestellt. Auch der geplante Ausbau der Hans-Schweiner-Straße wurde nicht realisiert.

Ab Anfang der 1980er-Jahre wurden im Auftrag des Tiefbauamts planerische Überlegungen angestellt, die die Leistungsfähigkeit der Trasse verbessern und notwendige Immissionsschutzaspekte berücksichtigen sollten. Die Planung ging von einer 4-spurigen Straße (zuzüglich Abbiegespuren) überwiegend in Tieflage und Überdeckelung (aus Gründen des Immissionsschutzes) ohne Knotenpunkte und teilweise kreuzungsfreien Anschlüssen mit weit geschwungenen Unterführungen und der Inanspruchnahme großer Flächen aus. Die entsprechende planungsrechtliche Anpassung durch ein Planfeststellungs- oder Bebauungsplanverfahren und hierfür erforderliche Gemeinderatsbeschlüsse erfolgten jedoch nicht.

Im Mobilitätskonzept (als Klimaschutzteilkonzept) für Heilbronn der Büros SSP Consult, Stuttgart, und BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr. Baier, Aachen, vom 30.04.2019 wird die Friedrich-Ebert-Trasse wieder als 2-streifige Verbindung zwischen der B 27 und der B 39 als Maßnahmenansatz, um Verkehre zu verlagern, erwähnt. Es wird festgestellt, dass dadurch Konflikte verschoben werden. Die zu erwartende Entlastung einzelner Hauptverkehrsstraßen gehe zulasten anderer Straßenzüge. Näheres (z.B. zum konkreten Trassenverlauf, dem Verkehrsaufkommen, Anschluss- und Knotenpunkten etc.) wird dazu nicht ausgeführt. Eine klare Positionierung zum Projekt mit Abwägung von Vor- und Nachteilen erfolgt im Mobilitätskonzept nicht.

Im Maßnahmenkatalog zum Mobilitätskonzept werden bezüglich des motorisierten Individualverkehrs andere Ausbau-/Neubaumaßnahmen für das Straßennetz, nicht jedoch die Friedrich-Ebert-Trasse genannt. Im Übrigen wird festgestellt, dass auf derartige Straßenneubaumaßnahmen wegen der Eingriffe in Natur und Umwelt möglichst verzichtet werden soll.

Aufgrund der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Auswirkungen wird daher keine Notwendigkeit mehr gesehen, die immer noch planungsrechtlich gesicherte Straße oder einen leis-

tungsfähigeren, aber sehr aufwändigen Ausbau mit allen notwendigen Immissionsschutzmaßnahmen als eine Art innerörtliche Umgehungsstraße zu realisieren. Die Kosten für die Umsetzung der Friedrich-Ebert-Trasse sind aktuell nicht genau beziffert, werden aber als sehr hoch gesehen. Die Stadt Heilbronn sowie beispielsweise auch das Land Baden-Württemberg setzen für die Zukunft vermehrt auf andere Verkehrsmittel, wie zum Beispiel den ÖPNV, das Fahrrad oder dem zu Fuß gehen. Das Land Baden-Württemberg hat sich beispielsweise das Ziel gesetzt, ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land umzusetzen. Mit dem Projekt gehen zum einen Entlastungen im Bereich der Mannheimer- / Weinsberger Straße einher. Es sollte jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass durch die Maßnahme auch Durchgangsverkehr vor allem bei Einschränkungen im Bereich der Autobahn angezogen werden kann und somit auf vorhandenen Straßen (beispielsweise der Oststraße) mit Mehrverkehr gerechnet werden muss.

Insbesondere im südöstlichen Abschnitt zwischen der Erlenbacher Straße und der Paul-Göbel-Straße / Haller Straße (B 39), außerhalb des vorliegenden Plangebiets, wäre zudem bei einem leistungsfähigen Straßenanschluss der Eingriff in Natur und Landschaft sowie in die Kaltluftschneise erheblich und würde dem Landschaftsschutzgebiet „Stiftsberg – Wartberg“ widersprechen. Auch müssten hier private Flächen erst noch erworben werden.

Stattdessen wird die Möglichkeit erkannt, die ursprünglich für den motorisierten Fahrverkehr überplanten Flächen der Friedrich-Ebert-Trasse zwischen der Binswanger Straße und der Erlenbacher Straße verschiedenen zeitgemäßen neuen Nutzungen zuzuführen, wofür die Aufstellung des Bebauungsplans 10/25 Heilbronn „Friedrich-Ebert-Trasse“ erforderlich ist.

2. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 10/25 „Friedrich-Ebert-Trasse“ erstreckt sich von der Binswanger Straße im Nordwesten über eine Länge von ca. 900 m bis zur Erlenbacher Straße bzw. dem Botanischen Obstgarten im Südosten. Die Breite beträgt im mittleren Bereich teilweise nur ca. 30 m, im Südosten weitet sich die Trasse auf bis zu ca. 70 m und im Nordwesten beträgt die Breite bis zu ca. 90 m und mehr.

Die Größe des Plangebiets beträgt ca. 4,7 ha.

3. Derzeitige Nutzung, derzeitiger Zustand

Die überwiegende Plangebietsfläche mit ca. 2,5 ha liegt brach oder wird teilweise (zwischen der Millerstraße und der Grimmstraße) als provisorischer Spielplatz und nordwestlich der Erlenbacher Straße sporadisch als Bedarfsparkplatz für Veranstaltungen in der Umgebung zwischengenutzt. Eine ca. 1,17 ha große Fläche des Plangebiets wird derzeit als sog. Grabeland genutzt.

Im Plangebiet enthalten sind die am Rand verlaufenden Straßen (drei einzelne Straßenabschnitte der Friedrich-Ebert-Straße, die Millerstraße der nördliche Abschluss der Grimmstraße) ein kurzes Stück der Jörgstraße sowie die Käferflugstraße, die das Plangebiet quert. In der Summe haben diese vorhandenen Straßenflächen eine Größe von ca. 0,66 ha.

Außerdem ist der vorhandene Kindergarten in der Millerstraße 7 mit einer Fläche von ca. 0,26 ha und der Spielplatz Flst. 2877 in der Schickhardtstraße mit 0,07 ha im Plangebiet enthalten.

Bis auf die einzelnen Gartenparzellen des Grabelands und den Kindergarten mit Freispielbereich ist das Gebiet öffentlich zugänglich.

In der unmittelbaren Umgebung befinden sich vor allem Wohngebiete, meist Geschosswohnungsbau, Reihenhäuser, Doppelhäuser und einige wenige freistehende Einzelhäuser sowie die Wartbergkirche. Am südöstlichen Plangebietsrand liegt der Botanische Obstgarten und der Israelitische Friedhof, im Nordwesten die große Straßenkreuzung Neckarsulmer Straße (B 27) / Binswanger Straße (K 9563) / Brüggemannstraße.

4. Naturräumliche Gegebenheiten

Das Plangebiet befindet sich am Fuße des Wartbergs, wo die Topografie noch relativ eben, ohne deutliche Quer- oder Längsneigung ist. Der tiefste Punkt mit ca. 170,0 m ü. NHN befindet sich im Nordwesten, oberhalb der Binswanger Straße. Die Querneigung, also der Geländeanstieg nach Osten zur Millerstraße beträgt in diesem Bereich ca. 4 bis 5 %, die Längsneigung zur Käferflugstraße (ca. 176,6 m ü. NHN) nur 2 bis 3 %. Im weiteren Verlauf ist die Friedrich-Ebert-Trasse in Längsrichtung nahezu eben auf einer Höhe von ca. 176 m bis ca. 179 m ü. NHN. An der Erlenbacher Straße im Südosten beträgt die Geländehöhe zwischen ca. 175 m und 177 m ü. NHN mit einer Querneigung von 3 bis 4 %.

Der zusammen ca. 2,5 ha große, brachliegende oder provisorisch genutzte Teil des Plangebiets ist eine Grünfläche, die vor allem aus Gras- / Wiesenflächen, die öffentlich zugänglich sind, mit insgesamt relativ geringem Gehölzbestand besteht.

Bei den Privatgärten des Grabelands handelt es sich um Zier- und Nutzgärten unterschiedlicher Ausprägung. Hier befinden sich auch die üblichen Gartenhütten und sonstige Überdachungen und Schuppen, befestigte, teils überdachte Sitzplätze und Zuwegungen.

5. Flächennutzungsplan

Die Friedrich-Ebert-Trasse ist im Flächennutzungsplan der Stadt Heilbronn als geplanter überörtlicher oder örtlicher Hauptverkehrszug dargestellt. Dies gilt auch für die großflächigen Anschlussbereiche an die B 27 / Neckarsulmer Straße im Nordwesten und B 39 / Paul-Göbel-Straße bzw. Haller Straße im Südosten außerhalb des Plangebiets.

Da mit dem Bebauungsplan 10/25 Heilbronn „Friedrich-Ebert-Trasse“ die bislang geplante verkehrliche Nutzung der Fläche (Hauptverkehrszug) aufgegeben und durch Wohnnutzung und Grünflächen ersetzt wird, ist der Bebauungsplan nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Der Flächennutzungsplan wird daher im sog. Parallelverfahren fortgeschrieben und statt Hauptverkehrszug Wohnbaufläche und Grünfläche dargestellt.

Auch die Darstellungen des Flächennutzungsplans im Bereich der großflächigen Anschlusspunkte der Friedrich-Ebert-Trasse an die B 27 und B 39 außerhalb des Plangebiets des Bebauungsplans werden der aktuellen Entwicklung angepasst. So wird der Knotenpunktsbereich

Neckarsulmer Straße / Binswanger Straße im Nordwesten in der Fläche reduziert. Im Anschlussbereich an die B 39 (Haller Straße / Paul-Göbel-Straße) im Südosten wird statt Hauptverkehrs zug Fläche für Landwirtschaft / Dauerkleingärten dargestellt. Auch der Bereich des Botanischen Obstgartens wird in diesem Zuge als Grünfläche ausgewiesen.

6. Geltendes Planungsrecht

Für das Plangebiet gelten bislang mehrere einzelne Bebauungspläne, z.T. in Kombination mit den zugehörigen Aufbauplänen:

Im nordwestlichen Teil des Plangebiets die Bebauungspläne 10/1 vom 20.11.1950, 10/4 vom 10.09.1953 und 22/3 vom 03.05.1954. Hinzu kommt eine kleine Teilfläche des Bebauungsplans 22/17, rechtskräftig seit 20.07.2017, mit dem ein Spielplatz festgesetzt wurde, der nur wesentlich größer und an einer anderen Stelle vorgesehen ist. Zusätzlich zu den Bebauungsplänen 10/1, 10/4 und 22/3 gilt die Ortsbausatzung 1939, die hier für die Baugebietsflächen Baustufe IIb, vergleichbar einem allgemeinen Wohngebiet, festsetzt.

Im mittleren und südöstlichen Teil des Plangebiets gilt bisher der Bebauungsplan 10/8 mit zugehörigem Aufbauplan vom 20.04.1961, ebenfalls in Verbindung mit der Baustufe IIb der Ortsbausatzung 1939. Außerdem wird eine kleine Teilfläche an der Wartbergkirche bislang vom Bebauungsplan 10/11, rechtskräftig seit 22.07.1965, überplant.

Nach dem bisher verbindlichen Planungsrecht sind ca. 47 % des Plangebiets als Verkehrsfläche, ca. 27 % als öffentliche Grünfläche im Sinne eines Straßenbegleitgrüns und ca. 25 % als Baugebietsfläche (im Bereich zwischen Millerstraße und Grimmstraße) sowie ca. 1 % als Spielplatz festgesetzt.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan 10/25 „Friedrich-Ebert-Trasse“ wird in dessen Geltungsbereich das bisherige Planungsrecht aufgehoben und ersetzt.

7. Wahl des Aufstellungsverfahrens

Das Plangebiet ist beiderseits von Wohnbebauung umschlossen und liegt somit im Siedlungszusammenhang. Der Bebauungsplan dient der Nachverdichtung und anderen Maßnahmen der Innenentwicklung. Obwohl die Voraussetzungen für die Aufstellung des Bebauungsplans im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB eigentlich gegeben sind, wird ein „normales“ Verfahren mit frühzeitiger Öffentlichkeitsbeteiligung und Umweltprüfung / Umweltbericht durchgeführt, zumal dies für die erforderliche Flächennutzungsplanänderung (s.o. Ziff. 5.) ohnehin erforderlich ist.

8. Städtebauliche Erläuterungen

Mit dem Bebauungsplan 10/25 Heilbronn „Friedrich-Ebert-Trasse“ werden mehrere Ziele verfolgt:

So soll die bisherige verkehrliche Zielsetzung aufgegeben, dringend benötigter Wohnraum in bevorzugter Lage mit einem noch zu definierenden Anteil an gefördertem und belegungsgebundenen Wohnungen geschaffen, öffentliche Grünflächen für Spiel und Freizeit, aber auch aus ökologischen Gründen dauerhaft gesichert, und eine Durchwegung für Radfahrer und Fußgänger gewährleistet werden. In diesem Zusammenhang ist auch die Errichtung eines größeren,

integrierten Kindergartens in der Millerstraße sowie optional ein Pflegeheim in der Grimmstraße vorgesehen. Außerdem ist im Bereich an der Erlenbacher Straße ein baumbestandener öffentlicher Parkplatz geplant, der die angrenzenden Wohngebiete vom Parkdruck bei Veranstaltungen in der Umgebung entlasten soll.

8.1 Allgemeines Wohngebiet

Auf rund 51 % des Plangebiets ist eine Wohngebietsausweisung einschließlich Energiezentrale und Car-Sharing-Parkplatz vorgesehen. Zur Einfügung in die Nachbarbebauung sind im südöstlichen Bereich 3 Vollgeschosse zzgl. Staffelgeschoss (Nichtvollgeschoss), im nordwestlichen Bereich zumeist 4 Vollgeschosse, ggf. mit ausgeschnittenen Dachterrassen

Die beispielhaften Gebäudetypen im Nordwesten des Plangebiets, bestehend aus etwa quadratischen „Punkthäusern“ mit 4 Vollgeschossen (ohne zusätzliche Staffelgeschosse), aber situationsbezogen auch langgestreckten Haustypen / Sonderformen wurden im Auftrag der Stadt vom Architekturbüro Glück und Partner aus Stuttgart entwickelt. Für den südöstlichen Bereich des Plangebiets wurde das Architekturbüro Vogt und Heller aus Neckarsulm beauftragt. Hier wurden zwei verschiedene Haustypen mit jeweils 3 Vollgeschossen zzgl. Staffelgeschoss beispielhaft vorgeschlagen, winkelförmig oder polygonal und langgestreckt.

Diese Bebauungsvorschläge wurden im Weiteren von der Verwaltung überarbeitet und an aktuelle Entwicklungen und Ansprüche sowie Feuerwehrbelange angepasst.

Da der vorhandene Kindergarten in der Millerstraße 7 trotz des relativ geringen Alters bereits Sanierungsbedarf aufweist, soll der Abbruch und Ersatz an gleicher Stelle ermöglicht werden. Um die Ausnutzung des Grundstücks zu optimieren, kann der Kindergarten z.B. im miteinander verbundenen Erdgeschoss zweier Mehrfamilienhäuser eingerichtet werden. Der Außenspielbereich ist südwestlich vorgelagert und zur öffentlichen Grünfläche ausgerichtet.

Bei Bedarf kann im Nordosten der Grimmstraße alternativ zum „normalen“ Geschosswohnungsbau ein Pflegeheim mit ca. 75 Zimmern entstehen. Die hierfür erforderlichen Dimensionen sind in der städtebaulichen Planung berücksichtigt.

8.2 Kenndaten, Flächenbilanz

Allgemeines Wohngebiet	2,32 ha	(49,6 %)
Sondernutzungsfläche (Energiezentrale, Car-Sharing)	0,07 ha	(1,5 %)
Öffentliche Grünfläche	0,98 ha	(20,9 %)
- davon Parkanlage / Spielplatz	0,86 ha	(18,4 %)
- davon Verkehrsgrünfläche	0,12 ha	(2,5 %)
Verkehrsfläche (einschl. Fuß-/Radwegen außerhalb Parkanlage)	1,09 ha	(23,3 %)
- davon vorhandene Straßenfläche	0,66 ha	(14,1 %)
(Bedarfs)Parkplatz mit Baumpflanzungen	0,22 ha	(4,7 %)
Summe	4,68 ha	(100,0 %)

Im südöstlichen Bereich des Plangebiets, südöstlich der Wartbergkirche, sind ca. 100 bis 105 Wohneinheiten, im nordwestlichen Bereich ca. 170 bis 180 Wohneinheiten sowie weitere 75 Zimmer in einem Pflegeheim zu erwarten.

In der Summe ergibt dies rund 275 Wohnungen und 75 Pflegeheimzimmer mit - überschlägig ermittelt – insgesamt bis zu 700 Einwohnern.

9. Verkehr

9.1 Äußere Erschließung

Die äußere Erschließung des Plangebiets verteilt sich auf Käferflugstraße, Wartbergstraße und Erlenbacher Straße. Über diese Straßen erfolgt die Ableitung der Ziel- und Quellverkehre von / zu den Hauptverkehrsstraßen, insbesondere der B 27 und der B 39.

9.2 Innere Erschließung

Für die innere Erschließung bezüglich des motorisierten Individualverkehrs werden z.T. vorhandene Straßen (Millerstraße, Grimmstraße) verwendet. Die Millerstraße kann unverändert bleiben. Die Grimmstraße erhält eine neue kompakte Wendeanlage. Die bereits vorhandenen Straßenäste der Friedrich-Ebert-Straße werden verbreitert (zwischen der Wartbergstraße und der Erlenbacher Straße sowie die Stichstraße südöstlich der Käferflugstraße) oder umgebaut / verlängert (nordwestlich der Käferflugstraße). Lediglich ein Straßenast der Friedrich-Ebert-Straße muss gänzlich neu gebaut werden (zwischen der Hieberstraße / Wartbergkirche und der Wartbergstraße).

Somit besteht die innere Erschließung des Plangebiets aus drei vorhandenen und teilweise auszubauenden Stichstraßen (Millerstraße, Grimmstraße und Friedrich-Ebert-Straße südöstlich der Käferflugstraße) sowie einer Straßenschleife zwischen der Hieberstraße und der Erlenbacher Straße (mit Anbindung der Wartbergstraße). Das Erschließungssystem ergibt für den motorisierten Fahrverkehr keine zusätzlichen Verbindungen nach Nordosten zur Schickhardtstraße. Auch in Nordwest-Südost-Richtung entsteht keine durchgängige Fahrbeziehung, die eine Abkürzung darstellt, so dass Schleichverkehr ausgeschlossen ist.

Bis auf einen Straßenabschnitt zwischen der Wartbergkirche und der Wartbergstraße sind alle Erschließungsstraßen beidseitig anbaufähig, wodurch der Erschließungsaufwand reduziert wird.

9.3 Fuß- und Radwege

Im Gegensatz zum motorisierten Fahrverkehr ist für Fußgänger und Radfahrer eine Durchlässigkeit des Gebiets sowohl in Längs-, als auch in Querrichtung vorgesehen. Besonders wichtig ist die Verbindung in Längsrichtung mit neuem Anschluss an die Fuß- und Radwege in der Binswanger Straße / Ecke Neckarsulmer Straße im Nordwesten.

Im nordwestlichen Bereich des Plangebiets, nordwestlich der Käferflugstraße ist die Fuß-/Radwegeverbindung in die öffentliche Grünfläche integriert und geht dann in eine mittig im Straßenraum verlaufende Wegeführung mit einer alleearartigen Baumbepflanzung über. In den übrigen Abschnitten des Plangebiets gibt es die Möglichkeit, verkehrsberuhigt ausgebauten Erschließungsstraßen oder separate Wege zu benutzen.

An allen sich aus der Umgebung anbietenden Stellen werden vorhandene Querverbindungen aufgenommen oder neu geschaffen, um eine Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer auch in Querrichtung zu schaffen, das Plangebiet zu vernetzen.

9.4 Parkierung

Öffentliche Parkierungseinrichtungen ergeben sich in der Regel am Straßenrand, sofern Zufahrten und Feuerwehrflächen dies nicht ausschließen.

Im Bereich zwischen der Käferflugstraße und der Jörgstraße, in dem sich heute bereits öffentliche Parkstände befinden, sind durchgängige Längsparkstreifen in beiden Fahrtrichtungen geplant.

Im Südosten des Plangebiets an der Erlenbacher Straße ist ein großer öffentlicher Parkplatz für bis zu ca. 60 bis 65 PKW vorgesehen, da insbesondere bei Veranstaltungen in der näheren Umgebung (im Botanischen Obstgarten oder bei Weinbaubetrieben) Parkdruck entsteht. Der Parkplatz wird aber im Gegensatz zum jetzigen Zustand mit Bäumen überstellt, ökologisch aufgewertet, im Sommer verschattet und gestalterisch gegliedert.

Im Bereich des derzeitigen Spielplatzes südwestlich der Schickhardtstraße ist ein Parkplatz für Car-Sharing-Angebote in Verbindung mit öffentlichen Ladestationen geplant, der mit einem Solardach (Photovoltaik) überdeckt werden könnte.

9.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Erschließung bezüglich des ÖPNV ist durch eine Stadtbuslinie in der parallel zum Plangebiet verlaufenden Schickhardtstraße bzw. den drei Bushaltestellen (Käferflug, Wartbergstraße und Schickhardtstraße) gesichert. Die Haltestellen sind in zumutbarer Entfernung vom Plangebiet fußläufig gut erreichbar.

10. Ver- und Entsorgung

Inwieweit die technische Ver- und Entsorgung (Trinkwasser-, Gas- und Stromversorgung, Abwasserentsorgung) gesichert ist bzw. welche Maßnahmen hierfür erforderlich sind, wird im weiteren Verfahren geklärt.

11. Öffentliche Grünflächen, Spielplätze

Im nordwestlichen Bereich des Plangebiets, zwischen der Millerstraße und der Grimmstraße weist das Plangebiet eine deutlich größere Breite als im sonstigen Verlauf der Friedrich-Ebert-Trasse auf. Trotz der straßenbegleitenden Bebauung an der Millerstraße und dem nördlichen Ende der Grimmstraße verbleibt eine ausreichend breite, mittig gelegene Freifläche, die als öffentliche Grünfläche gesichert wird. Insgesamt ist diese Fläche ca. 7.900 m² groß. Eine Teilfläche, benachbart zum abgegrenzten Freispielbereich des Kindergartens (Bestandteil des allgemeinen Wohngebiets) kann als Kinderspielplatz eingerichtet und mit Spielgeräten ausgestattet werden. Eine weitere Fläche mit fließendem Übergang zu den sonstigen Grünanlagen ist als ebene Gebrauchsrasenfläche geplant, die sich bei Aufstellung von zwei Toren zum Bolzen für

Kinder und Jugendliche eignet oder anderem Freizeitsport zur Verfügung steht. Wichtig ist hierbei die Multifunktionalität, so dass die ebene Freifläche gelegentlich auch für öffentliche Feierlichkeiten oder zum Aufstellen eines großen Zelttes verwendet werden kann.

Die öffentliche Grünfläche wird vom Hauptfuß- und Radweg in Richtung Nordwest-Südost sowie mehreren Querverbindungen durchzogen und dadurch fußläufig sehr gut in die Umgebung eingebunden.

Selbstverständlich wird die Grünfläche durch vielfältige Baumpflanzungen räumlich gegliedert, insbesondere an den Rändern eingefasst und ökologisch aufgewertet. Außerdem spenden die Bäume insbesondere im Sommerhalbjahr Schatten, wodurch eine Aufheizung bei starker Sonneneinstrahlung reduziert wird. Speziell der Hangbereich zur tiefer liegenden Binswanger Straße soll zur optischen Abschirmung dicht mit Gehölzen begrünt werden.

Oberhalb dieses Böschungsbereichs befindet sich der tiefste Punkt der Grünfläche, so dass hier ggf. von Dachflächen der Neubauten abgeleitetes Niederschlagswasser oberirdisch in einem Verdunstungsteich gesammelt werden kann. Als Auffangbecken dient dieser auch der Pufferung von Niederschlagswasser bei Starkregenereignissen.

Im schmaler werdenden Übergangsbereich der Friedrich-Ebert-Trasse zur Käferflugstraße ist eine Alleebeepflanzung vorgesehen, wodurch die Wegeführung betont wird.

Eine weitere öffentliche Grünfläche, die weitaus kleiner ist (ca. 700 m²), ist nördlich der Wartbergkirche geplant. Dadurch wird diese besondere Stelle im Verlauf der Friedrich-Ebert-Trasse durch die Freihaltung von Bebauung und die öffentliche Nutzung betont. Es wird vorgeschlagen, den bisherigen Spielplatz südlich der Schickhardtstraße, der ohnehin dringenden sanierungsbedarf besitzt, hierhin zu verlegen.

Entlang der in Längsrichtung verlaufenden Fuß- und Radwegebeziehung sind lineare Grünstrukturen als Verkehrsgrünflächen mit zusammen ca. 1.100 m² vorgesehen, wodurch die Wegeführung optisch betont und gestalterisch aufgewertet wird. Baumpflanzungen in diesen Grünflächen tragen zur Verschattung (im Sommerhalbjahr) und zur ökologischen Aufwertung bei.

12. Natur und Landschaft, Umweltbericht, Artenschutz

Für den Bebauungsplan 10/25 wird im weiteren Verfahren eine Umweltprüfung mit Umweltbericht erstellt werden.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden bilanziert, den Ausgleichsmaßnahmen gegenübergestellt werden. Bei der Eingriffsbilanzierung ist dabei nicht die Ist-Situation, sondern die bisherige planungsrechtliche Situation (mit der Straßenbaumaßnahme) der jetzigen Planung gegenüberzustellen. Diesbezüglich liegt voraussichtlich kein zusätzlicher Eingriff, sondern eventuell sogar eine geringfügige Verbesserung der planungsrechtlichen Situation vor, zumal über 20 % der Plangebietsfläche durch den Bebauungsplan 10/25 als öffentliche Grünfläche oder Verkehrsgrünfläche dauerhaft gesichert werden und weitere 14,2 % bereits ausgebaute Straßenfläche ist, die nicht zusätzlich versiegelt werden muss. Die Bilanz im Vergleich der bisherigen planungsrechtlichen Situation mit der vorliegenden Planung ergibt im Einzelnen:

- Öffentliche Verkehrsfläche einschließlich Verkehrsgrünfläche und Parkplatz			
	bisher 3,47 ha	neu 1,43 ha	= - 2,04 ha
- Baugebietsfläche	bisher 1,15 ha	neu 2,39 ha	= + 1,24 ha
- Parkanlage, Spielplatz	bisher 0,06 ha	neu 0,86 ha	= + 0,80 ha
Summe	bisher 4,68 ha	neu 4,68 ha	

Ausgehend von einem Versiegelungsgrad von 52 % der bisherigen Baugebietsfläche, der sich aus der Baustufe IIb der Ortsbausatzung 1939 und der bislang festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche ableitet, sowie einer „Worst-Case-Betrachtung“ mit einem Befestigungsanteil von 60 % der geplanten Wohngebietsfläche (unter Anrechnung von Tiefgaragen) ergibt sich in der Gesamtbilanz eine geringfügige Verringerung der Versiegelung um ca. 0,1 ha. Eine Gegenüberstellung der nun vorliegenden Planung mit der Straßenbaumaßnahme der 1980er Jahre würde eine noch deutlichere Verringerung des Eingriffs ergeben. Da diese planungsrechtlich nicht umgesetzt wurde, erübrigt sich jedoch eine genauere Bilanzierung.

Zudem wird der Bebauungsplan 10/25 weitere ökologisch bedeutsame Festsetzungen für öffentliche und private Flächen, wie umfangreiche Pflanzgebote, Dachbegrünung, Regenwasserbewirtschaftung etc. enthalten, die es bislang nicht gab.

Die Belange des Artenschutzes sind unabhängig von der beschriebenen Eingriffsregelung zu berücksichtigen. Hierfür erfolgte bereits im Jahr 2019 durch das Planungsbüro Zieger-Machauer, Landschaft-Freiraum-Umwelt, aus Altlußheim eine artenschutzrechtliche Potenzialanalyse.

Ergebnis war, dass für die Artengruppen der Insekten und sonstigen Wirbellosen, der Amphibien und der Kleinsäuger ein Vorkommen artenschutzrechtlich relevanter und streng geschützter Arten im Plangebiet ausgeschlossen werden kann und Verstöße gegen § 44 BNatSchG in dieser Hinsicht nicht zu erwarten sind.

Da aber das Vorkommen weiterer streng geschützter Tierarten nicht vollständig ausgeschlossen werden kann, werden weiterführende Untersuchungen hinsichtlich der Artengruppen Fledermäuse, Reptilien und Vögel angeregt. Dies erfolgt im weiteren Verfahren.

Gehölzfällungen sind jedenfalls nur außerhalb der Vogelbrutzeiten, also i.d.R. im Zeitraum von Oktober bis Februar zulässig.

13. Wasser- und Bodenschutz

In der Umgebung des Plangebiets befindet sich kein oberirdisches Gewässer, in welches unverschmutztes Niederschlagswasser eingeleitet werden könnte. Auch die Versickerungsfähigkeit des Bodens ist fraglich.

Vorgesehen ist, für die Wohngebäude Zisternen vorzuschreiben, in denen Dachflächenwasser gesammelt und verzögert abgeleitet sowie zur Wiederverwendung (Bewässerung von Grünflächen) vorgehalten wird. Dies dient einerseits einem gewissen Hochwasserschutz, andererseits der Einsparung von Trinkwasser.

Außerdem kann bei Bedarf ein Trennsystem mit separater Ableitung des unverschmutzten Niederschlagswassers (Überlauf der Zisternen) in Verdunstungsmulden /-teiche erfolgen, die wiederum einen Überlauf in die Mischwasserkanalisation erhalten. Ein solcher Verdunstungsteich ist beispielhaft an einer topografisch tief gelegenen Stelle am nordwestlichen Plangebietsrand innerhalb der öffentlichen Grünfläche dargestellt (s.o. Ziff. 10.). Die Umsetzung eines solchen Entwässerungssystems bedarf einer weitergehenden Untersuchung.

Versickerungsfähige Ausführungen für oberirdische Stellplätze und Fußwege sowie die Festsetzung extensiver Dachbegrünung von Flachdächern sind aus ökologischen und gestalterischen Gründen obligatorisch.

14. Stadtklima

Die bisher von Bebauung freie Friedrich-Ebert-Trasse ist in stadtklimatischer Hinsicht keine wichtige Ventilationsbahn und für die Durchlüftung der Innenstadtbereiche sowie der Stadtrandbereiche nicht wesentlich. Die für die bauliche Nutzung der Friedrich-Ebert-Trasse erstellte „Untersuchung möglicher Auswirkungen auf das Klima“ des Ingenieurbüros Matthias Rau vom 04.08.2022 kommt zu dem Ergebnis, dass die oberhalb des Plangebiets am Hang des Wartbergs befindlichen Rebflächen nur unwesentlich zur Kaltluftentstehung beitragen. Ausgeprägte Hangabwinde in Richtung des Plangebiets sind hier eher nicht zu erwarten.

Die meisten Baukörper passen sich in klimatischer Hinsicht gut in die Umgebungssituation ein, so dass eine ausreichende Durchlüftung des Plangebiets und der Umgebung gegeben ist. Die im südöstlichen Teilbereich vorgeschlagenen Anpassungen bei der Gebäudestellung sind in Abwägung mit einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden nicht umsetzbar.

Die „Untersuchung möglicher Auswirkungen auf das Klima“ ergibt außerdem, dass das thermische Niveau bei austauscharmen Wetterlagen im Plangebiet und der näheren Umgebung etwa gehalten werden kann, wenn im Gebiet eine gewisse Begrünung erfolgt und auch unversiegelte Flächen erhalten werden. Dies wird im städtebaulichen Konzept umgesetzt.

Der Talzug zwischen dem botanischen Obstgarten und der B 39, im Bereich der Hans-Schweiner-Straße südöstlich außerhalb des Plangebiets stellt eine „Frischlufschneise“ dar. Diese wird durch den Verzicht auf die Straßenbaumaßnahme „Friedrich-Ebert-Trasse“ bzw. deren Anschluss an die B 39 unverändert belassen, so dass hier eine eventuelle klimatische Beeinträchtigung vermieden wird.

15. Immissionsschutz

15.1 Schallimmissionen

Der nordwestliche Teil des Plangebiets ist erheblichen Schallimmissionen ausgesetzt, da sich in nur geringem Abstand die 4-spurige Neckarsulmer Straße (B 27) sowie die Binswanger Straße (K 9563) befinden, die beide ein hohes Verkehrsaufkommen aufweisen, bzw. der dortigen ampelgeregelten Kreuzung. Daher ist eine schalltechnische Untersuchung geplant, mit der die Belastung und entsprechend erforderliche Schallschutzmaßnahmen ermittelt werden. Bei den Schallschutzmaßnahmen kann es sich insbesondere um passive Maßnahmen an den Gebäudefassaden oder –grundrissen handeln. Bei der geplanten Neubebauung im Nordosten der Grimmstraße sind diese auch in Kombination mit Gebäudeteilen denkbar, die die Baukörper miteinander verbinden und wie eine Lärmschutzwand wirken. Auch wintergartenähnliche Pufferzonen an den Fassaden sind in dieser Hinsicht wirksam.

Auch die aus dem Schienenverkehr auf der DB-Bahnstrecke Heilbronn – Bad Friedrichshall resultierenden Schallimmissionen wirken sich laut der Lärmkartierung 2017 von Nordwesten her auf das Plangebiet bis etwa zur Käferflugstraße aus. Durch die geplante teilweise Neubebauung der Fläche ist eine gewisse Lärmabschirmung zu erwarten.

Auch die Immissionsbelastung aus dem Schienenverkehr wird in der o.g. schalltechnischen Untersuchung betrachtet und ggf. in das Erfordernis von Lärmschutzmaßnahmen einfließen.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen, das aus den geplanten (Wohn)Nutzungen resultiert, verteilt sich relativ gleichmäßig auf mehrere Wohn- und Sammelstraßen, die den Verkehr dem Hauptstraßennetz zuführen. Ob es dabei in einzelnen Bereichen durch den Bebauungsplan zu unzumutbaren Mehrbelastungen kommt, bedarf im weiteren Verfahren ebenfalls einer gutachterlichen Klärung.

15.2 CO₂-Immissionen

Da sich das Plangebiet in städtischem Eigentum befindet, kann eine Nahwärmeversorgung mit entsprechendem Anschluss- und Benutzungszwang eingerichtet werden. Dabei kann die Nahwärmeversorgung einem hohen Standard im Sinne der CO₂-Einsparung entsprechen. Einzelheiten zu Aufwand, Nutzen und Rentabilität und der sich daraus ergebenden Systemwahl für die Anlagentechnik sind im weiteren Aufstellungsverfahren zu klären.

Für einen eventuellen, sich aus der Nahwärmeversorgung und Energiegewinnung /-speicherung ergebenden Platzbedarf wird im Bebauungsplan eine Sonderfläche südlich der Schickhardtstraße vorgehalten.

16. Archäologie

Eine Teilfläche zwischen der Millerstraße und der Grimmstraße im Nordwesten des Plangebiets ist gemäß der Denkmaltopografie Heilbronn Bestandteil eines größeren vorgeschichtlichen Siedlungsplatzes mehrerer Epochen. Mit entsprechenden archäologischen Funden ist daher zu rechnen. Inwieweit nähere Untersuchungen erforderlich werden, wird im weiteren Aufstellungsverfahren geklärt.

In den Bebauungsplan wird ggf. eine entsprechende nachrichtliche Übernahme aufgenommen.

17. Eigentumsverhältnisse, Bodenordnung

Nahezu alle Flächen des Plangebiets (99,96 %) befinden sich im Eigentum der Stadt Heilbronn. Lediglich eine weniger als 20 m² große Teilfläche des Flst. 2731 befindet sich im Eigentum der evangelischen Kirche. Hierfür ist ein Erwerb zum Ausbau einer Straßenverbindung geplant. Die Baugrundstücke können zur Bebauung an Investoren, Baugemeinschaften oder die Stadt-siedlung Heilbronn veräußert werden.

Ein Umlegungsverfahren ist aufgrund der Eigentumsverhältnisse nicht erforderlich. Lediglich eine Neuparzellierung der Flächen muss zur Umsetzung der Planung erfolgen.

18. Vertragliche Regelungen

Da - wie bereits erwähnt - die Stadt Heilbronn Eigentümerin nahezu aller Flächen im Plangebiet ist, besteht die Möglichkeit, über den Bebauungsplan hinausgehende Regelungen in alle liegenschaftlichen Verträge aufzunehmen oder jeweils städtebauliche Verträge mit Grundstückserwerbern abzuschließen.

Diese Regelungsmöglichkeiten betreffen u.a. den Anteil an gefördertem und belegungsgebundenem Wohnungsbau, den Anschluss- und Benutzungszwang an ein Nahwärmenetz oder Auflagen zur äußeren Gestaltung von Gebäuden und Freiflächen.

19. Einnahmen und Ausgaben

Durch die Privatisierung der festgesetzten Baugebietsflächen (ca. 2,36 ha Nettobauland) sind nicht unerhebliche Einnahmen für die Stadt zu erwarten.

Neben den Planungskosten ergeben sich Ausgaben für Erschließungsmaßnahmen und die Anlage von öffentlichen Grünflächen / Spielplätzen sowie öffentlichen Parkplätzen. Ob und inwieweit eine (teilweise) Erstattung mittels Erschließungsbeiträgen erfolgt, ist zu gegebener Zeit zu entscheiden.

Dr. Böhmer