

Stadt Heidenheim an der Brenz  
Baubereichsplan 01.00

Begründung

gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

zum

Bebauungsplan

” Zentrale Omnibushaltestelle Marienstraße ”

Inhaltsverzeichnis:

Übersichtsplan	Seite 3
1. Gründe für die Aufstellung des Bebauungsplanes	Seite 4
2. Lage, Topographie und Geltungsbereich	Seite 4
3. Heutiger Zustand	Seite 5
4. Geltendes Recht, andere Planungen	Seite 5
5. Erschließung	Seite 5
6. Versorgung	Seite 7
7. Entsorgung	Seite 8
8. Planerische Gestaltung	Seite 8
9. Sozialplan	Seite 9
10. Planverwirklichung	Seite 9
11. Kosten	Seite 9
12. Flächen	Seite 10

Übersichtsplan M 1:10.000

## 1. Gründe für die Aufstellung des Bebauungsplanes

Der Gemeinderat der Stadt Heidenheim stimmte in seiner Sitzung am 23.07.1998 dem integrierten Verkehrsentwicklungsplan (VEP) grundsätzlich zu und beauftragte zudem die Verwaltung, die erforderlichen Maßnahmen weiter zu bearbeiten und die für die Umsetzung der Einzelmaßnahmen notwendigen Detailplanungen durchzuführen.

Ziel des integrierten Verkehrsentwicklungsplanes ist es, die bestehenden Defizite und Mängel in Städtebau und Verkehr zu beseitigen und die städtischen Funktionen Arbeiten, Wohnen, Einkaufen und Aufenthalt zu verbessern bzw. auch künftig in einem hohen Maße zu gewährleisten.

Ein wesentlicher Kernpunkt ist die Attraktivierung und damit Verbesserung des ÖPNV. Um ein flexibles und leistungsfähiges Stadtbussystem einzurichten, bedarf es der Anlage einer "Zentralen Omnibushaltestelle" (ZOH) als Verknüpfungspunkt der Linien untereinander und mit dem Regionalverkehr an einem zentralen innerstädtischen Punkt.

Im Rahmen der Standortermittlung für die ZOH kristallisierte sich der Bereich zwischen der Olgaschule und der Commerzbank als geeignetster Standort heraus. Das Gelände ist im Bereich der geplanten ZOH noch unbebaut. Derzeit werden die Flächen überwiegend als Parkplätze genutzt oder liegen brach. Entlang der Brenzstraße besteht eine fast geschlossene Bebauung, während sonst Einzelgebäude vorherrschen. Städtebaulich gesehen stellt sich die vorhandene Bebauung aufgrund der sehr unterschiedlichen Baukörper und vorhandenen Nutzungen überwiegend sehr heterogen dar.

Für die Realisierung der ZOH müsste in den bestehenden Schulhof der Olgaschule eingegriffen werden. Ein Problem ergibt sich jedoch zukünftig daraus nicht, da nach internen Untersuchungen absehbar ist, dass die Olgaschule an diesem Standort, auch aufgrund rückläufiger Schülerzahlen, als Schule in Zukunft nicht mehr benötigt wird.

Der Bebauungsplan dient einerseits der planungsrechtlichen Absicherung der "Zentralen Omnibushaltestelle Marienstraße" und soll andererseits auf den angrenzenden Grundstücken eine adäquate bauliche Nutzung ermöglichen. Der Bebauungsplan trägt damit wesentlich zur Aufwertung dieses heute untergenutzten städtischen Bereichs bei und führt ihn einer zeitgemäßen Nutzung zu, wobei die geplante Ausweisung als Kerngebiet eine Verschmelzung aller innenstadtrelevanten Nutzungen erlaubt.

## 2. Lage, Topographie und Geltungsbereich

Der Planbereich befindet sich in zentraler verkehrsgünstiger Lage in Heidenheim zwischen der Olgastraße, der Bahnhofstraße, der Brenzstraße und der Marienstraße. Das Quartier ist von allen umgebenden Straßen aus erschlossen.

Das Gelände steigt von Süden nach Norden hin flach an, wobei der maximale Höhenunterschied im Gelände bei ungefähr einem Meter liegt. Der höchste Geländepunkt liegt an der Olgastraße im Bereich der Olgaschule (ca. 491 m ü.NN.).

Der Bebauungsplan wird begrenzt durch die Olgastraße (B 466) im Norden, die Bahnhofstraße im Osten, die Brenzstraße (B 466) im Süden und die Marienstraße im Westen. Folgende Flurstücke sind betroffen:

Die Verkehrsflächen 254/4, 254/5 und 255 (Brenzstraße), 310/1 (Bahnhofstraße), 323/3 und 341 (Olgastraße), 347 (Marienstraße) sowie die Grundstücke 324, 329, 330, 331, 332, 332/1, 333, 336, 336/1, 336/2, 336/3, 340/9 (teilweise), 347/2, 347/3 und 347/4.

### 3. Heutiger Zustand

Trotz der zentralen innerstädtischen Lage ist das Quartier heute sehr unterschiedlich bebaut und genutzt. Eine durchgängige Bebauung besteht nur entlang der Brenzstraße. Diese Bebauung wirkt aufgrund ihres Baustils sowie der vorherrschenden Proportionen insgesamt homogen.

Zwei größere Einzelbauwerke bestimmen das Erscheinungsbild im Kreuzungsbereich der Marienstraße/Olgastraße und der Bahnhofstraße/Olgastraße. Die Olgaschule, die unter Denkmalschutz steht, und das Amtsgericht prägen die städtebauliche Struktur in diesem Bereich, ohne jedoch in ihr Umfeld städtebaulich eingebunden zu sein.

Der Innenbereich des Quartiers wird durch die als Nutzung vorherrschende Parkierung bestimmt. Bis auf einige wenige Restgrünbereiche herrschen versiegelte Flächen vor.

### 4. Geltendes Recht, andere Planungen

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes und die daran angrenzenden Flächen regeln Baulinienpläne von 1864 und 1869 zusammen mit § 34 BauGB die Bebaubarkeit der Grundstücke. Lediglich für Teilflächen der Olgastraße und Bahnhofstraße sowie für den Eugen-Jaekle-Platz sind qualifizierte Bebauungspläne vorhanden.

Der rechtsverbindliche Flächennutzungsplan der Stadt Heidenheim stellt das Gebiet als Kerngebiet dar.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich mehrere Bau- und Kunstdenkmale gemäß § 2 DSchG, diese sind im Bebauungsplan gekennzeichnet. Außerdem liegt das gesamte Plangebiet im Bereich des ehemaligen römischen Kastells und Vicus (vgl. archäologischer Plan des römischen Heidenheim, 1994) sowie einer ehemaligen alamannischen Siedlung. Diese archäologischen Kulturdenkmale fallen ebenfalls unter § 2 DschG.

### 5. Erschließung

#### 5.1 Verkehrliche Erschließung

Das Quartier ist vollständig von öffentlichen Straßen umgeben, so dass eine sehr gute verkehrliche Erschließung gewährleistet ist. Die Erschließung der "Zentralen Omnibushaltestelle Marienstraße" erfolgt ausschließlich über die Brenz- und Olgastraße. Abfließen kann der Busverkehr systembedingt dann nur über die Marienstraße. Eine Erschließung der Grundstücke über die Verkehrsflächen der ZOH ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht wünschenswert und wird deshalb planerisch unterbunden.

#### 5.2 Die Zentrale Omnibushaltestelle Marienstraße

##### Dimensionierung und Gliederung

Die Dimensionierung der ZOH ergibt sich aus einer Reihe von einschlägigen technischen Richtlinien sowie aus den Anforderungen des Stadtbuskonzeptes und des sonstigen Omnibusverkehrs.

Die ZOH verfügt über drei einzelne Bussteige mit jeweils drei Haltepositionen. Zusätzlich zu diesen neun Haltepositionen kann eine weitere Ausstiegshaltestelle in der Marienstraße für

Busse mit Fahrtziel ZOB angeboten werden. Die Länge der Bussteige wurde so gewählt, dass sie ausreichend Platz bietet, um jede Haltestellenposition mit einem Gelenkbus anfahren zu können. Die Fahrgassen zwischen den Haltestellen werden so breit ausgeführt, dass Busse aneinander vorbeifahren können. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, die Betriebsabläufe im Bereich der ZOH reibungslos und flexibel zu gestalten.

Zur Durchführung des Stadtbuskonzeptes sind zu den vorgegebenen Rendezvouszeitpunkten jeweils vier bis fünf Haltepositionen gleichzeitig erforderlich. Nach heutigem Fahrplan (Stand 1999) können dann noch mindestens vier Busse aus dem Bereich Regionalverkehr zu diesen Zeitpunkten in das Rendezvousprinzip eingebunden werden. Dies wurde im Rahmen der Planungen von den betroffenen Betreibern der Buslinien als ausreichend erachtet.

Auch in Spitzenzeiten wird es nicht zu Behinderungen kommen, da die Busse des Regionalverkehrs die ZOH nur zum Ein- und Aussteigen anfahren werden. Längere Standzeiten (Pausen), wie sie heute am ZOB Rathaus vorkommen, sind in Zukunft ausgeschlossen. Der Stadtbusverkehr wird die ZOH zukünftig während 20 Minuten pro Stunde auf vier bis fünf Haltepositionen belegen. Die restliche Zeit kann voll dem Regionalverkehr zur Verfügung gestellt werden.

Die Bordsteinhöhe der Bussteige über der Fahrgasse wird so ausgeführt, daß sie die in Zukunft eingesetzte Niederflurtechnik unterstützen wird. Die Haltestelle wird mit allen ihrer Bedeutung entsprechenden Ausrüstungen (zum Beispiel Sitzgelegenheiten und Fahrgastinformation) ausgestattet.

Um im gesamten Bereich einen ausreichenden Schutz vor der Witterung bieten zu können, ist eine vollständige Überdachung der ZOH vorgesehen. Zudem wird dadurch die Bedeutung der ZOH sichtbar hervorgehoben und städtebaulich unterstrichen.

#### Verkehrliche Auswirkungen der ZOH im Straßennetz der Stadt Heidenheim

Die Marienstraße ist heute im Bereich der geplanten ZOH so stark belastet, daß der geplante Omnibusverkehr nicht in der angestrebten Qualität verwirklicht werden kann. Der Verkehrsstrom in der Marienstraße muss also reduziert werden. Dies wird unter anderem durch den Umbau der Schnaitheimer Straße sowie der Achse Karl-/Marienstraße in normale innerstädtische Hauptverkehrsstraßen mit Gegenverkehr entsprechend den im integrierten Verkehrskonzept entwickelten Maßnahmen ermöglicht, wobei die Marienstraße im Bereich vor der ZOH zukünftig zur Einbahnstraße in Richtung Süden wird (gilt nur für den IV).

Aus verkehrstechnischer Sicht sind die Zufahrten zur ZOH von der Olgastraße und von der Brenzstraße aus unproblematisch, ebenso die Andienung der verbleibenden Parkplätze.

An die Marienstraße werden künftig in verkehrstechnischer Hinsicht hohe Anforderungen gestellt. Sie wird Fußgängerströme, Radverkehr, Individualverkehr (IV) sowie Verkehr zu den Parkplätzen im Bereich Commerzbank, Staccato und ehemaliges Coop-Gebäude und vor allem den Busverkehr aus der ZOH aufnehmen müssen.

Die Marienstraße wird über ausreichend dimensionierte Fahrspuren verfügen, die dem Individualverkehr und dem ÖPNV zur Verfügung stehen. Der Radverkehr wird auf die Westseite verlegt, um Konfliktsituationen mit den ausfahrenden Bussen im Bereich der ZOH zu vermeiden. Um die Einfahrt der Busse aus der Marienstraße in die Olgastraße und die Brenzstraße reibungslos zu gestalten, werden in der Marienstraße jeweils eine Linksabbiegespur sowie eine Geradeausspur angeboten. Diese Maßnahmen sind nötig, um die Verkehre in der Marienstraße schnell und ohne große Unterbrechung der Hauptverkehrsbeziehungen abwickeln zu können.

## Busbevorrechtigung

Da die ZOH in Zukunft die zentrale Umsteigehaltestelle in Heidenheim darstellt, ist es besonders wichtig, dass die Busse schnell und pünktlich in die ZOH einfahren und diese auch wieder verlassen können. Dies ist besonders vor dem Hintergrund der kalkulierten Fahrzeiten unverzichtbar. Deshalb sollen die Stadtbusse zum Zeitpunkt ihrer Abfahrt (bis zu vier mal pro Stunde) bevorzugt behandelt werden und ohne Zeitverlust in die Brenz- oder Olgastraße einfahren können. Dies kann zum Beispiel mit dem in Heidenheim bereits im Einsatz befindlichen System über Schleifenanforderungen erfolgen.

## 5.3 Ruhender Verkehr

Der halböffentliche Parkplatz (zeitlich begrenzte Freigabe für die Öffentlichkeit) im Bereich Finanzamt/Amtsgericht muss aufgrund der flächenmäßigen Eingriffe der ZOH in die bestehenden Parkieranlagen komplett neu geordnet werden. Da im Umfeld des Finanzamtes und des Amtsgerichtes aber ausreichend Flächen zur Verfügung stehen, können die notwendigen Parkieranlagen städtebaulich in das Gesamtgefüge integriert werden. Die Neuordnung wird in Absprache mit den betroffenen Behörden geschehen.

Private Stellplätze können zukünftig auch weiterhin auf den entsprechenden Grundstücken unter Beachtung der Festsetzungen des Bebauungsplanes erstellt werden.

## 5.4 Geh und Radwege

Umlaufend um das Quartier stehen zukünftig weiterhin ausreichend bemessene Gehwege zur Verfügung. Die Anbindung der ZOH erfolgt zudem zusätzlich über neu zu bauende Gehwege im Innenbereich des Quartiers.

Gegenüber heute erhält die Marienstraße im Bereich zur Einmündung zur Brenzstraße hin einen lichtsignalgeregelten Überweg.

Der heute beidseitig entlang der Marienstraße verlaufende Radweg soll zukünftig zu einem Radweg mit Gegenverkehr umgewandelt und ausgebaut, der sich auf der Westseite der Marienstraße befindet. Diese Maßnahme ist nötig, um das Ausfahren der Busse aus der ZOH relativ störungsfrei zu ermöglichen, ohne dass es zu eventuellen Behinderungen durch den Radverkehr kommen könnte.

## 6. Versorgung

Die Versorgung des Gebietes mit Gas, Wasser, Strom und Fernmeldeeinrichtungen ist gegeben. Südlich der Olgaschule befindet sich zur Zeit noch eine Trafostation der Stadtwerke Heidenheim, die insbesondere das gegenüberliegende Gebäude Ecke Olga-/Marienstraße sowie das Verlagsgebäude der HZ und HNP mit Strom versorgt.

Da diese Trafostation dem Bau der ZOH im Wege steht, muss sie abgerissen werden. Die Funktionen dieses Gebäudes können laut Aussage der Stadtwerke Heidenheim auf andere Stationen verteilt werden, so dass die Leistungsfähigkeit des Stromnetzes im Innenstadtbereich nicht beeinträchtigt wird.

## 7. Entsorgung

## 7.1 Abwasser

Das Bebauungsplangebiet ist im Allgemeinen Kanalisationsplan (AKP) der Stadt Heidenheim enthalten. Die ordnungsgemäße Abwasserbeseitigung sowie die Beseitigung des Niederschlagswassers sind hiermit gegeben.

## 7.2 Müllentsorgung

Die ordnungsgemäße Entsorgung des Mülls ist Aufgabe der Verursacher. Bedingt durch die Ausweisung als Kerngebiet werden bei der Straßen- und Verkehrsplanung alle Kraftfahrzeuge (auch Müllfahrzeuge) berücksichtigt.

## 8. Planerische Gestaltung

Der Bebauungsplan weist im Plangebiet öffentliche Verkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und Kerngebietsflächen aus. Die zukünftige bauliche Entwicklung wird über Baugrenzen in Verbindung mit der Festlegung einer GRZ (Grundflächenzahl) und einer GFZ (Geschossflächenzahl) geregelt. Die Aufteilung der öffentlichen Verkehrsflächen ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanes.

Die Baugrenzen orientieren sich an den bestehenden Gebäuden. Sie nehmen zumeist deren Fluchten auf oder verlaufen entlang den Verkehrsflächen um damit eine großzügige, an den Bestand angepasste Planung zu ermöglichen und um Einblicke in die inneren Bereiche zu gestatten. Um Anbauten auch an die denkmalgeschützten Gebäude zu ermöglichen, die Abstimmung mit den für den Denkmalschutz zuständigen Stellen erfolgt im Bauantragsverfahren, werden diese von den Baugrenzen umschlossen.

Eine GRZ von 0,8 sichert im Zusammenhang mit den Baugrenzen die verdichtete, jedoch nicht zu massive Bebauung des Quartiers. Zulässig sind bis zu vier Vollgeschosse sowie eine maximale GFZ von 2,8, bei deren Ermittlung Nichtvollgeschosse unberücksichtigt bleiben. Auch diese Werte lassen sich aus den benachbarten Quartieren ableiten und sichern somit eine angepasste Entwicklung. Die Festlegung einer Mindestgeschosszahl verhindert eine zu geringe Ausnutzung der Grundstücke und trägt somit zur Homogenität des gesamten Quartiers bei.

Aufgrund der vorhandenen Vielfalt an unterschiedlichsten Dachformen, Baustilen, Baustoffen entfallen textliche Festsetzungen zu gestalterischen Punkten.

Die Grundstücke können nur über öffentliche Straßen erschlossen werden, da eine Vermischung von Busverkehr und privatem Erschließungsverkehr nicht ohne Komplikationen abgewickelt werden kann. Durch Ein- und Ausfahrverbote zu den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung hin soll diesem Punkt Rechnung getragen werden.

Außer im Erdgeschoss sind Wohnungen überall zulässig. Aufgrund der neuen Bedeutung des Quartiers in Verbindung mit der zu erwartenden hohen Zahl an Fahrgästen soll der Erdgeschossbereich ausschließlich einer Einzelhandels- oder Dienstleistungsnutzung vorbehalten bleiben.

## 9. Sozialplan

Die Aufstellung eines Sozialplanes ist nicht erforderlich. Der überwiegende Teil der Flächen ist in städtischem Besitz.



## 10. Planverwirklichung

Baubeginn der ZOH Marienstraße ist für das Jahr 2002/2003 vorgesehen, so dass die ZOH Marienstraße im Jahr 2004/2005 in Betrieb gehen könnte.

## 11. Kosten

Im Rahmen der Antragstellung für die Aufnahme in das Förderprogramm nach GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) wurden die Herstellungskosten sowie die Grunderwerbkosten überschlägig ermittelt.

Die ermittelten Grundstückskosten basieren auf dem Bericht zum Grundstücksmarkt (Stichtag 31.12.1998) der Stadt Heidenheim sowie Erfahrungswerten aus Grundstücksgeschäften im Umfeld der geplanten ZOH.

Die Tiefbaupreise lassen sich aufgrund von Ausschreibungsergebnissen des Jahres 1999 ermitteln. Die Hochbaukosten sind wegen der noch zu ermittelnden Anforderungen an eine zu installierende Überdachung, bei der Material, Form sowie Ausgestaltung noch geklärt werden müssen, im weiteren Verlauf der Planungen zu konkretisieren.

### Grundstückskosten

benötigte Grundstücksfläche: ca. 1.400 m<sup>2</sup>  
(ermittelter Bodenrichtwert: ca. 1.000.-- DM/m<sup>2</sup>)

voraussichtlicher Kaufpreis: 1.400.000,--  
DM

### Tiefbaukosten

Neu zu erstellende bzw. umzubauende Fläche: ca. 6.500 m<sup>2</sup>  
(Herstellungskosten 200,-- DM/m<sup>2</sup>)

voraussichtliche Tiefbaukosten: 1.300.000,--  
DM

### Hochbaukosten/Haltestellenausstattung

Überdachung mit ca. 1.500 m<sup>2</sup>: 300.000,-- DM  
(Kostenansatz 200,-- DM/m<sup>2</sup>)

Haltestellenausstattung für 10 Halte: 200.000,-- DM  
(Kostenansatz 20.000,-- DM pro Haltestelle)

voraussichtliche Hochbaukosten/Haltestelleneinrichtung:  
500.000,--DM

---

Gesamtkosten

Die ermittelten Gesamtkosten belaufen sich auf ca.: 3.200.000,--  
DM  
(inklusive der gesetzlichen MwSt.)

12. Flächen

Geltungsbereich	ca. 20.700 m <sup>2</sup>
Kerngebietsflächen	ca. 12.700 m <sup>2</sup>
Öffentliche Verkehrsflächen	ca. 4.800 m <sup>2</sup>
Fläche der ZOH	ca. 3.200 m

Nußbaum  
Stadtbaudirektorin