



CRAILSHEIM

Große Kreisstadt Crailsheim

Masterplan Paradeis-Quartier

Mehrfachbeauftragung

Ausschreibung

Stand 15.05.2023





Teil A – Allgemeine Verfahrensbedingungen	4
A 1. Auftraggeberin	4
A 2. Verfahrensbetreuung	4
A 3. Anlass, Zweck und Gegenstand der Ausschreibung	5
A 4. Ausschreibungsunterlagen	5
A 5. Planungsleistungen	6
A 6. Rückfragen.....	8
A 7. Vergütung.....	8
A 8. Bearbeitungszeit.....	9
A 9. Weitere Beauftragung	9
A 10. Beurteilungskriterien.....	9
Teil B – Bestandssituation	12
B 1. Das Aufgabengebiet in der Großen Kreisstadt Crailsheim	12
B 2. Bestandssituation im Aufgabengebiet	21
B 3. Planungen und Konzepte im Aufgabengebiet und seinem Umfeld	33
Teil C – Planungsaufgabe	38
C 1. Allgemeine Verfahrensziele und Anforderungen	38
C 2. Überbaubare Flächen im Aufgabengebiet.....	39
C 3. Nutzungen im Aufgabengebiet.....	40
C 4. Städtebauliche Struktur und Vorgaben	44
C 5. Verkehr und Erschließung	44
C 6. Grünstrukturen und Freianlagen.....	49
C 7. Bauabschnitte.....	51
C 8. Klimaanpassung und Wärmeversorgung.....	51
Teil D – Verfahrensunterlagen.....	54

TEIL A



Teil A – Allgemeine Verfahrensbedingungen

A 1. Auftraggeberin

Große Kreisstadt Crailsheim
Marktplatz 1
74564 Crailsheim

Vertreten durch:
Herrn Sozial- & Baubürgermeister Jörg Steuler

A 2. Verfahrensbetreuung

Große Kreisstadt Crailsheim
Marktplatz 1
74564 Crailsheim

Ansprechpartner:
Daniel Orsinger
Ressort Stadtentwicklung

Telefon: +49 7951 403-1353
E-Mail: daniel.orsinger@crailsheim.de



A 3. Anlass, Zweck und Gegenstand der Ausschreibung

Das Plangebiet „Paradeis-Quartier“ gelegen zwischen der Jagst mit ihren Auen im Osten und dem Bahngelände im Westen vis-à-vis der Altstadt Crailsheim weist erhebliche städtebauliche und freiräumliche Potenziale auf, die es kurz- bis mittelfristig zu entwickeln gilt. Dazu soll das Areal auch unter Berücksichtigung seiner Funktion als „Mobilitätsdrehscheibe“ (Bahnhof, ZOB) neu geordnet und nachverdichtet, Freiräume aufgewertet und besser vernetzt werden. Die Verbindung zwischen Innenstadt, den Jagstauen und dem Bahnhof soll gezielt verbessert und aufgewertet werden. Durch seine zentrale Lage und die gute verkehrliche Anbindung stellt das „Paradeis-Quartier“ eine attraktive Entwicklungsfläche für eine gemischte Nutzung dar, die aus Einzelhandel in Ergänzung zur Innenstadt, Bildungseinrichtungen, Dienstleistungen/Büronutzungen sowie Wohnnutzung bestehen kann.

Mit der Mehrfachbeauftragung eröffnet sich für die Stadt Crailsheim die Chance, im Dialog mit der Bürgerschaft, eine innerstädtische Fläche mit großem Potenzial zu entwickeln und die Weichen für die weitere künftige Stadtentwicklung zu stellen.

Die Planungsaufgabe geht im Einzelnen aus Teil C der Ausschreibung hervor.

A 4. Ausschreibungsunterlagen¹

Die Ausschreibungsunterlagen bestehen aus:

- den Ausschreibungsbedingungen (Teil A der Ausschreibung),
- der Beschreibung der Bestandssituation (Teil B der Ausschreibung),
- der Beschreibung der Planaufgabe (Teil C der Ausschreibung),
- den zur Ausschreibung gehörigen Unterlagen (Teil D der Ausschreibung) inklusive der Zeichengrundlage (Format dwg, pdf in Digitalform in Teil D),

Die zur Verfügung gestellte Zeichengrundlage sowie die Anlagen zur Ausschreibung dürfen ausschließlich zum Zweck der Wettbewerbsteilnahme verwendet werden.

¹ Hinweis: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.



A 5. Planungsleistungen

Jeder Teilnehmer darf nur eine Planung auf maximal 4 Plänen DIN A0 Querformat einreichen. Die Formatvorgaben sind im Sinne einer vergleichbaren Gesamtvorstellung zwingend einzuhalten. Ergänzend hierzu ist auch eine digitale Animation mit einer Dauer von maximal 5 Minuten möglich.

Aufgrund des Aufgabenspektrums wird eine interdisziplinäre Zusammenarbeit mit Experten im Bereich der Verkehrsplanung gefordert, um die Funktionalität der geplanten Mobilitätsanlagen sicherzustellen. Darüber hinaus ist eine interdisziplinäre Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekten gefordert.

Varianten sind nicht zulässig. Im Einzelnen werden von den Teilnehmern folgende Leistungen gefordert:

A 5.1 Leitidee

Herleitung einer Leitidee für die städtebaulich-landschaftliche Entwicklung des „Paradeis-Quartiers“ mit dem Jagst-Auenbereich: Textliche Erläuterungen, Piktogramme, Schemazeichnungen usw..

A 5.2 Schwarzplan M 1: 5.000

Schwarzplan mit angrenzender Stadtstruktur. Bestand und Planung jeweils in schwarz darstellen. Darüber hinaus keine weiteren Darstellungen.

A 5.3 Masterplan (städtebaulicher Entwurf) M 1: 1.000

Städtebauliche Gesamtsituation des Aufgabengebiets (s. Anlage D 02) als Dachaufsicht mit Darstellung

- der vorhandenen und geplanten Gebäude,
- der wesentlichen Gebädefunktionen/ -nutzungen (inkl. Wohnform), mit Eintragung der Dachform und der Geschosshöhe,
- der Gestaltung der Straßen und Platzräume sowie der öffentlichen und privaten Freiräume und Freianlagen,



- der Erschließungsflächen, Lage der Zufahrten und Eingänge, der öffentlichen und privaten Parkieranlagen (inkl. Einschrieb der jeweiligen Stellplatzzahlen),
- der wesentlichen Geländehöhen in Metern ü. NN.,
- des neuen ZOB sowie des intermodalen Mobilitätspunktes.

A 5.4 Detailplan M 1:500

In einem Detailplan soll vertieft die städtebauliche Situation des „engeren Aufgabengebiets“ (entspricht der Bereiche mit kurzfristigem Umsetzungshorizont), welche die heutigen Flächen des ZOB, des Postareals und der öffentlichen Stellplätze sowie die Wegeverbindung Bahnhof (Personenunterführung) – Innenstadt beinhaltet, dargestellt werden.

A 5.5 Thematische Konzepte

In weiteren frei wählbaren Plandarstellungen sind die folgend aufgeführten Konzepte gesondert darzustellen und die jeweiligen inhaltlich-thematischen Bezüge aufzuzeigen:

- Nutzungskonzept
- Freiraum- und Grünflächenkonzept
- Mobilitätskonzept
- Wärme- und Energiekonzept

A 5.6 Schnitte M 1:500

Es sind mindestens zwei aussagekräftige Schnitte durch das Plangebiet darzustellen mit Angabe aller relevanter Höhen (EFH, Gebäudehöhe in Metern ü. NN). Die Schnittführung ist im Lageplan 1:1.000 (s. A 5.3) einzutragen. In den Schnitten sind auch die angrenzenden/ benachbarten Gebäude aufzunehmen.



A 5.7 Erläuterungen und perspektivische Darstellungen

Text, Schemazeichnungen/ Piktogramme in möglichst knapper, übersichtlicher Form. Darstellung der Neuordnung, Bebauung und Bauabschnittsbildung. Perspektivische Darstellungen sind zulässig. Im Besonderen sollte die Sicht- und Beziehungsachse perspektivisch dargestellt werden.

A 5.8 Abgabeleistung

Die Präsentationspläne sind im pdf-Format digital zu übersenden; eine gedruckte Fassung wird nicht benötigt. Die Leistungen A 5.3 und 5.4 sind zusätzlich als dwg oder dxf abzugeben.

A 6. Rückfragen

Rückfragen zur Mehrfachbeauftragung werden im Sinne eines einheitlichen Informationsflusses bis zu 2 Wochen nach Beauftragung gesammelt und schriftlich für alle teilnehmenden Büros beantwortet. Rückfragen können unter der E-Mail-Adresse daniel.orsinger@crailsheim.de an die Auftraggeberin gerichtet werden. Ein Kolloquium findet nicht statt.

Später eingehende Rückfragen werden jeweils individuell beantwortet.

A 7. Vergütung

Vergütet wird die Erstellung des Masterplans mit jeweils **33.000 € (brutto)** pro beauftragtem Büro. Die Summe ist in Anlehnung des Merkblatts 51 „Städtebaulicher Entwurf“ der Architektenkammer Baden-Württemberg ermittelt und beinhaltet Nebenkosten von 5 % und die gesetzliche Mehrwertsteuer von 19 %.



A 8. Bearbeitungszeit

Seitens der Stadt Crailsheim werden mehrere Planungsbüros zur Abgabe eines Angebots aufgefordert. Die Abgabe eines Angebots sowie die Übermittlung eines aussagekräftigen Portfolios werden bis einschließlich **02.06.2023** erbeten. Die Auswahl der drei Planungsbüros ist in **KW 23 (05.06. – 09.06.2023)** vorgesehen. Die Info über die Auswahl der Planungsbüros sowie eine etwaige Beauftragung erfolgt bis spätestens Anfang **KW 24 (12.06. – 16.06.2023)**.

Für die Bearbeitung der Aufgabenstellung sind insgesamt **10 Wochen** vorgesehen. Stichdatum der Abgabe ist der **25.08.2023**. Die Planvorstellung ist voraussichtlich im Rahmen einer gesonderten Klausursitzung im Oktober (13./14.10.2023) geplant. Die Vorstellung der ausgearbeiteten Inhalte soll durch die jeweiligen Planungsbüros erfolgen. Mit der Planvorstellung endet das Verfahren der Mehrfachbeauftragung.

A 9. Weitere Beauftragung

Gegebenenfalls wird nach dem Bearbeitungszeitraum und der Vorstellung sowie dem nachfolgenden Diskussionsprozess eine Überarbeitung des ausgewählten Masterplamentwurfs („Siegerentwurf“) notwendig. In diesem Falle wird der Auftrag zur Überarbeitung je nach Umfang und Tiefe frei verhandelt. Ein Anspruch auf Weiterbeauftragung besteht nicht.

A 10. Beurteilungskriterien

Bei der Beurteilung der Planungsleistungen werden die folgenden Kriterien zu Grunde gelegt (nicht abschließend, Auflistung stellt keine Reihenfolge dar):

- Qualität des städtebaulichen Gesamtkonzepts
- Städtebauliche und gestalterische Qualität
- Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten
- Verkehrliche Funktionalität und Integration des Mobilitätspunkts ZOB in die Gesamtplanung
- Verknüpfung der Stadtbereiche
- Nachhaltigkeit



- Wirtschaftlichkeit
- Sozial-gesellschaftliche Aspekte
- Energetisch-klimatische Aspekte

TEIL B



Teil B – Bestandssituation

B 1. Das Aufgabengebiet in der Großen Kreisstadt Crailsheim

B 1.1 Einführung – die Große Kreisstadt Crailsheim

Die Stadt Crailsheim liegt im Nordosten von Baden-Württemberg in der Region Hohenlohe bzw. Schwäbisch Franken, Landkreis Schwäbisch Hall. Nach der Stadt Schwäbisch Hall ist Crailsheim mit ca. 36.000 Einwohnern (Stand 31.12.2022) die zweitgrößte Stadt im Landkreis. Zur Stadt gehören insgesamt neun Stadtteile, sieben davon sind zugleich auch Ortschaften mit eigenem Ortschaftsrat. Auf die Innenstadt, die auch geografisch den Mittelpunkt im Stadtgebiet bildet, entfallen ca. 6.630 Einwohner.

Über die Bundesstraße B 290 wird Crailsheim im Norden an die Autobahn BAB 6 (F/Saarland/Nürnberg/ CZ) und im Nordosten sowie im Osten und Süden an die Autobahn BAB 7 (Flensburg/Füssen) angebunden. Über den Schienenverkehr ist die Kreisstadt überregional an die IC-Strecke (Basel-) Karlsruhe-Stuttgart-Aalen-Nürnberg angeschlossen, regional an Nürnberg, Heilbronn sowie Aschaffenburg in Bayern.

Die Stadt Crailsheim liegt an der Jagst, die als Gewässer 1. Ordnung in Nord-Süd-Richtung verläuft und die Stadt in einen westlichen und östlichen Bereich teilt. Sie fließt westlich des historischen Stadtkerns, welcher im Wesentlichen durch den ehemals von der mittelalterlichen Befestigung umringten Bereich gebildet wird. Die Altstadt liegt zentral im Stadtgebiet.

Westlich an die Altstadt, und durch die Jagst getrennt, schließt das Aufgabengebiet an. Es wird im Westen von den Bahnanlagen begrenzt, die in Nord-Süd-Richtung durch Crailsheim verlaufen und erst südlich des Aufgabengebiets nach Westen und Südosten abzweigen.

Die Große Kreisstadt ist regionalplanerisch als Mittelzentrum eingestuft. Sie bietet Arbeitsplätze in den Bereichen Maschinenbau (insbesondere Verpackungstechnik), Lebensmittelindustrie sowie Konsumgüterbranche in Gewerbegebieten jenseits des Stadtkerns an den westlichen und östlichen Rändern der Kernstadt. Der wirtschaftliche Aufschwung und die Stärke der Stadt ist unter anderem ihrer verkehrsgünstigen Lage (Eisenbahnknotenpunkt, Autobahnkreuz) zu verdanken.

Topografisch liegt Crailsheim in einer Ebene, der sog. „Crailsheimer Bucht“, welche der Fluss ehemals ausgeräumt hat. Die Jagst selbst verläuft auf einer Höhe von ca. 400 m ü.N.N. durch das Stadtgebiet.

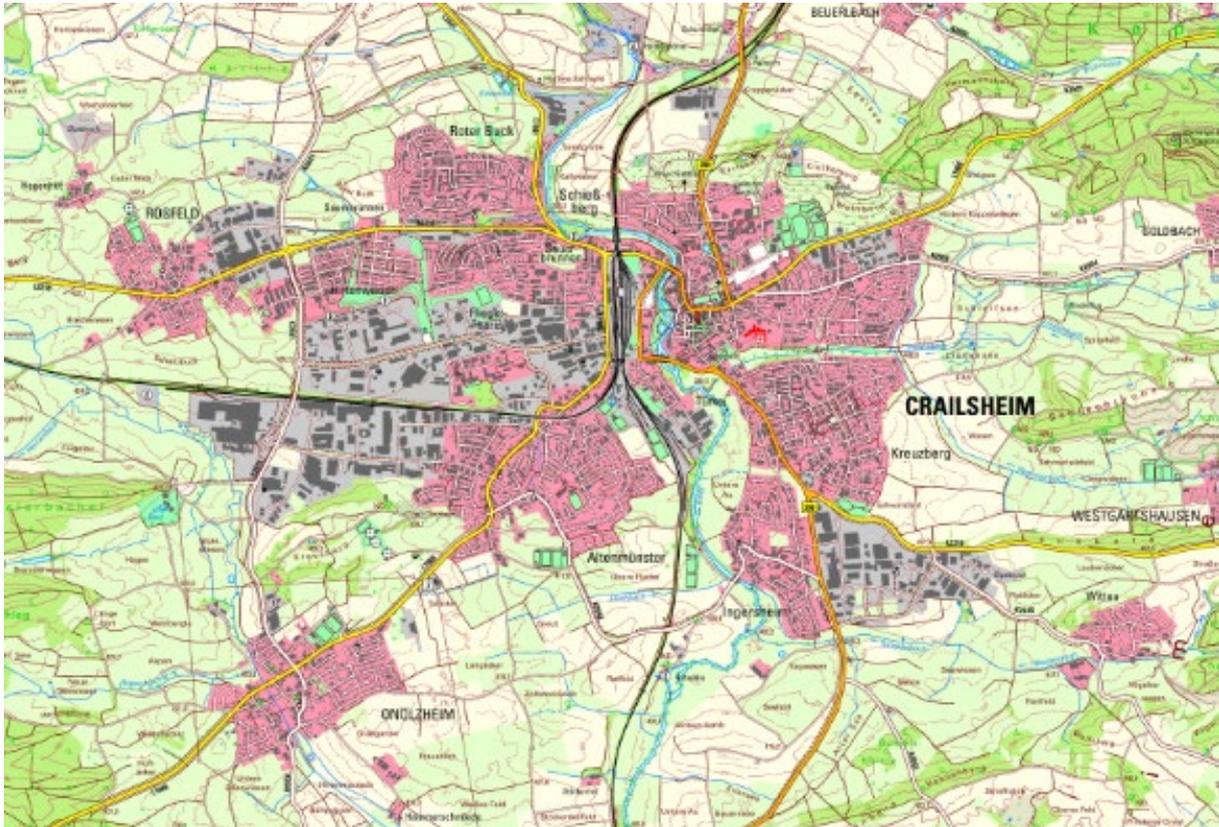


Abbildung 1: Stadtgebiet der Kernstadt Crailsheim

B.1.2 Historisches

Der Name Crailsheim stammt aus der Zeit der fränkischen Besiedlung im 7. Jahrhundert und bezieht sich wahrscheinlich auf den Namen eines Sippenführers (Crailsheim = Heim des Crawilo o.ä.). Um das Jahr 1136 wurde Crailsheim erstmalig urkundlich erwähnt, fast genau 200 Jahre später erhielt es die Stadtrechte im Jahre 1338. Das Crailsheimer Stadtwappen stellt drei Kraile (mittelalterliche Geräte um z.B. Fleischstücke aus dem Kessel zu fischen) dar.

Es ist davon auszugehen, dass zur damaligen Zeit die Ummauerung der Altstadt bereits abgeschlossen war. 1399 ging die Stadt an die Burggrafen von Nürnberg, welche Crailsheim zu einer festen Grenzstadt ausbauten. Die Stadtmauer wurde um eine

vorgelagerte Zwingermauer ergänzt, im Norden und Osten des Stadtkerns wurde der Graben zu einem Doppelgraben erweitert.

Ab 1754 wurden die Stadtgräben in Gärten umgewandelt und die Zwingermauer in Teilbereichen zurückgenommen. In den 1770er Jahren wuchs die Stadt durch die Anlage der unteren Vorstadt („Haller Vorstadt“) über ihre Mauern hinaus (das Spital wurde bereits viel früher vor die Stadtmauer verlegt). Ab 1812 begann man die Stadt-tore mit Teilen der Mauer abzubauen; diese Maßnahmen reichten noch bis in die 1840er Jahre.

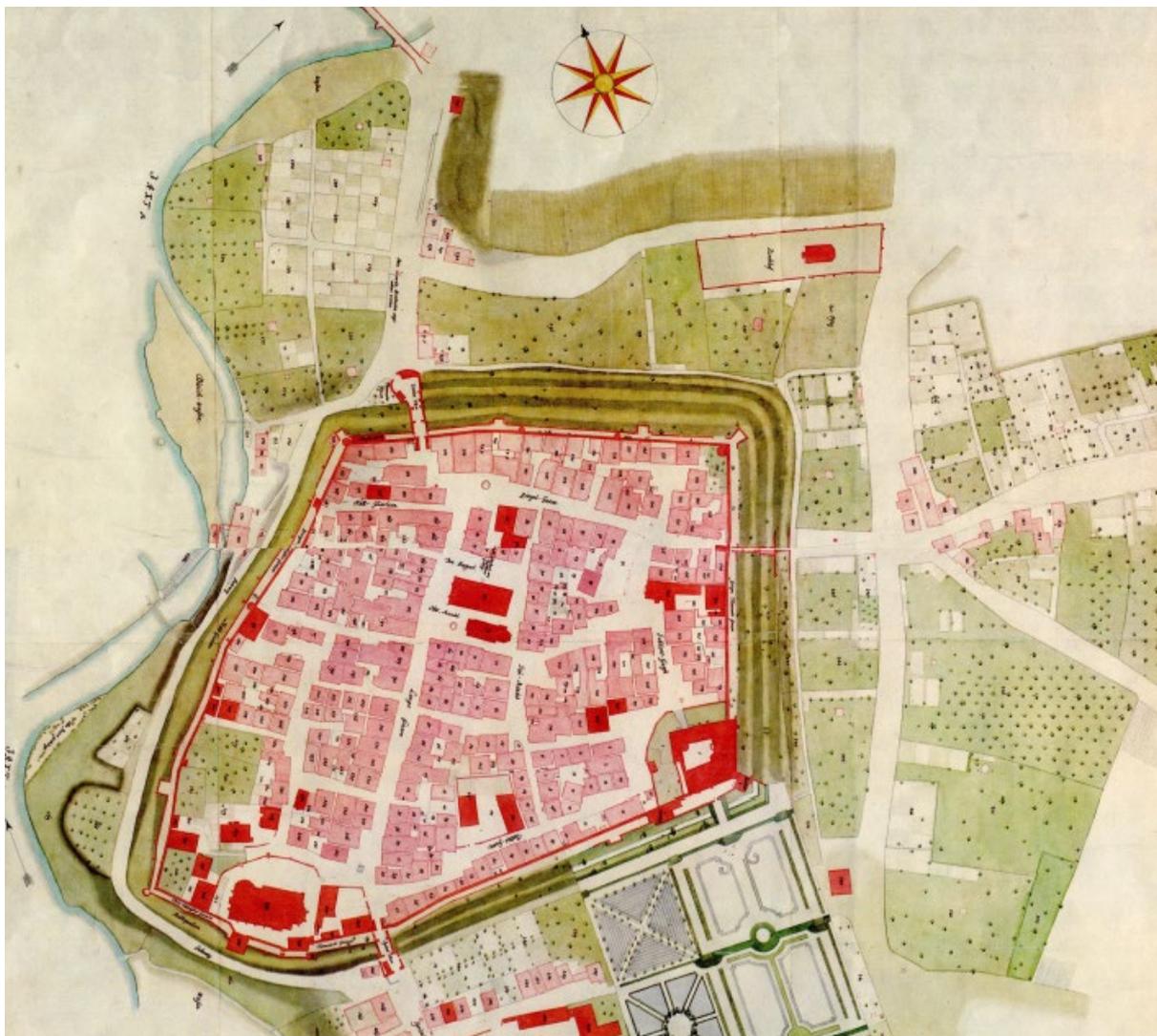


Abbildung 2: „Horlandscher Stadtplan“ von 1738



Der Horlandsche Stadtplan zeigt das Crailsheimer Schloss ganz im Südosten der Altstadt, das erstmalig um 1400 erwähnt wird und in den folgenden Jahrhunderten umgebaut und umgenutzt wurde. Südlich grenzte der Hofgarten (Schlossgarten) hinter der Stadtmauer bis zum Spitalsee an. Westlich dieses Gartens lag damals bereits das Spitalareal. Westlich der Stadtmauer sind bereits einige Häuser, u.a. die Herrenmühle, dargestellt. Die Jagstbrücke nordwestlich des Stadtkerns, die auf dem Plan nicht zu sehen ist, bestand zu dieser Zeit bereits.

Der Stadtgrundriss von 1738 hat sich in den folgenden 120 Jahre fast nicht verändert. Erst mit dem Bau der Bahnhofsanlage ab 1866, die 1875 mit Eröffnung der Bahnlinie nach Nürnberg komplettiert wurde, änderte er sich. Bis dahin bildete die Jagst eine natürliche Begrenzung des Stadtbereichs nach Westen.

Mit Anlage des Bahnhofs wurde die Stadt nun nach Westen erweitert und die Jagst nahm die Rolle einer zentralen „Achse“ im Grundriss ein, die sie bis heute noch innehat.

In der Endphase des Zweiten Weltkrieges wurde die Innenstadt von Crailsheim fast vollständig zerstört und in den Nachkriegsjahren zum Teil auf Basis historischer Straßenzüge wiederaufgebaut, so dass ihr äußeres Erscheinungsbild heute nur noch in Teilen mit der alten Stadt aus Vorkriegszeiten zu tun hat.

CRAILSHEIM



Abbildung 3: Crailsheim 1828

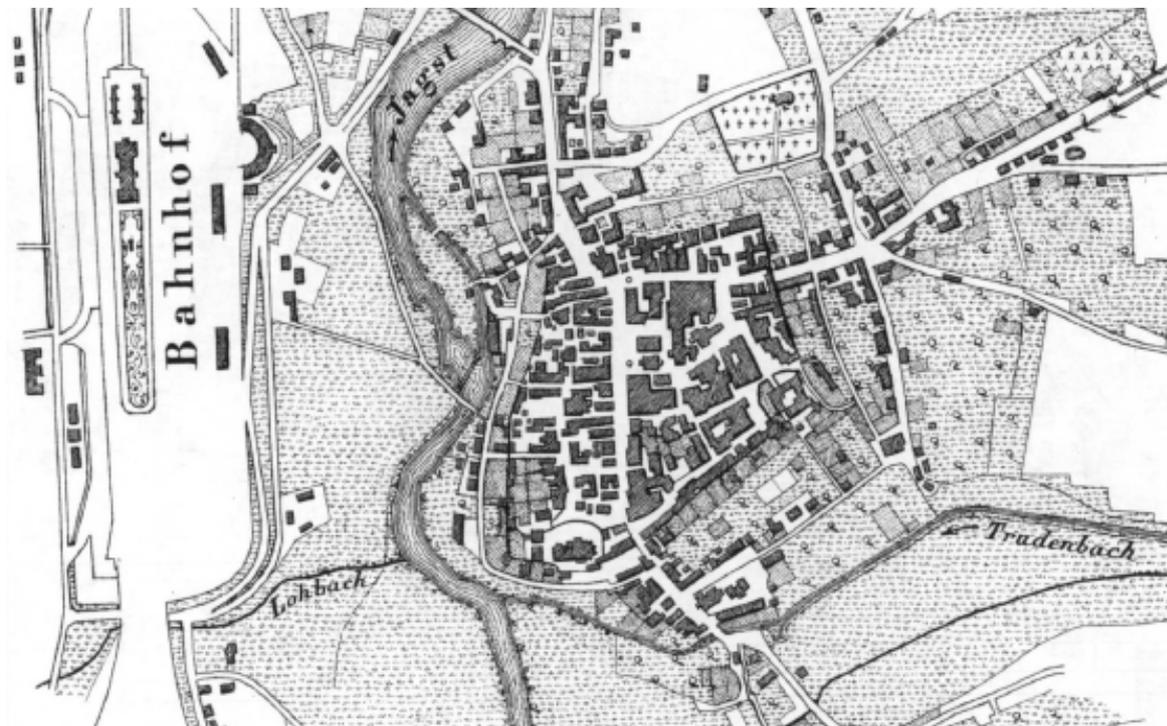


Abbildung 4: Crailsheim 1883



B.13 Lage und Abgrenzung des Aufgabengebiets

Das Plangebiet liegt im Zentrum von Crailsheim zwischen der wiederaufgebauten Altstadt im Osten und den Gleisanlagen im Westen. Das Gebiet hat eine Größe von ca. 10,5 ha und umfasst die Flächen des heutigen Zentralen Omnibus-Bahnhofs (ZOB) mit den nördlich angrenzenden Stellplatz- und Parkflächen, das Gebäude und die Flächen des Postbank-Finanzcenters, ein privates Bürogebäude, mehrere Wohngebäude, das Stadthotel, eine Minigolfanlage im Süden sowie ein Teilbereich der zentralen Jagstau-enfreifläche. Die Grünflächen entlang der Gleisanlagen im Westen mit Parkierung und Zugängen zu den Bahnsteigen und das Stellwerk der Deutschen Bahn sind ebenso Bestandteil des Aufgabengebiets.

Die Bundesstraße B 290 führt als „Worthingtonstraße“ in Nord-Süd-Richtung durch das Plangebiet und schließt im Norden an die Bahnhofstraße und im Süden an die Goethestraße an. Beide Straßen verlaufen in östliche Richtung als B 290 über die Jagst und führen in die Innenstadt.

Das Plangebiet wird als „Paradeis-Quartier“ bezeichnet. Dieser Name geht zurück auf den Crailsheimer Ehrenbürger und Oberförster Alois Paradeis (1837–1919), welcher von 1873 bis 1914 als Vorstand des „Verschönerungsvereins“ in Crailsheim und Umgebung Grünanlagen und Spazierwege anlegen ließ. Dazu gehörte auch ein Promenadenweg entlang des westlichen Jagstufers zwischen Jagstbrücke und altem Gaswerk, der ihm zu Ehren „Paradeis-Allee“ benannt wurde. Die damals wegbegleitenden kanadischen Pappeln sind über die Jahrzehnte zurückgenommen worden, so dass heute nur noch drei Pappeln nahe dem Herrensteg und zwei nahe dem Postamt stehen.

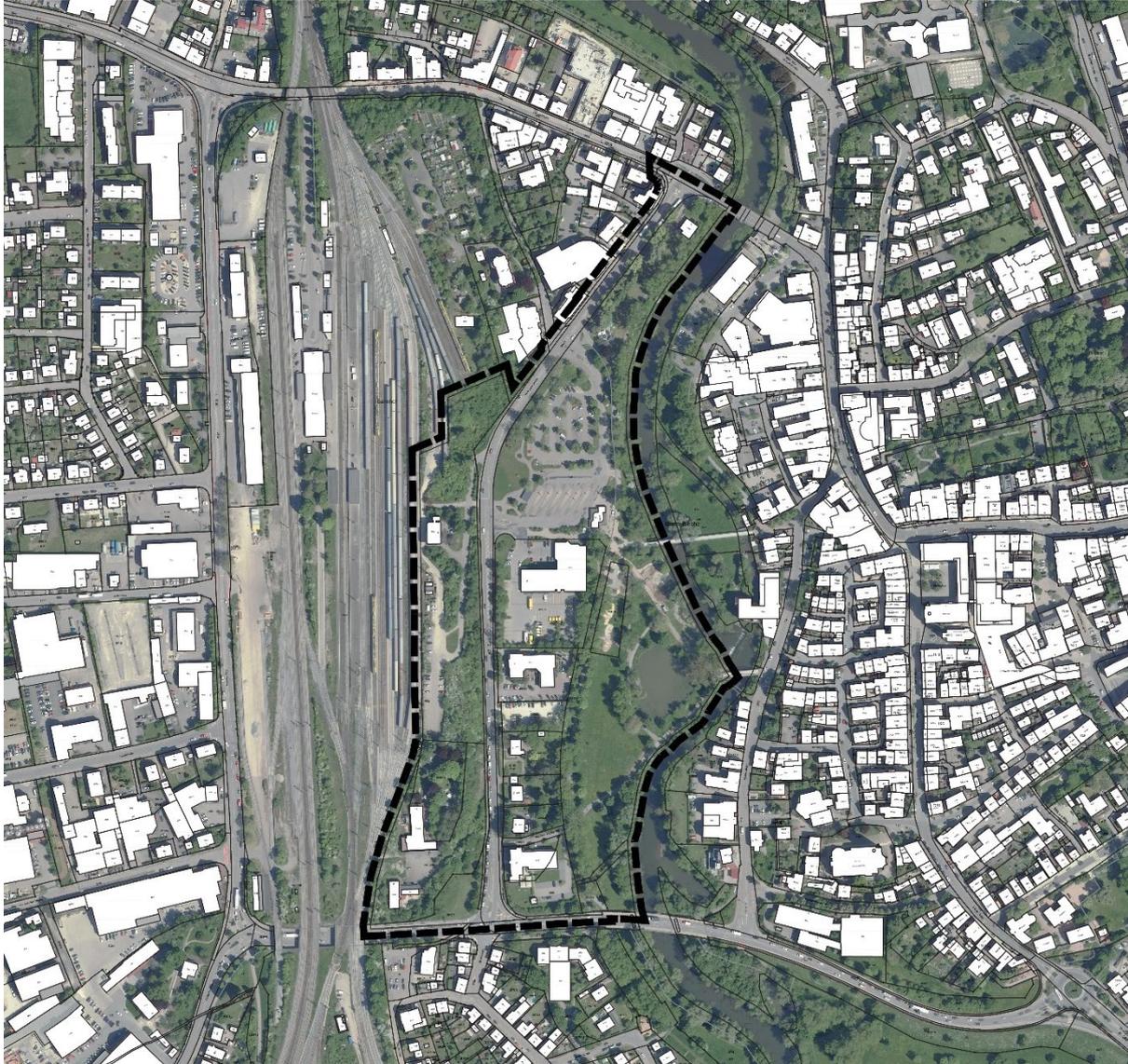


Abbildung 5: Abgrenzung des Plangebiets mit östlich angrenzender Jagst und Innenstadt und westlich gelegener Bahnfläche

B 14 Historische Entwicklung im Aufgabengebiet

Die Eisenbahngeschichte Crailsheims begann 1866 mit der Eröffnung der Jagstbahn Crailsheim-Goldshöfe (1867 Kocherbahn Crailsheim-Schwäbisch Hall, 1869 Tauberbahn Crailsheim-Bad Mergentheim, 1875 Bayerische Staatsbahn Crailsheim-Ansbach).

Auf dem Stadtplan von 1883 erkennt man die neue großzügige Bahnanlage mit dem Empfangsgebäude in exakter Nord-Süd-Lage, dessen Hauptzugang damals im Norden



lag. Der Zugverkehr erfolgte zuerst auf der der Stadt zugewandten Seite, wurde dann aber schon 1867 durch Gleise auf der Westseite erweitert. Dem Bahnhof gegenüber befand sich im Osten ein früherer Rundschuppen, der um 1930 abgerissen wurde.

Der Bau des Bahnhofs in Crailsheim erforderte aufwändige Erdbewegungen, indem im Westen Boden abgetragen und im Osten aufgefüllt wurde, heute ist dies u.a. an der Böschung im westlichen Plangebiet erkennbar.

Im Bereich des Aufgabengebiets befand sich auch das Gaswerk, das 1874 eröffnet und 1891 an die Stadt verkauft wurde. Die Erschließung erfolgte über die damalige Staatstraße 5, später „Kronprinzstraße“ und noch später dann Worthingtonstraße. Darüber hinaus gab es zwei Zufahrtstraßen zu den höher liegenden Bahnanlagen sowie einen Fußweg zum Herrensteg, der über die Jagst führte.

Im Jahr 1945 wurde das Bahngelände von Bomben getroffen und dabei das Gas- und Elektrizitätswerk sowie die Gebäude der Bahnhofspoststelle schwer beschädigt. Das Gaswerk mit seinen Betriebsgebäuden wurde Ende der 1960er Jahre gänzlich abgebrochen.

In den 1980er Jahren erfolgte die Umplanung und Umgestaltung des Aufgabengebiets: von 1982-1984 wurde die Worthingtonstraße verbreitert, der Busbahnhof sowie der Parkplatz angelegt. Im Zuge der Tiefbauarbeiten stieß man erstmalig auf die Altlasten des ehemaligen Gaswerks (s. Punkt B 2.4).

B 15 Das Umfeld des Aufgabengebiets

Das Aufgabengebiet grenzt westlich an die Innenstadt Crailsheim an und ist durch die Jagst von dieser getrennt. Über den Bleiche- und den Herrensteg weiter südlich, die jeweils zur Grabenstraße führen, ist das Plangebiet fußläufig und per Rad an die Innenstadt angebunden.

Entlang der Grabenstraße dominieren Wohn- und Geschäftshäuser. Die Gebäude weisen fast ausschließlich über Satteldächer und drei bis vier Geschosse zuzüglich Dachgeschoss auf. Entlang der Grabenstraße verlaufen Teile der historischen Stadtmauer, welche in die Bebauung integriert ist. Eine Besonderheit stellt die frühere Herrenmühle (heute Grabenstraße 29) dar, an der sich ein Wehr der Jagst befindet. Südlich davon führt der Herrensteg über den Fluss, weiter nördlich ist es der Bleichesteg, der die Innenstadt mit dem ZOB verbindet.



Nördlich des Bleichestegs und östlich der Jagst finden sich bis zur Wilhelmstraße im Osten dichtere und größere Bebauungsstrukturen mit überwiegend gewerblichen Nutzungen. Prägnant ist das terrassenförmige „Jagstbrückenhochhaus“ mit seinen 15 Geschossen. Hier führt die Bundesstraße B 290 über die Jagst und wird zur Bahnhofstraße.

Die eigentliche Innenstadt östlich der Grabenstraße ist geprägt von einer kleinteiligen und dicht bebauten Struktur mit meist drei- bis viergeschossigen Gebäuden. Öffentliche Einrichtungen wie das Rathaus und die Kirchen bilden städtebaulich markante Bauten, die Lange Straße führt in Nord-Süd-Richtung durch den Stadtkern und schließt beidseitig an die B 290 an.

Die Innenstadt bildet gleichzeitig den zentralen Versorgungsbereich innerhalb der Kernstadt. Die „Einkaufsinnenstadt“ konzentriert sich dabei im Wesentlichen auf die Hauptgeschäftslagen Wilhelmstraße, Karlstraße, Lange Straße und Marktplatz am Rathaus. Neben der Innenstadt bildet das Gewerbegebiet „Roßfeld“ einen weiteren Versorgungsschwerpunkt in Crailsheim („bipolare Einzelhandelsstruktur“).

Nördlich des Plangebiets liegt die dreiecksförmige Fläche um das Kino Cinecity Crailsheim zwischen der Worthingtonstraße, der Friedrich- und der Bahnhofstraße. Hier konzentrieren sich überwiegend gastronomische Nutzungen, die von der Nähe zum Kinocenter profitieren. In den vergangenen Jahren hat sich hier ein beliebter Straßenzug der Stadt bei jungen Leuten entwickelt. Der Gebäudekomplex des Cinecitys mit seinen vier Geschossen und Flachdach dominiert den Platzbereich an der Einmündung der Friedrichstraße in die Worthingtonstraße.

Westlich der Friedrichstraße liegen Kleingärten sowie eine Parkierungsfläche an den Gleisen. Südlich schließen zunächst ein Geschäftshaus und dann das Gebäude des Arbeitsgerichts (dreigeschossig + Dach) an.

Die von Norden dreigleisig verlaufende Eisenbahnstrecke fächert sich im Bereich des Bahnhofs in einen westlichen und einen östlichen Gleisbereich auf, wobei ganz im Osten sechs Abstellgleise abgehen und im nordwestlichen Plangebiet enden. Der Bahnhof der Stadt Crailsheim verfügt insgesamt über vier Bahnsteiggleise, die vom mittig in den Gleisanlagen sitzenden Empfangsgebäude sowie von Osten durch eine Unterführung zu Fuß erreicht werden können. Diese Unterführung führt jedoch nicht bis zum westlichen Ende der Gleisanlagen, sodass das westliche Stadtgebiet nicht direkt



an den Bahnhof angeschlossen ist. Dieser Anschluss erfolgt über die Stichstraße „zum Bahnhof“ von Norden von der Bahnhofstraße. Entlang dieser Straße befinden sich öffentliche Stellplätze für die Bahnhofsgäste.

Der „Alte Postweg“ bildet die westliche Grenze der Gleisanlagen. Diese laufen in südliche Richtung hinter dem Bahnhof wieder zusammen und führen über 3 Bahnbrücken über die Goethestraße. In Verlängerung der Brücken steht der denkmalgeschützte, weithin sichtbare Wasserturm, eines der Wahrzeichen der ehemaligen „Eisenbahnerstadt“ Crailsheims.

Südlich der 3-spurigen Goethestraße grenzt der Stadtteil „Türkei“ mit einer kleinteiligen Wohnbebauung an. Historisch handelte sich hier um eine „Barackensiedlung“, in der früher Wanderarbeiter zur Zeit des Baus der Bahnanlagen lebten.

B 2. Bestandssituation im Aufgabengebiet

B.2.1 Nutzungen, Bestandsgebäude und städtebauliche Struktur

Öffentlicher Parkplatz am ZOB

Im Norden des Plangebiets befindet sich der öffentliche Parkplatz am ZOB mit 96 öffentlichen Stellplätzen. Der ursprünglich als „Park-and-Ride-Platz“ hergestellte Parkplatz wird überwiegend von Bahn Nutzern sowie Besuchern des angrenzenden "Kino-Areals" genutzt. Die Haupteinschließung erfolgt von Norden im Bereich des Arbeitsgerichts. Die Erschließungsstraße führt zum Parkplatz, eine Durchfahrt zum südlich angrenzenden ZOB ist jedoch aufgrund der Einbahnstraßenregelung nicht möglich.

Durch die zunehmende Beliebtheit dieses Quartiers als Vergnügungsbereich kommt es insbesondere in den Abendstunden zu mehr Parkierungsverkehr, der durch den Parkplatz nicht mehr gedeckt werden kann. In diesem Fall wird oftmals auf die öffentlichen Verkehrsflächen ausgewichen und die Fahrzeuge entlang der Worthingtonstraße abgestellt.

Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

Der ZOB verfügt im Bestand über sieben Längs-Bussteige (Doppelhaltestellen, d.h. pro Abfahrtsstelle stehen zwei Busse hintereinander) für den Regionalverkehr. Die Zufahrt zum ZOB liegt südwestlich der Bahnsteige, die Ausfahrt erfolgt jedoch in nördliche Richtung vorbei am Parkplatz am ZOB auf die Worthingtonstraße. Der Stadtbus



von Crailsheim verfügt zusätzlich über zwei weitere Bussteige, die an der Worthingtonstraße im Bereich des Postgebäudes außerhalb des ZOB liegen (s. Anlage D 07). Insgesamt werden am ZOB Crailsheim 16 Buslinien bedient.

Östlich der Bussteige befindet sich die überdachte Wartehalle (eingeschossig mit Flachdach) des ZOB mit öffentlichen WC-Anlagen. Nördlich der Wartehalle befinden sich nicht überdachte Stellplätze für Fahrräder. Östlich des ZOB befindet sich eine Radabstellanlage.

Postgebäude, Worthingtonstraße 15

In dem Gebäude Worthingtonstraße 15 befinden sich das Postbank Finanzcenter inkl. Post- und Paketzentrum sowie weitere Büros und Dienstleistungen. Das Grundstück befindet sich im Eigentum eines privaten Investors, für das Gebäude besteht ein Mietverhältnis mit der Deutschen Post bis Mitte 2025.

Bei dem Hauptbau handelt es sich um ein fünfgeschossiges Flachdachgebäude, dem ein eingeschossiger Gebäudeteil vorgelagert ist. Der Eingang orientiert sich zum ZOB. Die Erschließung des Grundstücks erfolgt von Norden über die Zufahrt zum ZOB. Private Stellplätze (auch für Kunden) befinden sich zum einen im nördlichen Bereich und zum anderen auf dem südlichen Platzbereich, wo sich auch die Anlieferung befindet. Weitere angemietete Stellplätze befinden sich auf dem Flurstück Nr. 2662/6, südlich des Bürogebäudes Worthingtonstraße 27.

Nach Abstimmung mit dem privaten Investor ist eine kombinierte kurz- bis mittelfristige Entwicklung der Fläche Worthingtonstraße 15 und des angrenzenden ZOB-Areals vorgesehen. Auch aufgrund der Gebäudesubstanz, Sanierungsstau, Nutzungsart und Brandschutzmängel ist eine Integration der bestehenden Bausubstanz in die Planung derzeit nicht vorgesehen. Im Rahmen des Planverfahrens steht das Postgebäude somit zur Disposition.

Bürogebäude, Worthingtonstraße 27

In dem zweigeschossigen Privatgebäude mit Satteldach an der Worthingtonstraße befindet sich u.a. die Kanzlei Köhnlein & Kollegen GmbH. In dem Anfang der 1990er Jahre errichteten Gebäude befinden sich insgesamt ca. 50 Einzelbüros. Zur B 290 schirmt sich das ca. 11 m hohe Gebäude durch Baumstellungen ab, die Freiflächen werden überwiegend für Parkierung genutzt. Aufgrund des hohen Stellplatzdrucks werden auch teilweise die auf dem südlich angrenzenden Grundstück befindlichen Stellplätze angemietet.



Wohngebäude, Worthingtonstraße 31

Das eingeschossige Wohngebäude bildet zusammen mit den angrenzenden Wohngebäuden Worthingtonstraße 33 und 37 ein einheitliches Bild. Die Gebäude weisen eine ähnliche Bauhöhe, Ausformung hinsichtlich Grundfläche und Dachform (steiles Satteldach) sowie einen sehr hohen Freiflächenanteil auf. Auf den gärtnerisch angelegten Freiflächen befindet sich ein teils sehr hochgewachsener Baumbestand.

Wohngebäude, Worthingtonstraße 33

Das eingeschossige Wohngebäude mit einer Gebäudehöhe von ca. 9,50 m wurde zusammen mit der nördlichen Garage Mitte der 1960er Jahre errichtet.

Wohngebäude, Worthingtonstraße 37

Das zweigeschossige Wohngebäude (ursprünglich mit Laden im Erdgeschoss) wurde Ende der 1920er Jahre errichtet. Das dahinter liegende Nebengebäude Nr. 35 wurde bereits Anfang der 1930er Jahre teilweise abgerissen, der heutige Garagenanbau Ende der 1950er Jahre ergänzt.

Stadthotel, Worthingtonstraße 39

Das 2005 gebaute Stadthotel mit ca. 30 Betten ist in drei Gebäudeteile gegliedert. Das dreigeschossige Hauptgebäude mit Pultdach weist eine Gebäudehöhe von ca. 13,50 m auf und orientiert sich mit seinem Haupteingang zur Worthingtonstraße. Südlich grenzt ein eingeschossiger Vorbau an, der als Frühstücksraum genutzt wird. Das zweigeschossige Nebengebäude mit einer Gebäudehöhe von ca. 7,50 m orientiert sich zum Innenbereich. Das Nebengebäude verfügt teils über ein Pult-, teils über ein begrüntes Flachdach. Die Stellplatzanlage im Innenbereich ist über den Rinnenbrünnelesweg an die Worthingtonstraße angebunden. Nach Süden zur Goethestraße grenzt sich das Grundstück mit einer vorgelagerten Wiese und einem Gehölzstreifen ab.

Open-Air-Kino „Jagstflimmern“, Flst. 2645/0

Aufgrund der tiefgreifenden Auswirkungen der Corona-Krise auf Filmtheater und Kinos entwickelte der örtliche Kinobetreiber das Konzept eines Open-Air-Kinos im Bereich der Jagst. Der Bau auf städtischer Fläche wurde bis Anfang 2021 abgeschlossen. Auf Basis eines Nutzungsvertrags zwischen Stadt und Kinobetreiber darf die Fläche zur Durchführung eines Open-Air-Kinos bis 2026 genutzt werden. Das Kino ist als „silent-cinema“ konzipiert: der Ton wird entweder über Kopfhörer oder das Smartphone empfangen. Gegenüber den Freiflächen grenzt sich der Kinobereich anhand eines umlaufenden, blickdichten Zaunes ab.



Biergarten, Flst. 2645/0

Nördlich des öffentlichen Parkplatzes befindet sich ein Biergarten auf städtischer Fläche. Neben gastronomischen Angeboten in den Sommermonaten finden auch regelmäßig musikalische Live-Aufführungen statt. Der Biergarten grenzt sich mit Holzelementen gegenüber der Freiflächen ab. Auch für den Biergarten gilt eine befristete und widerrufliche Genehmigung.

Stadtstrand, Flst. 2645/0

Am Uferbereich der Jagst befindet sich der im Jahr 2021 hergestellte Stadtstrand. Die Grundausstattung besteht aus einem Sandbereich, Sitzstufen zur Jagst, einer Aufstellfläche für ein Bistro sowie Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten und der Beleuchtung (s. Anlage D 19). Die Fläche wird im Frühjahr 2023 erstmalig von einem Betreiber genutzt werden. Die Neuentwicklung des Paradeis-Quartiers könnte die Attraktivität deutlich erhöhen und ein urbanes Umfeld in unmittelbarer Nähe schaffen.

Spielplatz Jagstaue, Flst. 2645/0

2015 wurde der ca. 1.500 m² große Spielplatz in der Jagstaue eingeweiht und ging aus einer Bürgerbeteiligung hervor. Bei der Gestaltung des Spielplatzes wurde auf den Einbezug der „Horaffen-Stadt“ geachtet. So wurde beispielsweise die Horaffengeschichte in der Spielhütte als Bildergeschichte angebracht. Zielgruppen sind Klein- und Schulkinder.

Imbiss, Worthingtonstraße 1

Das Imbissgebäude an der Ecke Worthingtonstraße/Bahnhofstraße bildet den nördlichen Abschluss der vorgelagerten Grünflächenanlage. Die gastronomisch genutzte Fläche ist in Richtung Worthingtonstraße ausgerichtet. Darüber hinaus ist in dem Gebäude noch eine öffentliche WC-Anlage und ein technischer Raum in Zusammenhang mit dem darunterliegenden Stauraumkanal untergebracht.

Anlagen der Deutschen Bahn

Westlich der Worthingtonstraße befinden sich Flächen und (ehemalige) Gebäude der Deutschen Bahn. Die verkehrliche Erschließung der Flächen erfolgt über eine Stichstraße, die auf Höhe Parkplatz/ZOB an die Worthingtonstraße anschließt. Aufgrund der steilen Topografie im Böschungsbereich führt die Straße zunächst nach Süden und erschließt einen öffentlichen Parkplatz für die DB-Kunden. Hier befinden sich 55 Stellplätze.



Folgt man der Straße weiter in Richtung Norden, passiert man das Stellwerksgebäude, das 1985 in Betrieb genommen wurde. Das „neue“ Zentralstellwerk wurde Anfang der 1980er Jahre im Rahmen der geplanten Elektrifizierung der Strecken Crailsheim – Heilbronn sowie Goldshöfe – Crailsheim – Ansbach notwendig und löste die bis dahin vorhandenen drei elektromechanischen Stellwerke (VES 1912) ab. Der Standort des Stellwerks war mit den angrenzenden Planungen der Stadt sowie der Deutschen Bundespost abgestimmt (Zentraler Omnibusbahnhof und Neubau des Postamtes). Denn ursprünglich war neben dem Stellwerksgebäude auf der nördlich gegenüberliegenden Seite auch ein neues Bahnhofsempfangsgebäude geplant, das jedoch nie realisiert wurde. Das Stellwerk wird sowohl von der bahnzugewandten als auch von der -abgewandten Seite erschlossen. Kurz hinter dem Stellwerk endet die Straße in einer Wendeanlage im Bereich der Abstellgleise. Das Stellwerk kann im Bestand sowohl von Westen als auch von Osten über diese Straße, jedoch auf unterschiedlichen Ebenen, angefahren werden.

Vom ZOB gelangt man über einen signalisierten Fußgängerüberweg über die B 290 zur Unterführung der Gleisanlage, die knapp nördlich des Stellwerks verläuft und zu den östlichen Bahnsteigen sowie überirdisch von den Bahngleisen zum Empfangsgebäude der Bahn führt. Die Unterführung hat eine Breite von ca. 4 m und eine lichte Höhe von ca. 2,5 m und weist große gestalterische Defizite auf.

Der Zugang von der Worthingtonstraße zur Unterführung erfolgt über einen Weg und mehrere Stufen und ist somit nicht auf direktem Wege barrierefrei. Im Bestand führt zudem auch kein Fahrstuhl aus der Unterführung zu den höher liegenden Bahngleisen.

Bahnhof 25, Kegelbahngebäude

Zu den Bahnflächen gehörte früher ebenfalls das Grundstück der heutigen Mini-Golf-Anlage im südwestlichen Plangebiet. Der Eisenbahnsportverein Crailsheim errichtete auf dem Gelände der Deutschen Bundesbahn ein Kegelbahngebäude, das in den 1970er Jahren erweitert wurde. Das Gebäude weist eine eingeschossige Bebauung mit flach geneigtem Satteldach auf.

Bahnhof 26 + 27, ehem. Gebäude der Deutschen Bahn

Südlich des Kegelbahngebäudes befindet sich ein weiteres privat genutztes Gebäude mit einem kleinen Platzbereich zum Parken. Das ehemalige Kantinengebäude + Nebengebäude der Bahngestellten wurde zunächst als Bar/Diskotheke genutzt, später als Handwerksbetrieb, ist derzeit aber nicht mehr in Nutzung. Beide Gebäude werden



über eine schmale Zufahrtstraße von der Worthingtonstraße und einen vorgelagerten Platzbereich erschlossen.

B.2.2 Verkehr und Erschließung

Kraftfahrzeuge

Die Haupteerschließung des Plangebiets erfolgt über die Worthingtonstraße (B 290) in Nord-/Süd-Richtung. Die Straße ist überwiegend zweispurig im Zwei-Richtungsverkehr ausgebaut und weist je eine Linksabbiegespur von Norden kommend am öffentlichen Parkplatz sowie an der Zufahrt am ZOB auf. Von Süden kommend befindet sich eine Links-Abbiegespur an der Einmündung zur Friedrichstraße. Von der Worthingtonstraße zweigen im Westen die einspurigen Straßen zu den (ehemaligen) Bahngebäuden ab, im Osten die Straßenschleife zum ZOB und Parkplatz. Öffentliche Stellplätze befinden sich ausschließlich auf dem Parkplatz nördlich des ZOB.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Plangebiet verfügt mit dem ZOB, der Haltestelle „Stadthotel/Türkei“ und dem angrenzenden Bahnhof über ein optimales ÖPNV-Angebot.

Fußgänger und Radfahrer

Die Worthingtonstraße verfügt über beidseitige Gehwege, wobei der östliche Gehweg im Bereich des öffentlichen Parkplatzes unterbrochen ist. Die Fußgänger werden hier über einen Gehweg abseits der Straße am Parkplatz entlang geführt. Der östliche und westliche Gehweg entlang der Worthingtonstraße weist eine Breite von ca. 1,60 – 1,80 m auf. Eine Bedarfsampel für Fußgänger befindet sich im Bereich der Bahnunterführung und ermöglicht die Querung über die Bundesstraße.

Entlang der Jagst-Aue verläuft der überregionale Kocher-Jagst-Radweg (ca. 330 km langer Rundweg entlang des Kochers und der Jagst), ein Fernradweg mit großer touristischer Bedeutung für Crailsheim. Der Radweg verläuft gegenüber der Jagst-Aue erhöht und bildet auch gleichzeitig die Abgrenzung des bei Hochwasser überschwemmten Bereichs. Er hat eine Breite von ca. 3,5 m.

Nördlich des Aufgabengebiets verläuft der Radweg parallel zur Worthingtonstraße und folgt der Jagst, südlich des Gebiets führt der Radweg entlang der B 290 (Goethestraße) stadtauswärts.



B 23 Grünstrukturen und Topografie

Grünstrukturen und Baumbestand

Zusammenhängende und lineare Grünstrukturen finden sich im Aufgabengebiet entlang und innerhalb der Jagstau vor sowie im Böschungsbereich westlich der Worthingtonstraße mit teilweise altem Baumbestand. Während auf der Fläche des ZOB keine Bäume vorhanden sind, verfügt der öffentliche Parkplatz über Baumstellungen zwischen den Parkständen.

Weitere Bestandsbäume befinden sich auf den privaten Grundstücksflächen. Das Grundstück des Postgebäudes ist nach Westen zur B 290 sowie nach Süden durch Baumreihen abgeschirmt.

In der Anlage D 08 sind die Bestandsbäume kartiert sowie nach einem Schulnotensystem bewertet.

Im Norden des Plangebiets befindet sich eine Parkanlage bzw. öffentliche Freifläche, die trotz der Nähe zur Jagst nur eine geringe Aufenthalts- und Verweilfunktion aufweist. Die angrenzende Jagstau übernimmt jedoch die Funktion als Naherholungsgebiet mit Spielangeboten für Kinder und Sitzgelegenheiten an Fußwegen sowie am Radweg.

Topografie

Das Aufgabengebiet ist überwiegend eben und liegt auf einem Höhengniveau von ca. 402 m über NN. Westlich der Worthingtonstraße wurde das Gelände im Zuge der Errichtung der Bahnanlagen aufgeschüttet. Die Bahngleise sowie die (ehem.) Gebäude der Deutschen Bahn liegen somit auf einer höheren Ebene (ca. 409 m ü.N.N.), eine bewachsene Böschung trennt die beiden Niveaus (s. Anlage D 09). In Richtung Osten bildet der bestehende Hochwasserdamm (etwa auf 401,5 m) einen „Hochpunkt“ aus; zur Jagst hin fällt das Gelände anschließend auf ca. 399,5 m ab.

B 24 Boden und Altlasten

Geologie

Innerhalb des Plangebiets liegen unterschiedliche Bodenverhältnisse vor, die von Ost nach West „sandwichartig“ verlaufen. Ein schmaler Teilbereich entlang der Jagst besteht aus Auenlehm (Schluffton). Der größte Teil des Plangebiets teilt sich jedoch in einen östlichen Teil bestehend aus Oberer Muschelkalk (Kalkstein, Tonmergelstein,



Dolomitstein) und einen westlichen Teil der Erfurt-Formation (Lettenkeuper) mit Wechsellagerung von Tonstein, Sandstein und Dolomitstein auf. Bei den Bahnflächen handelt es sich um anthropogene Ablagerungen bestehend aus künstlichem oder natürlichem Material.

Altlasten

Innerhalb des Aufgabengebiets befinden sich drei Altlastenverdachtsflächen:

Altlaststandort AS „Gaswerk“

Für den Bereich des ehemaligen Gaswerkes, heute Parkplatz und ZOB, wurde zur städtebaulichen Entwicklung am Standort eine Auswertung und Bewertung der Risiken aus Altlastensicht im Jahre 2016 erstellt (s. Anlage D 27). In diesem Bereich finden sich bis zu 3,5 m mächtige Auffüllschichten und darunter teils sandige bis kiesige Terrassensedimente über Kalkstein des oberen Muschelkalks. Innerhalb dieser Schichttiefen sind belastete Böden nachgewiesen worden, die zu entsorgen und zu verwerten wären. Im Falle einer (Teil-)Entsiegelung der Flächen ist davon auszugehen, dass kontaminierte Bodenschichten an die Oberfläche treten. Bei Belassen der kontaminierten Deckschicht sind im Falle einer sensiblen Nutzung (z.B. Nutzgärten, Kinderspielplatz) gesundheitliche Risiken für Menschen durch direkten Bodenkontakt oder über die Pflanzenaufnahme nicht auszuschließen. Im Zuge einer Variantenbetrachtung wurde für den Fall eines Aushubs der Gesamtfläche des Grundstücks (ca. 14.000 m²) bis 3,5 m für die Grundflächenzahl GRZ 1,0 (100 %) ein Aushub von 88.200 t und Entsorgungs-/Verwertungskosten von ca. 1,55 Mio. € quantifiziert (netto; Stand 2016). Weitergehende Informationen dazu können der Anlage 26 entnommen werden.

Altlaststandort AS „Tanklager und Tankstelle Worthington Str“

Im Süden des Plangebiets befand sich in unmittelbarer Nähe zur heutigen Kreuzung Worthingtonstraße/Goethestraße eine Tankstelle bzw. ein Lager für Mineralöl und Mineralölprodukte. Während das Lager oberhalb der Böschungskante auf dem ehemaligen Bahngelände lag, befand sich die Tankstelle auf Höhe der Worthingtonstraße. Für die Flächen um das Tanklager wird im Untersuchungsbericht aus dem Jahr 2000 (s. Anlage 27) eine orientierende Erkundung empfohlen. Bei der Tankstellenfläche ist aufgrund der durchgeführten Tiefbaumaßnahmen (an dieser Stelle wurde ein Regenüberlaufbecken hergestellt) davon auszugehen, dass die Bodenkontaminationen entfernt wurden. Weitere Maßnahmen sind daher nicht erforderlich.



Altlaststandort AS „Ölschieferwerk IWA“

Im Bereich der heutigen Kegelbahn (Bahnhof 25) befand sich bis 1945 ein Ölschieferwerk (Schlackensteinherstellung). Unter den derzeitigen Nutzungsbedingungen wird eine Gefährdung für Mensch und Grundwasser als gering bewertet. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass auf dem Standort Schlacken abgelagert wurden. Im Zuge einer möglichen Neubebauung besteht ggf. das Erfordernis zur Durchführung weiterführenden orientierenden Untersuchungen (s. Anlage 27)

B 25 Natur- und Artenschutz

Das Plangebiet liegt weitestgehend außerhalb von naturschutzrechtlich geschützten Flächen. Östlich grenzt mit den Wasserflächen der Jagst ein Vogelschutzgebiet und FFH-Gebiet an. Entlang der Jagst befindet sich im südöstlichen Planbereich ein gesetzlich geschütztes Biotop „Auwaldstreifen der Jagst in und S Crailsheim“ (s. Anlage D 20).

Für einen Großteil der Aufgabenfläche wurde 2022 eine Relevanzprüfung zum Umfang der artenschutzrechtlichen Untersuchungen durchgeführt (s. Anlage 28). Anhand der vorkommenden Habitattypen lassen sich Vorkommen folgender relevanter Arten im Eingriffsbereich nicht ausschließen: Brutvögel, Fledermäuse, Zauneidechse (*Lacerta agilis*).

B 26 Grundwasser

In ca. 3,5 m unter Geländeoberkante (GOK) im Bereich des Parkplatzes/ ZOB steht in den Auffüllungen/Terrassensedimenten Grundwasser an (1. Grundwasserleiter). Ein 2. Grundwasserleiter ist im Oberen Muschelkalk ausgebildet.

Im Bereich des ehemaligen Gaswerks ist das Grundwasservorkommen bis in eine Tiefe von ca. 30 m unter GOK gaswerkspezifisch belastet. Bei baulichen Eingriffen in den Untergrund unterhalb des Grundwasserspiegels (> 4m), kann es zu verstärkter Schadstoffmobilisierung im Bereich des ZOB kommen. Wasserhalte- und -aufbereitungsmaßnahmen werden hier erforderlich.

Weitergehende Informationen dazu können der Anlage D 27 entnommen werden.



B 27 Hochwasser

Durch die Nähe zur Jagst ist das Aufgabengebiet potenziell hochwassergefährdet.

Ein natürlich bewachsener Hochwasserdamm, der östlich entlang der „Paradeis-Allee“ verläuft, grenzt die überflutbaren Auenbereiche der Jagst ab zu den bebauten Flächen ab. Nach den aktuellen Hochwassergefahrenkarten sind die Flächen jenseits des Hochwasserdamms lediglich bei einem Extrem-Hochwasser gefährdet und können bis zu einer Höhe von ca. 402 m ü.N.N. überflutet werden (ein Extremereignis ist statistisch seltener als einmal in 100 Jahren zu erwarten). Gemäß der Topografie des Gesamtgebiets würde ein solches Hochwasser den überwiegenden Teil des Plangebiets inklusive Worthingtonstraße bis zur westlichen Böschungskante betreffen (mit Ausnahme des mittigen Teilbereichs am heutigen ZOB) und die Flächen zwischen 50 cm im Süden bis zu 1,3 m im Norden überfluten.

Die Grünflächen der Jagstauen werden hingegen regelmäßig von der Jagst überflutet. Bei einem 10-jährlichem Hochwasser (HQ_{10}) weist beispielsweise der zur Fußweg in Richtung Herrensteg eine Überflutungstiefe von ca. 1,2 m auf. Im Falle eines extrem Hochwassers (HQ_{extrem}) sind diese Flächen sogar bis zu einer Tiefe von 3,0 m überflutet.

Weitere Informationen zur Hochwassergefährdung können den Anlagen D 11 entnommen werden.

B 28 Immissionen

Das Plangebiet ist zum einen durch Lärmimmissionen durch die Bahn als auch durch den Verkehr auf der B 290 (Worthingtonstraße und Goethestraße im Süden) betroffen.

In der Lärmkartierung des Straßenverkehrslärms von 2014 wird aufgezeigt, dass die Bereiche entlang der B 290 (Worthingtonstraße und Goethestraße im Süden) am stärksten den Lärmbelastungen ausgesetzt sind (s. Anlage D 13). Hier werden Lärmpegel von 60 - 75 dB(A) erreicht. Auf den straßenabgewandten Flächen liegen die Lärmpegel tagsüber bei bis zu 60 dB(A) und im östlichen Teil des ZOB bis zu 55 dB(A). Nachts liegen die Bereiche entlang der Straße im Bereich zwischen 50 und 65 dB(A), die abgewandten Bereiche weisen Belastungen von ca. 45-50 dB(A) auf. In Bezug auf die Orientierungswerte nach DIN 18005 ist das Plangebiet als Mischgebiet zu werten.



Für die Bahnimmissionen liegen in dem Plangebiet keine konkreten Werte vor. Näherungsweise lassen sich aber die gutachterlich festgestellten Werte heranziehen, die im Zuge eines südlich gelegenen, unmittelbar an der Bahnstrecke gelegenen Baugebiets ermittelt wurden (Bebauungsplan Friedenstraße, Stadtteil Türkei). Demnach ist davon auszugehen, dass vom Bahnbetrieb Lärmemissionen von bis zu 83 db (A) tags und bis zu 86 db (A) nachts ausgehen. Für die Planung sind daher auch für eine unmittelbar angrenzende etwaige Mischgebietsnutzung lärmmindernde Maßnahmen auf Masterplanebene vorzusehen (Lärmschutzwand, Gebäudestellung, ggf. Grundrissbeispiel etc.).

B 2.9 Technische Infrastruktur

Entlang der Worthingtonstraße und begleitend des Hochwasserdamms verlaufen unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen. Informationen zu den einzelnen Leitungen sind in der Anlage D 21 zusammengestellt (nur in der nicht-öffentlichen Version einsehbar).

Im Süden befindet sich an der Kreuzung Worthingtonstraße/Goethestraße ein unterirdisches Regenüberlaufbecken (RÜB 16). Im Norden befindet sich an der Kreuzung Worthingtonstraße/Bahnhofstraße ein Stauraumkanal (SKU 17).

Das Plangebiet wird im Trennsystem entwässert.

B 2.10 Eigentumsverhältnisse

Ein Großteil der Flächen im Aufgabengebiet ist im Eigentum der Stadt Crailsheim. Neben öffentlichen Verkehrsflächen der Worthingtonstraße mit Nebenflächen gehören auch die Flächen an der Jagst, der öffentliche Parkplatz mit ZOB sowie das Grundstück der Minigolf-Anlage (Flurstücks-Nr. 2600/19) zum städtischen Eigentum.

Die Flurstücke südlich des ZOB-Geländes befinden sich mit Ausnahme des Rinnenbrünneleswegs in privater Hand. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich mit dem ehemaligen Kantinengebäude und der zugehörigen Zufahrt ebenfalls ein Grundstück in Privatbesitz.

Westlich der B 290 liegt das Grundstück der Deutschen Bahn Netze AG (Flurstücks-Nr. 2600). Die Widmung dieser Bahnflächen soll für die neu beplanten Bereiche aufgehoben werden.



Die Eigentumsverhältnisse innerhalb des Aufgabengebiets sind in der folgenden Tabelle und der Abbildung in den Anlagen D 12 dargestellt.

	Fläche	Anteil
Plangebiet	102.515 m²	100 %
Stadt	54.964 m ²	54 %
Privat	26.031 m ²	25 %
Bahn	14.353 m ²	14 %
Bundes-/Landesverwaltungen	7.146 m ²	7 %

Tabelle 1: Eigentumsverhältnisse im Plangebiet

B 3. Planungen und Konzepte im Aufgabengebiet und seinem Umfeld

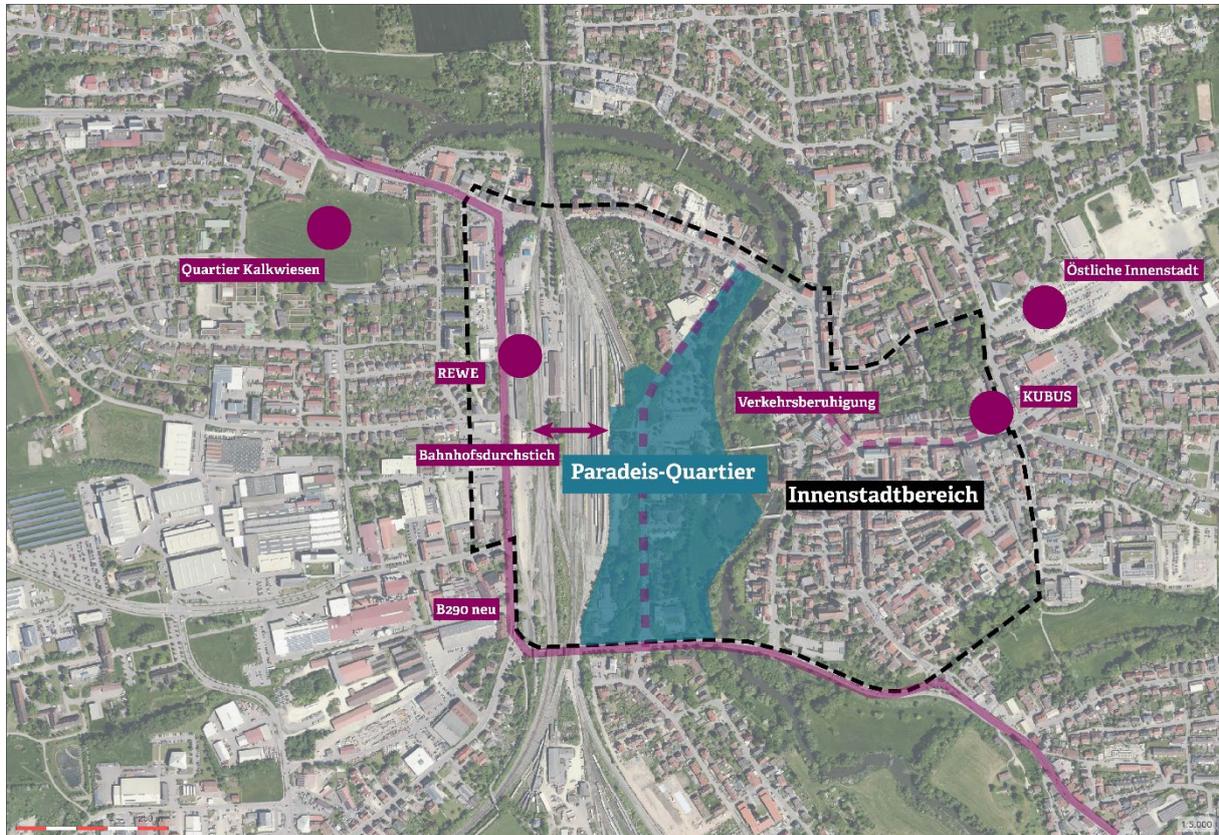


Abbildung 6: Aufgabengebiet mit Zuordnung des Innenstadtbereichs und Darstellung angrenzender Projekte

B 3.1 Bestehendes Planungsrecht

Der Flächennutzungsplan der Großen Kreisstadt Crailsheim stellt im Plangebiet östlich der Worthingtonstraße und südlich des Postgebäudes gemischte Bauflächen dar. Nördlich davon sind Gemeinbedarfsflächen ausgewiesen, westlich der B 290 Flächen für Bahnanlagen (s. Anlage D 14). Die Jagstauen sind als geschützter Grünbereich mit dem Zusatz als Überschwemmungsgebiet markiert.

Das Aufgabengebiet liegt im Geltungsbereich der qualifizierten Bebauungspläne „Westliche Innenstadt III Grabenstr. / Worthingtonstraße“, „Westl. Innenstadt Planabschnitt I“ und „Bahnhofsvorplatz Ebene I+II“ sowie des nichtqualifizierten Bebauungsplans „Kernstadt“ (s. Anlage D 15). Die Gliederung der heutigen ZOB- und Postflächen wurden im 1977 beschlossenen Bebauungsplan „Bahnhofsvorplatz I+II“ festgesetzt. Neben dieser auf Ebene 1 befindlichen Nutzungen war darüber hinaus noch eine



zweite Ebene vorgesehen, die am heutigen Bahndurchgang anknüpfen, den ZOB überspannen und Richtung Innenstadt entlang des heutigen Bleichestegs in Richtung Innenstadt führen sollte.

Für die Abgrenzung des Aufgabengebiets soll ein neuer Bebauungsplan „Paradeis-Quartier“ aufgestellt werden. Am 27.04.2017 wurden durch den Gemeinderat hierzu ein Aufstellungsbeschluss und eine Veränderungssperre für einen Großteil der Fläche des Aufgabengebiets gefasst. Ggf. ist ein erneuter Aufstellungsbeschluss für den aktuellen Umgriff des Aufgabengebiets zu fassen (Erweiterung um ca. 2 ha).

B 3.2 ZOB Entwurfsplanung

Für die Neuplanung der ZOB-Fläche wurde im Vorfeld eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, bei der verschiedene Varianten eines neuen ZOB unter Beteiligung des Landkreises Schwäbisch Hall, Amt für Mobilität als Aufgabenträger des ÖPNV, des Verkehrsverbundes Kreisverkehr Schwäbisch Hall sowie den Busunternehmen beleuchtet und diskutiert wurden. Aus diesem Prozess wurde schlussendlich eine Planvariante ausgewählt, die Grundlage für den weiteren Planprozess ist (s. Punkt C 5.3).

B 3.3 Einzelhandels- und sonstige Nutzungskonzepte

Die Erkenntnisse und Ergebnisse sowie die Empfehlungen des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Crailsheim (s. Anlage D 22) wurden bei der Erstellung der vorliegenden Ausschreibung berücksichtigt.

Zu ergänzen ist eine Neuentwicklung im Nahrungsmittelbereich. Entlang des Alten Postwegs auf der Westseite des Bahnhofgeländes wurden die baurechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines großflächigen Lebensmittelvollsortimenters mit ca. 1.700 m² Verkaufsfläche geschaffen (REWE-Markt). Der geplante Markt wird sich aufgrund des projektierten Bahnhofsdurchstichs (siehe Punkt B 3.5) in Laufrichtung zur Innenstadt befinden.

B 3.4 Verkehrsentwicklungsplan und Radverkehrskonzept

Im Jahr 2013 wurden der Verkehrsentwicklungsplan und die Radverkehrskonzeption von der Stadt Crailsheim verabschiedet (s. Anlage D 23). Diese Konzepte stellen zum einen die verkehrliche Bestandssituation mit einer Schwachstellenanalyse dar und benennen zum anderen Maßnahmenvorschläge, um diese Schwächen zu beheben bzw.



zu mindern. Diese Konzepte werden in der vorliegenden Ausschreibung berücksichtigt.

Darüber hinaus gibt es seit 2021 Überlegungen, eine neue Verkehrsführung in der Innenstadt vorzusehen, um den Fernverkehr aus der Innenstadt zu verlagern, eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den ÖPNV, den Rad- und den Fußgängerverkehr sowie eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums zu erzielen. Die grundsätzliche Idee einer neuen Verkehrsführung beinhaltet eine Absperrung von Teilen der Karlstraße / Wilhelmstraße für den motorisierten Individualverkehr. Im zentralen Bereich der Achse Karlstraße / Wilhelmstraße soll dann nur noch eine Durchfahrt für Lieferverkehr, Anwohnerverkehr sowie den ÖPNV möglich sein. Gleichzeitig muss hierdurch der Verlauf der Bundesstraße 290 angepasst werden. Statt dem heutigen Verlauf Schillerstraße – Karlstraße – Wilhelmstraße – Worthingtonstraße soll künftig eine Führung über den Alten Postweg – Tiefenbacher Straße – Nordwestumgehung erfolgen. Die bisherige Bundesstraße im Bereich der Worthingtonstraße, der Wilhelmstraße und der Karlstraße würde entsprechend als Stadtstraße abgestuft werden. Dies eröffnet einen neuen Planungshorizont im Umgang mit Verlauf und Dimensionierung der Worthingtonstraße (s. Punkt C 5.1). Für die Überprüfung der grundsätzlichen Umsetzbarkeit und der Klärung noch offener Fragen, ist für 2024 ein Verkehrsversuch vorgesehen.

B 3.5 Bahnhofsdurchstich

Mitte 2020 fiel die Entscheidung zur Verlängerung der bestehenden Bahnhofsunterführung vom Bahnhof bis zum Alten Postweg. Sie verkürzt die Wegstrecke für die Menschen, die in den westlichen Stadtteilen der Stadt Crailsheim wohnen oder arbeiten, zum ZOB auf der anderen Seite der Bahngleise entscheidend um rund 800 Meter. Die Verlängerung soll direkt im Anschluss an die bestehende Unterführung mit den gleichen Abmessungen erfolgen und gleichzeitig der Bahnhof Crailsheim barrierefrei ausgebaut werden. Die DB Station & Service AG übernimmt dabei die Projektierung, Planung und Realisierung der Bereiche Erschließung der Bahnsteige mittels Aufzüge und Rampen aus der bestehenden Unterführung, den barrierefreien Umbau der Bahnsteige auf die entsprechenden Zielhöhen sowie die Erneuerung der Ausstattung auf den Bahnsteigen. Die Maßnahme „Durchstich der Personenunterführung“ zur Verlängerung der bestehenden Unterführung in Richtung Alten Postweg wird im Verantwortungsbereich der Stadt Crailsheim realisiert werden. Zum behindertengerechten Übergang zum Alten Postweg und dem westlichen Stadtgebiet ist eine Rampe



vorgesehen. In gerader Fortsetzung der Unterführung ist zusätzlich ein Treppenaufgang geplant (s. Anlage D 16). Der Beginn der Bauausführung ist für 2025 vorgesehen.

B 3.6 Innenstadtentwicklung und weitere Projekte

Neben der Neuentwicklung des Paradeis-Quartiers steht in naher Zukunft auch die strategische Weiterentwicklung der Innenstadt auf der Agenda der Stadt Crailsheim. Hierzu besteht ein langfristig ausgerichteter Arbeitskreis mit Einbindung des Stadtmarketingvereins, der die Diskussion in Gremien und Öffentlichkeit vorbereitet. Ein wichtiger Aspekt der Innenstadtentwicklung kommt dabei dem heutigen ZOB-Gelände zu. Als Teil des Innenstadtbereichs eröffnet sich hier die Chance, neue Impulse und eine Ergänzung für die gesamte Innenstadt zu schaffen. Flankiert wird die Neuausrichtung der Innenstadt von weiteren Projekten, die kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden sollen.

Das Quartier Kalkwiesen (ca. 5 ha) soll als innenstadtnahes Wohngebiet entwickelt werden und weitestgehend autofrei (bzw. „autoarm“) umgesetzt werden. Die fußläufige Anbindung in Richtung Innenstadt erfolgt über den künftigen Bahnhofsdurchstich. Durch eine Stärkung des Wohnens in kernstadtnahen Bereichen soll auch eine Stärkung der Innenstadtbereiche einhergehen (verstärkte Nutzung, Frequentierung etc.). Gleiches gilt, wenn auch unter anderen Vorzeichen, für das Sanierungsgebiet „Östliche Innenstadt“. Dort sind in den Randbereichen 300 – 400 neue Wohneinheiten geplant. Gleichzeitig sollen aber auch neben der Sanierung der Festplatzfläche Sport- und Freizeitangebote insbesondere für Jugendliche und Kinder geschaffen werden. In Richtung Innenstadt soll mit einem neuen „KUBUS-Bau“ ein Einzelhandel-/Dienstleistungsschwerpunkt anstelle des heutigen Finanzamtgebäudes entstehen.

2019 bewarb sich Crailsheim um die Ausrichtung einer Landesgartenschau. Auch wenn Crailsheim keinen Zuschlag erhielt, soll die Grundkonzeption der Landesgartenschaukonzepts in Teilen in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Dabei geht es in erster Linie um eine mögliche Konversion des Industrieareals im Stadtteil Türkei und der gleichzeitigen Verzahnung mit den angrenzenden Jagstauen.

TEIL C



Teil C – Planungsaufgabe

C 1. Allgemeine Verfahrensziele und Anforderungen

Ziel der städtebaulichen und freiraumplanerischen Mehrfachbeauftragung ist es, das „Paradeis-Quartier“ zwischen den Bahnanlagen im Westen und dem historischen Stadtkern an der Jagst im Osten städtebaulich neu zu ordnen, baulich angemessen zu verdichten und aufzuwerten.

Das „Paradeis-Quartier“ soll im Sinne eines durchmischten Quartiers, bestehend aus Einzelhandelsnutzungen, Bildungseinrichtungen, gewerblichen Nutzungen wie Dienstleistungen und Büros/ Praxen, Hotellerie, Gastronomie sowie Wohnen, unter Berücksichtigung von „Mikroapartments“ für ansässige Firmen, entwickelt werden, welche die Angebote in der Innenstadt ergänzen. Dabei soll das Quartier die Qualitäten des Standorts mit einer hohen Fußgängerfrequenz durch die Lage am Bahnhof, ZOB und dem Kocher-Jagst-Radweg weiter stärken.

Bei Planerstellung ist darauf zu achten, dass sich die Attraktivität und Anziehungskraft der Innenstädte immer weniger alleine über den Einzelhandel definiert. Neben dem genannten Nutzungsmix ist daher insbesondere Wert auf eine geeignete Gestaltung und Verknüpfung des öffentlichen Raumes zu legen. Ziel ist die Entwicklung von Bereichen, die im Kontext der Jagst und Neubebauung im Stande sind, ein gewisses Flair zu entwickeln und auch zum dauerhaften Aufenthalt einladen. In der vermittelnden Rolle des Areals soll ein ansprechender und belebter Bereich zwischen der Jagstau, der Innenstadt, dem ZOB, dem Hauptbahnhof und nicht zuletzt den neuen Nutzungen im Gebiet geschaffen werden, der die Bereiche miteinander vernetzt und den „Eingang zur Innenstadt“ attraktiver gestaltet.

Im Vordergrund steht die kurzfristige Entwicklung der öffentlichen Flächen des Parkplatzes, des angrenzenden ZOB sowie des Postgebäudes (engeres Aufgabengebiet). In diesem Zusammenhang werden von den Teilnehmern Vorschläge zur Verlagerung der Stellplätze und Aussagen über den neuen Standort des ZOB erwartet, die auch weiterhin über eine gute Anbindung zum Bahnhof und der Innenstadt verfügen sollen.

Der neue ZOB soll als Intermodaler Mobilitätspunkt („Mobilitätsdrehscheibe“) ausgebaut werden. Ergänzende Nutzungen sind in einem geeigneten räumlichen und funktionalen Zusammenhang dem ZOB unter Berücksichtigung der Gesamtquartiersentwicklung zuzuordnen.



Für den Straßenraum der Worthingtonstraße sowie für die Verkehrsflächen des öffentlichen Parkplatzes und des Zentralen Omnibusbahnhofs sollen Gestaltungsvorschläge aufgezeigt werden, die zur Verbesserung des Umfelds beitragen.

C 2. Überbaubare Flächen im Aufgabengebiet

Im Wesentlichen können alle Flächen unter Berücksichtigung der nachfolgenden Hinweise überplant werden:

Kern des Planungsverfahrens und einer neuen Quartiersentwicklung sind die Flächen des heutigen Postareals sowie des nördlich anschließenden ZOB und der öffentlichen Stellplatzanlage. Auch die westlich der heutigen Worthingtonstraße gelegenen Flächen der Deutschen Bahn können unter Berücksichtigung der in Punkt C 2.3 aufgeführten Vorgaben in die Entwicklung einbezogen werden.

Bei den Gebäuden Worthingtonstraße 26 (Bürogebäude) und Worthingtonstraße 39 (Stadthotel Crailsheim) besteht kein mittel- bis langfristiger Entwicklungshorizont. Darüber hinaus sind diese Gebäude aufgrund ihrer Größe auch als integrierender Bestandteil einer neuen Quartiersentwicklung denkbar. Sollte nichtsdestotrotz aus Sicht der Bearbeiter eine Überplanung dieser Flächen aufgrund des angedachten Leitbilds sinnvoll sein, kann dies aus Sicht der Stadt einen ebenso wertvollen Beitrag zur weiteren Entwicklung des Quartiers darstellen.

Für die Wohngebäude Worthingtonstraße 31, 33 und 37 ist derzeit ebenfalls kein kurz- bis mittelfristiger Entwicklungshorizont erkennbar. Allerdings sollen diese Flächen auf lange Sicht nachverdichtet werden.

C 2.1 Gewässerrandstreifen an der Jagst

Zur Jagst hin ist ein Gewässerrandstreifen in einer Breite von 5 Metern ab Böschungsoberkante einzuhalten, der von Bebauung freizuhalten ist. Innerhalb des Gewässerrandstreifens ist Errichtung baulicher Anlagen, die den Wasserabfluss behindern, nicht erlaubt.



C.2.2 Regenüberlaufbecken (RÜB)

Innerhalb des öffentlichen Flurstücks Nr. 2645/1 befindet sich ein Regenüberlaufbecken, das nicht überbaut werden darf. Die genaue Lage geht aus dem Kanalplan Anlage D 21 hervor.

C.2.3 Flächen der Deutschen Bahn

Unter Berücksichtigung der topografischen Situation können die Flächen der Deutschen Bahn überplant werden. Ausgenommen hiervon ist das Stellwerksgebäude der Deutschen Bahn, Worthingtonstraße 18, einschließlich der angrenzenden Zuwegungen und zugehörigen Mitarbeiterstellplätze. Das Gebäude ist als Bestand in die Planung zu integrieren. Der Zugang und die Zufahrt zu den Gleisen und zum Stellwerk soll weiterhin gewährleistet werden. Es ist eine funktionale Abgrenzung zwischen den Flächen des Stellwerksgebäudes und der angrenzenden Planung in Anlehnung an Anlage D 17 zu wählen. Die Zuwegung kann dabei frei angepasst werden, solange die Erreichbarkeit der o.g. Örtlichkeiten gewährleistet ist. Im Besonderen wird ein Planansatz erwartet, der in angemessener Weise mit der topografischen Situation umgeht.

C 3. Nutzungen im Aufgabengebiet

Es soll in Kombination mit dem Mobilitätsknotenpunkt eine möglichst hohe Durchmischung der Nutzungen erreicht werden, die zur Belebung des Gebiets und zur Quartiersbildung beitragen. Die Nähe und gute Erreichbarkeit aller wichtigen Einrichtungen in der Innenstadt ist eine große Stärke der Stadt. Diese Stärke kann durch die Entwicklung des zentral gelegenen und verkehrlich integrierten Standorts weiter profiliert werden.

C.3.1 Einzelhandel und Gastronomie

Innerhalb des engeren Aufgabengebiets (siehe Punkt A 5.4) sind aus Sicht der Stadt Crailsheim die folgenden Nutzungen, deren Bedarfe im Rahmen des Stadt-/Citymarketingkonzepts (s. Anlage D 25), einer Standortanalyse und Nutzungskonzeption für das Bahnhofsareal (s. Anlage D 24) sowie des Einzelhandelskonzepts (s. Anlage D 22) ermittelt wurden, denkbar:

Einzelhandel

Im Bereich der Elektro- und Spielwaren sowie „junge Bekleidung“ wurde ein Bedarf identifiziert. Da im Besonderen der bislang aus Mangel an größeren, modernen, eben-erdigen und günstig zugeschnittener Ladenflächen nicht in der unmittelbaren Einkaufsinnenstadt gedeckt werden konnte und mittelfristig auch nicht gedeckt werden kann, verfügt die Innenstadt von Crailsheim über sehr wenige Filialisten. In der Planung sollen daher größere, attraktive Einzelhandelsflächen vorgesehen werden.

Die möglichen Einzelhandelsnutzungen unterliegen keiner regionalplanerischer Restriktion. Abweichend vom Einzelhandelskonzept wird der Standort für zentrenrelevante Einzelhandelsgroßprojekte künftig auf die Plangebietsflächen östlich der Worthingtonstraße ausgeweitet. Die Teilfortschreibung des Regionalplans Heilbronn-Franken 2020 für den Bereich Einzelhandel befindet sich derzeit in Überarbeitung.

Gastronomie

Bereits heute lässt sich eine gewisse Konzentration von gastronomischen Betrieben im Bereich des Kinocenters feststellen. Zur Erweiterung und Entwicklung einer größeren Vielfalt dieser Angebote soll im „Paradeis-Quartier“ ein Gastronomielokal mit einer Orientierung zur Jagst (Außenbereich) verortet werden. Insbesondere in den Bereichen regionale/deutsche Küche, Bars (die tagsüber und abends geöffnet haben) und Betrieben mit Außengastronomie besteht Potenzial. Der Fokus bei Neuansiedlungen sollte primär auf die Zielgruppe Jugendliche/junge Erwachsene und innovative, moderne Geschäftskonzepte gelegt werden.

C.3.2 Gewerbliche Nutzungen und Freizeit

Business-Hotel

In Abhängigkeit vom städtebaulichen Gesamtkonzept kann innerhalb des Aufgaben-gebiets ein Business-Hotel mit ca. 75-100 Betten vorgesehen werden, das auch über einen Tagungsbereich verfügt. Der Gesamtflächenbedarf beträgt bis zu 4.000 m² Brutto-Grundfläche inkl. Tagungsbereich.

Büronutzungen

Das künftige attraktive städtebauliche Umfeld und die nahen Jagstauen bieten gute Bedingungen auch für höherwertige bzw. kreative Dienstleistungen. Denkbar ist die Ansiedlung von Repräsentanten/freien Berufen wie Anwaltskanzleien, Planungsbüros, Steuerberatern etc. oder kreative Dienstleister wie Softwareentwickler, Medienschaffende, Künstler, Kulturschaffende etc. Im südwestlichen Randbereich sind in



Nähe der Gleisanlagen auch Back Offices/Verwaltungen wie z.B. für Verwaltung, Vertrieb, Buchhaltung oder EDV-Support denkbar.

Sport- und Fitness-Center

Im Plangebiet kann ein Sport- und Fitness-Center verortet werden, das zu einer Belebung des Quartiers in den abendlichen Randzeiten beitragen kann. Die Flächenbedarf bewegt sich zwischen 700 und 900 m² Brutto-Grundfläche und ist in als Geschossnutzung in einem größeren Gebäudekomplex denkbar.

C.33 Bildungseinrichtung/Flexible Konzepte

Derzeit läuft eine Bedarfs- und Machbarkeitsstudie zur Gründung einer Hochschule, einer Hochschul-Dependance und/oder zur Etablierung eines Angebots für die berufliche Weiterbildung. Aufgrund der zentralen Lage bietet sich das Plangebiet zur Verortung einer der genannten Nutzungen an. Die Ergebnisse werden jedoch erst nach Beginn des Planungsverfahrens vorliegen.

Daher soll allgemein eine Bildungseinrichtung vorgesehen werden, die in ein geeignetes Gebäude im engeren Aufgabengebiet integriert werden kann und im Umfeld entsprechende Freiraumanforderungen an Studierende erfüllt. Ein möglichst flexibler Umgang mit dieser Nutzung ist zu beachten, da Art und Dimensionierung sowie eine mögliche zukünftige Entwicklung derzeit nicht absehbar sind.

Grundsätzlich sind auch weitere öffentliche Bildungseinrichtungen (wie beispielsweise die VHS oder Bücherei) im engeren Aufgabengebiet denkbar.

Neben den klassischen Nutzungen sind hierzu ergänzend oder in Kombination für Teilbereiche innovative und flexible Nutzungen möglich. Crailsheim verfügt über mehrere am Standort ansässige innovative Firmen, darunter Weltmarktführer, im Besonderen im Bereich des Maschinenbaus, häufig mit Zweigsitzen im Ausland. Hier ist ein Bedarf an „Mikroapartments für Wohnen auf Zeit“ für Auszubildende, Gäste und Mitarbeiter anderer Standorte inklusive entsprechender Infrastruktur vorhanden.



C.3.4 Wohnen

In Ergänzung zu den übrigen gewerblichen Nutzungen können sowohl im engeren Aufgabengebiet als auch im gesamten Plangebiet Wohnnutzungen verortet werden. Die Teilnehmer sollen aufzeigen, in welchen Bereichen Wohnen und in welcher Form (Wohnformen/ Wohnmodelle) möglich wäre. Dies soll zu einer Belebung und sozialen Kontrolle des Quartiers beitragen. Zu berücksichtigen ist die in der Wohnraumbedarfsanalyse identifizierte Nachfrage nach kleinen (bis zu 40 m²) und mittelgroßen Wohnungen (bis zu 60 m²/75 m²), die gerade in einer solch zentralen Lage bedeutsam sind.

Der Anteil von Wohnen im Mischungsverhältnis des Plangebiets muss einem späteren Gebietstypus Mischgebiet (Urbanes Gebiet) entsprechen.

Bei Flächen, die überschlüssig besonderen Lärmimmissionen vom Bahnbetrieb ausgesetzt sein dürften, sind bereits auf Ebene des Masterplans geeignete lärmindernde Maßnahmen zu berücksichtigen (Lärmschutzwand, Gebäudestellung, Bauweise unter Einbezug der Freiräume etc.). Eine Lärmimmissionsprognose liegt bislang noch nicht vor.

C.3.5 Zentrales Parken

Im Sinne eines urbanen Quartiers soll an einer geeigneten Stelle eine zentrale Stellplatzanlage mit insgesamt ca. 300 - 400 Stellplätzen vorgesehen werden. Ein Teil der Stellplätze soll für eine öffentliche Nutzung zu Verfügung stehen (Ersatz und Erweiterung der öffentlichen Stellplätze und P&R-Stellplätze s. Punkte C 5.2 und C 5.4, insgesamt ca. 240 Stellplätze). Die Anlage soll darüber hinaus aber auch für die erforderlichen Stellplätze „parkplatzintensiver Nutzungen“ herangezogen werden. In Betracht kommen hierbei insbesondere Einzelhandelsnutzungen, aber auch öffentliche Einrichtungen wie eine mögliche Bildungseinrichtung. Ziel sollte ein möglichst effizienter Umgang mit der vorhanden Fläche sein. Grundsätzlich kann die Parkierung auch in Teilen unterirdisch nachgewiesen werden. Bei der Planung einer zentralen Stellplatzanlage und einer Verknüpfung mit umliegenden Nutzungen sind etwaige Abhängigkeiten in der Umsetzung zu berücksichtigen (s. Punkt C 7).

Die baurechtlich notwendigen Stellplätze für die unter Punkt C 3.1 – 3.3 genannten Nutzungen sind, soweit sie nicht vollständig oder in Teilen der zentralen



Stellplatzanlage zugeordnet sind, separat und den jeweiligen Gebäuden bzw. Nutzungen zuzuordnen.

C 4. Städtebauliche Struktur und Vorgaben

Für das Aufgabengebiet werden keine städtebaulichen Vorgaben wie z.B. zur Dichte, zur Geschossigkeit, der Gebäudehöhen oder der Dachform gemacht. Es ist Planungsaufgabe, die Höhenentwicklung und die Geschossigkeit der Neubauten in den städtebaulichen Kontext zu setzen. Von den Teilnehmern werden jedoch den Nutzungen und dem Innenstadtstandort angemessene städtebauliche Rahmenkonzepte mit einer schlüssigen Begründung erwartet, die einen entsprechenden Verdichtungsgrad aufweisen. Als Mindestmaß kann ein derzeit in Crailsheim in Teilen üblicher Verdichtungsgrad von 4-5 Geschossen angesehen werden.

C 5. Verkehr und Erschließung

C 5.1 Erschließung des Aufgabengebiets

Ein Neuverlauf der Bundesstraße 290 und die geplante Abstufung zur Stadtstraße bietet für das „Paradeis-Quartier“ die Chance, die verkehrliche Erschließung in Teilen neu zu ordnen.

Die Haupteerschließung des Aufgabengebiets soll wie im Bestand über die Worthingtonstraße erfolgen. Während die Knotenpunkte im heutigen Zustand belassen werden sollen und für den überwiegenden Teil der Bestandsgebäude die bisherige Erschließungsfunktion sichergestellt werden muss (Worthingtonstraße 2, 8, 12, 14, 27, 31, 33, 37, 39; Bahnflächen inkl. Stellwerk; Friedrichstraße 14+16), ist im mittleren Teil des Plangebiets ein Neuverlauf der Straße denkbar. Die Funktionalität der ZOB-Planung ist hierbei zu berücksichtigen.

Die Dimensionierung der Worthingtonstraße soll im gesamten Verlauf angepasst werden. Derzeit weist die Fahrbahn eine Breite von ca. 7,50 m auf. In Teilbereichen weitet sich die Fahrbahn auf drei Spuren auf, um Raum für mehrere Abbiegespuren zu bieten. Unter Berücksichtigung des Buslinienverkehrs soll die Fahrbahnbreite auf 6,50 m



angepasst werden (entspricht der Empfehlung der RASt). Eine Verbreiterung der Gehwege insbesondere im östlichen Verlauf der Worthingtonstraße ist vorzusehen. Separate Abbiegespuren sind abhängig vom jeweiligen Bedarf zu prüfen.

Aufgrund der künftig geringeren Bedeutung der Worthingtonstraße ist grundsätzlich auch eine geringere Priorisierung des Kfz- und hier speziell des Durchgangsverkehrs denkbar. Da gleichzeitig die o.g. Anforderungen an den Busverkehr erfüllt werden müssen, dürften sich solche Überlegungen auf verkehrsrechtliche Maßnahmen beschränken. Sollten sich aus Sicht der Teilnehmer interessante Ansätze ergeben, die sich auf Ebene des Masterplans auf die baulich/gestalterische Struktur der Straße auswirken, dürfen diese gerne erbracht werden.

C 5.2 Öffentlicher Parkplatz und öffentliche Parkstände

Derzeit kommt den öffentlichen Parkierungsflächen auf dem zu überplanenden Areal eine große Bedeutung zu. Aus diesem Grund sollen die bestehenden 96 öffentlichen Parkstände auch zukünftig im Aufgabengebiet vorgesehen werden. Zusätzlich sind ca. 100 weitere öffentliche Stellplätze, die insbesondere der angrenzenden Innenstadt zu Verfügung stehen sollen, einzuplanen. Die Lage und Anordnung der öffentlichen Parkierungsflächen ist Teil der Planaufgabe, soll aber wie unter Punkt C 3.5 erläutert als zentrale Stellplatzanlage vorgesehen werden.

Zusätzlich zu den allgemeinen öffentlichen Stellplätzen sind 40 weitere Park & Ride Stellplätze in der Planung vorzusehen (siehe auch Punkt 6.4), die insbesondere an den Wochenenden der oftmals knappen Parksituation Rechnung tragen.

C 5.3 Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

In der Planung des Gesamtgebiets ist der Neubau eines ZOB mit seinem Flächenbedarf zu integrieren. Die Grundlage hierfür bietet die verkehrstechnische Planung „Machbarkeitsstudie ZOB Crailsheim, Stufe 2, Variante 2“ (s. Anlage D 18). Neben einer verkehrlichen Einordnung (z.B. Schleppkurvennachweis im Ein- und Ausfahrtbereich) ist dabei auch die Gesamteinbindung im städtebaulichen Kontext des jeweiligen Gesamtkonzepts zu berücksichtigen.

Insgesamt sind 14 Bussteige (6 Bussteige mit 12 m Länge, 5 Bussteige mit 15 m Länge, 3 Bussteige mit 20 m Länge) geplant. Die Stadtbuslinien sollen als Durchmesserlinien



außerhalb des ZOB verlaufen, sind aber mit Fahrtrichtung Innenstadt mit 2 Bussteigen in den ZOB integriert.

Die Lage des ZOB kann um wenige Meter angepasst werden und z.B. weiter nach Süden geschoben werden, während die Ausrichtung und Systematik beizubehalten ist (Anzahl der Bussteige, ZOB-Layout mit „Sägezahnaufstellung“). Das Grundstück der heutigen Post (Worthingtonstraße 15, Flurstück 2656/2) steht nicht für den ZOB zur Verfügung. Zu beachten ist, dass aus fördertechnischen Gründen innerhalb des ZOB-Bereichs kein Durchfahrtsverkehr jeglicher Art vorgesehen werden darf (auch kein Radverkehr). Dies gilt nicht für die Worthingtonstraße und den hieran angrenzenden Haltestellen des Stadtbusses.

Am ZOB soll eine Toilettenanlage für Busfahrer vorgesehen werden.

Die notwendigen Wartepositionen und Haltestellen sind für den RufBus integrierbar, der künftig eine verstärkte Rolle im ÖPNV-Angebot spielen soll. Im Landkreis Schwäbisch Hall wird dieser durch Taxifahrzeuge abgewickelt. Um den RufBus nicht mit Taxifahrten zu verwechseln, sollte am ZOB entweder eine RufBus-Haltestelle vorhanden sein oder RufBusse an Haltestellen stehen, die auch von entsprechenden Linienbussen genutzt werden.

Bereits auf Masterplanebene ist ein Witterungsschutz in Form einer einheitlichen Überdachung des ZOB vorzusehen. Es ist ein erster Vorschlag zu Lage und Form der Überdachung zu erbringen. Die Aspekte des intermodalen Mobilitätspunktes sollen dabei räumlich wie funktional mitgedacht werden.

Die in Variante 2 aufgezeigte Fläche für den Neubau eines ZOB muss nicht zwingend ausschließlich als Verkehrsfläche zu Verfügung stehen. Die Verkehrsfläche kann durch ergänzende Nutzungen überplant und gestalterisch integriert werden. Denkbar ist beispielsweise auch eine bauliche Nutzung über dem geplanten ZOB (z.B. durch ein aufgeständertes Gebäude). Bei jeglicher Planung ist jedoch darauf zu achten, dass attraktive Aufenthalts- und Bewegungsräume für die ÖPNV-Nutzung entstehen.

C 5.4 Intermodaler Mobilitätspunkt ZOB

Der künftige ZOB soll als Intermodaler Mobilitätspunkt ausgebaut und mit zusätzlichen Verkehrsangeboten ergänzt werden, die dem ZOB in räumlicher Nähe zugeordnet werden sollen. Er soll damit einen Beitrag für eine nachhaltige Mobilität leisten.

Fahrradparkhaus

Als wichtiger Zielpunkt für Fahrradfahrer soll in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs und ZOB ein Fahrradparkhaus mit ca. 100 Stellplätzen vorgesehen werden. Das Fahrradparkhaus soll 24 Stunden geöffnet haben und mit Servicestationen, Schließfächern und Fahrradboxen versehen werden. Das Parkhaus ist sowohl als eigenständiges Gebäude als auch bspw. in einem Kfz-Parkhaus integriert denkbar (vergleiche Fahrradparkhaus Aalen mit Servicestation und Fahrradboxen: 110 Stellplätze; Radhaus Heilbronn vollautomatisiert: 120 Stellplätze).

Carsharing

Insgesamt sollen künftig 4 Carsharing-Stellplätze vorgesehen werden. Diese sollen möglichst nutzerfreundlich und erkennbar im öffentlichen Raum angeordnet werden und eine E-Ladestation erhalten. Die Verlagerung der 2 bestehenden Carsharing-Stellplätze auf der heutigen Stellplatzanlage sind in der Zielvorgabe bereits inbegriffen.

Park & Ride

Zusätzlich zu den bestehenden ca. 100 öffentlichen Stellplätzen (siehe Punkt 6.2) sollen 40 weitere Stellplätze als Park & Ride Stellplätze geplant werden. An Wochen- und Feiertagen können diese Stellplätze ebenfalls als öffentliche Stellplätze für das Quartier genutzt werden. Sowohl die öffentlichen Stellplätze als auch die Park & Ride Stellplätze sollen teilweise mit E-Ladestationen ausgestattet werden.

Sonstiges

Langfristig sollten darüber hinaus auch Erweiterungsflächen für zusätzliche Angebote von RadSharing-Systemen und ggf. Scooter berücksichtigt werden.

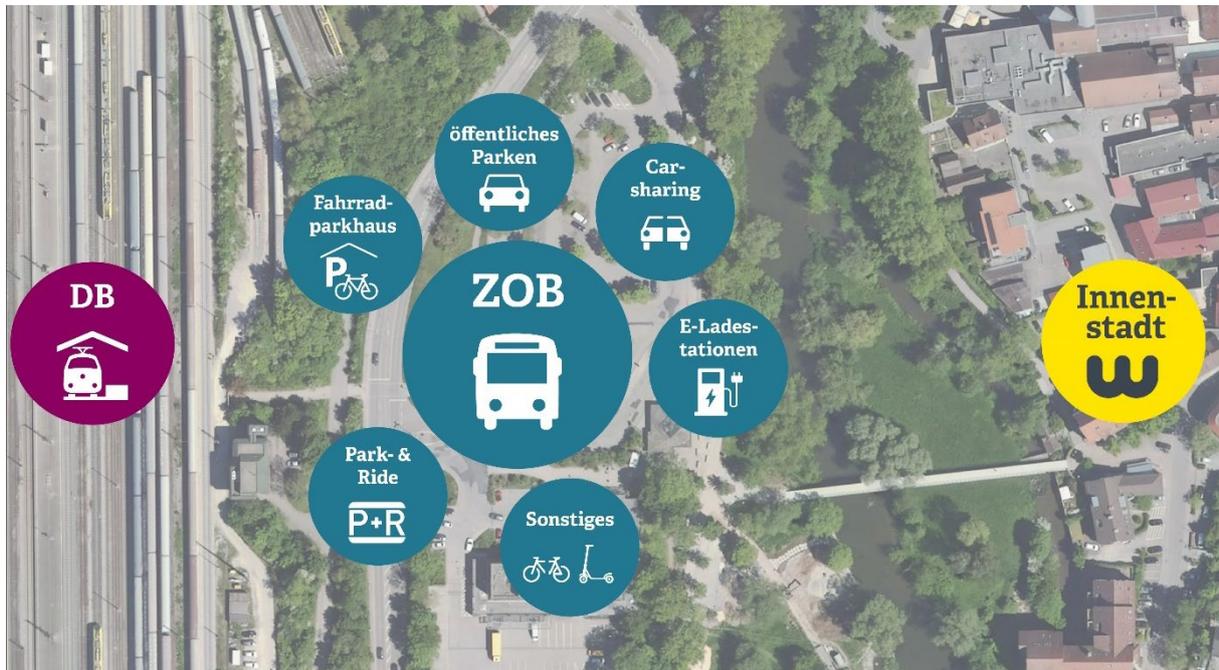


Abbildung 7: Der künftige ZOB soll zu einem Intermodalen Mobilitätspunkt mit flankierenden Verkehrsangeboten ausgebaut werden

C 5.5 Erschließung der Bahnanlagen, Parkplatz der Deutschen Bahn

Bahnhofsunterführung

Durch die Verlängerung der Bahnhofsunterführung erlangt die weiterführende Strecke in Richtung Innenstadt über das ZOB-Gelände eine umso bedeutendere Rolle. Von den Teilnehmern werden vor diesem Hintergrund Vorschläge für eine verbesserte Anbindung der Bahnunterführung mit dem ZOB bzw. der Verlängerung in Richtung Innenstadt erwartet. Dabei soll der Schnittstelle zwischen Ausgang Unterführung und ZOB nicht nur als unmittelbarer „Ankunftsort“ besonders Rechnung getragen, sondern auch idealerweise ein barrierefreier Zugang unmittelbar integriert werden. Derzeit besteht der barrierefreie Zugang über die querlaufende Zufahrtsstraße, die im nördlichen Verlauf in die Worthingtonstraße einmündet.

Die Breite der Unterführung beträgt 4,0 m, die lichte Höhe 2,5 m. Der Fußboden befindet sich auf etwa 405,90 m ü.N.N., während sich die östlich angrenzende Worthingtonstraße auf etwa 402,30 m ü.N.N. befindet.



Parkplatz der Deutschen Bahn

Die bestehenden 55 Stellplätze der Deutschen Bahn können mit der Umplanung entfallen. Allerdings ist auch weiterhin eine Zufahrt auf der Westseite des Stellwerkgebäudes vorzusehen.

C 6. Grünstrukturen und Freianlagen

Der Auenbereich an der Jagst stellt einen für die Stadtbevölkerung wichtigen Naherholungsort dar, in dem der bestehende Kocher-Jagst-Radweg und die über den Fluss führenden Stege eine wichtige Rolle zur Erschließung dieses Bereichs einnehmen. Durch die Planung im „Paradeis-Quartier“ sollen die Zugänge zur Aue und die Verbindungen zur Innenstadt attraktiv gestaltet und gut miteinander vernetzt werden. Der flussbegleitende Kocher-Jagst-Radweg soll auch weiterhin entlang der Aue verlaufen und funktional an das „Paradeis-Quartier“ angebunden werden. Mit der städtebaulichen Neuordnung soll das Potenzial der Lage am Fluss genutzt werden und eine Orientierung der Nutzungen, z.B. mit Außensitzen/ Gastronomie zum Wasser hin erfolgen. Die bestehenden Nutzungen des Spielplatzes in der Jagstau und des Stadtstrandes sind in die Planung zu integrieren.

Die nördliche Grünfläche zwischen Kino und Jagst soll als Freifläche weiterentwickelt werden. Bisher bestehen mit Biergarten und Open-Air-Kino zwar Nutzungen, die zu einer Belebung beitragen, sich aber dennoch gegenüber den Freiflächen abschotten. Denkbar wäre daher die Entwicklung einer „Vergnügungsmeile/Promenade“, an der verschiedene Gastronomien angeordnet sein könnten und welche die Freiraumbezüge insbesondere zur Jagst verstärkt berücksichtigt. Durch die bestehenden (Worthingtonstraße/Bahnhofstraße, Stadtstrand) und geplanten (Quartiersentwicklung „Paradeis-Quartier“) Freizeit- und Gastronomienutzungen besteht die Chance, den Bereich des Plangebiets entlang der Jagst in diese Richtung zu profilieren. In diesem Zusammenhang existiert die Idee, eine weitere Fußgängerbrücke über die Jagst auf die Innenstadtseite vorzusehen (etwa auf halber Strecke von Bleichesteg und Jagstbrücke). Diese Idee ist auf Sinnhaftigkeit bzw. Mehrwert zu prüfen. Der alte Baumbestand im Bereich der nördlichen Grünfläche soll weitestgehend erhalten bleiben.

Eine zentrale Rolle als „Verknüpfungspunkt“ kommt einem neu vorzusehenden öffentlichen Platz mit einer hohen Aufenthaltsqualität zu, der die Innenstadt, den Bahnhof, den ZOB und die Nutzungen im Aufgabengebiet miteinander verbindet. Der neue



Platzbereich soll ein Entrée in die Innenstadt bilden und als Treffpunkt im Areal fungieren.

Besonderes Augenmerk im Rahmen der Freianlagenplanung ist auf den Umgang mit den topografischen Verhältnissen zu legen. Hinsichtlich des Höhensprungs Bahnhofsgelände – Worthingtonstraße ist ein geeigneter freiraumplanerischer Ansatz zu wählen, der eine Integration der höher gelegenen Flächen in den umliegenden Stadtraum gewährleistet und beispielsweise Sichtbezüge oder Aufenthaltsbereiche vorsieht.

Planungsaufgabe ist es, für das „Paradeis-Quartier“ ein ansprechendes und übergeordnetes Begrünungskonzept für die öffentlichen (Straßengrün, Begrünung von Parkierungsflächen etc.) sowie privaten Flächen aufzuzeigen, in das sich der neue Platzbereich einfügt. Es werden konkrete Aussagen zur Verknüpfung des Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer mit den Grünzügen und dem neuen „Paradeis-Quartier“ erwartet. Die bestehenden Wegeverbindungen zu den Stegen über die Jagst sollen weiterhin gewährleistet werden.



C 7. Bauabschnitte

Aufgrund der in Teilräumen unterschiedlichen Ausgangslage soll das Gebiet in Bauabschnitten entwickelbar sein. Während die städtischen Flächen mit ZOB, Parkplatz, Grünfläche, Worthingtonstraße sowie der privaten Fläche des heutigen Postgebäudes (Flst. 2656/2) kurzfristig ab 2025 entwickelbar sind, ist bei den Flächen westlich der Worthingtonstraße von einem mittelfristigen Umsetzungshorizont auszugehen. Bei den privaten Flächen mit den Flst. 2656/3, 2662/6, 2665/4, 2665/2, 2665/3, die u.a. die bestehenden Wohngebäude, das Bürogebäude und das Stadthotel umfassen, ist eine langfristige Entwicklung anzusetzen.

Bei der Abgrenzung und Darstellung der Bauabschnitte sind die aktuellen Grundstücksverhältnisse, die unterschiedlichen Umsetzungshorizonte und ggf. entstehende Abhängigkeiten (im Hinblick auf eine zentrale Stellplatzanlage) zu berücksichtigen, um eine schrittweise Entwicklung unter Berücksichtigung der heutigen Grundstücksverhältnisse zu ermöglichen.

C 8. Klimaanpassung und Wärmeversorgung

Stadtklima

Mit den westlich angrenzenden Bahnflächen bestehen unmittelbar angrenzend große, versiegelte Flächen, die sich tagsüber durch die Sonneneinstrahlung stark aufheizen und nachts durch die Wärmespeicherung nur reduziert abkühlen. Gleichzeitig befinden sich mit den östlich angrenzenden Jagstauen breite Grünflächen, durch die Kaltluft von Süden in das Stadt- und Plangebiet fließt und für einen Luft- und Temperatureausgleich sorgt.

Bei der Quartiersentwicklung ist diesem Umstand Rechnung zu tragen, indem bspw. eine offene Bebauung gewählt wird, um eine Luftzirkulation im Quartier sicherzustellen. Dabei ist eine offene Abwägung gegenüber dem Immissionsschutzgedanken und der Anordnung jeweiliger Nutzungen zu führen. Darüber hinaus soll das Plangebiet so weit wie möglich durchgrünt werden bzw. bleiben; größere Aufenthaltsbereiche und Wege sollten bei Möglichkeit verschattet sein. In diesem Kontext sollen große und alte Bäume so weit wie möglich erhalten bleiben. Flachdächer sollen begrünt werden.



Wärme- und Energieversorgung

Das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg gibt das Ziel einer klimaneutralen Wärmeversorgung bis 2040 vor. Das bedeutet, dass durch die Wärmeversorgung spätestens im Jahr 2040 keine Treibhausgas-Emissionen mehr verursacht werden dürfen. Die Kommunen sind daher in der Pflicht, eine kommunale Wärmeplanung zu erstellen.

Die kommunale Wärmeplanung umfasst eine Bestandsanalyse zum Wärmebedarf und zur Versorgungsstruktur sowie eine Analyse der vorhandenen Potenziale zur Wärmeversorgung mittels erneuerbarer Energien. Darauf aufbauend erstellen die Kommunen ein Szenario für eine klimaneutrale Wärmeversorgung im Jahr 2040.

Vor diesem Hintergrund soll für das „Paradeis-Quartier“ ein Konzept für die Wärmeversorgung berücksichtigt werden. Dabei soll das Ziel einer größtmöglichen Erzeugung erneuerbarer Energien im Plangebiet verfolgt werden. Neben einer Nutzung der Solarenergie ist flächendeckend eine geothermische Effizienz für die oberflächennahe Geothermie vorhanden (weitere Informationen: Informationssystem Oberflächennahe Geothermie (ISONG); aber möglicher Konflikt mit den Altlastenflächen, insbesondere der Fläche „AS Gaswerk“).

Ein lokales Wärmenetz besteht im nahen Umfeld nicht.

TEIL D

Teil D – Verfahrensunterlagen

Da die Unterlagen urheberrechtlich geschützt sein können, darf die Nutzung nur zur Bearbeitung dieses Verfahrens erfolgen.

Plan- und Bildunterlagen

- D 01. Übersichtsplan mit Lage im Stadtgebiet
- D 02. Abgrenzungsplan des Plangebiets
- D 03. Umfeldnutzungen
- D 04. Drohnenaufnahmen, Sommer 2022
- D 05. Historischer Stadtplan, 1931
- D 06. Luftbild, 1982
- D 07. Lageplan ZOB/Bahnhof Crailsheim
- D 08. Baumkataster mit Bewertung
- D 09. Topografische Verhältnisse
- D 10. Informationen zu Altlasten
- D 11. Hochwassergefahrenkarte
- D 12. Eigentumsverhältnisse
- D 13. Lärmkartierung
- D 14. Auszug aus dem Flächennutzungsplan (FNP)
- D 15. Bebauungspläne im Gebiet und Umfeld
- D 16. Entwurfsplanung Personenunterführung
- D 17. Flächen mit Relevanz für den Bahnbetrieb
- D 18. Machbarkeitsstudie ZOB-Planung Variante 2
- D 19. Stadtstrand, Entwurfsplanung
- D 20. Geschützte Flächen, Natur
- D 21. Leitungstrassen der Strom- und Wasserversorgung; Kanalnetz (nicht öffentlich)

Konzepte und Berichte

Aufgrund des Umfangs werden die aufgelisteten Konzepte und Berichte als Einzeldateien zur Verfügung gestellt.

- D 22. Einzelhandelskonzept, 2010
- D 23. Verkehrsentwicklungsplan, 2013
- D 24. Standortanalyse und Nutzungskonzeption für das Bahnhofsareal, 2010
- D 25. Stadt-/Citymarketingskonzept, 2017
- D 26. Bedarfsanalyse von Wohnfläche und Wohnform, 2020
- D 27. Altlastenberichte und Gutachten, 2003 – 2016 (nicht öffentlich)



- D 28. Relevanzprüfung zum Umfang der artenschutzrechtlichen Untersuchungen, 2022

Grundlagendaten

Nur zum Download für Büros:

- D I. Katasterplan (dwg) mit hinterlegten Luftbilder, Vermessungsdaten, Höhen
D II. 3D-Gebäudemodelle der Bestandsbebauung
D III. Fotodokumentation, 2022
D IV. Drohnenaufnahmen, 2022