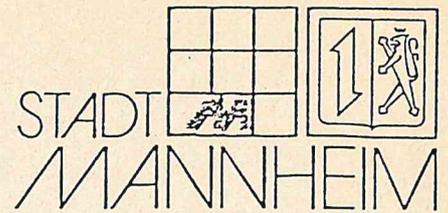


STADTPLANUNGSAMT



Stadt Mannheim · Stadtplanungsamt · Postfach 103051 · 6800 Mannheim 1

B E G R Ü N D U N G

ZUM VERBINDLICHEN BAULEITPLAN
- BEBAUUNGSPLAN -

FÜR DAS QUADRAT L7

TEILÄNDERUNG DES RECHTSGÜLTIGEN BEBAUUNGSPLANES

NR. 13/1a

VERFAHRENSVERMERKE

Aufstellungsbeschluss (§ 2 Abs.1 BauGB)

am 14.01.1992

Öffentliche Bekanntmachung

am 02.05.1992

Bürgerbeteiligung (§ 3 Abs.1 BauGB)

Planauslegung

vom 04.05. bis 22.05.92

Bürgerversammlung

am

Anhörung der Träger öffentlicher Belange
(§ 4 Abs. 1 BauGB)

vom 15.04. bis 15.05.92

Auslegungsbeschluss (§ 3 Abs.2 BauGB)

am 21.10.92

Öffentliche Bekanntmachung

am 13.11.92

Planauslegung

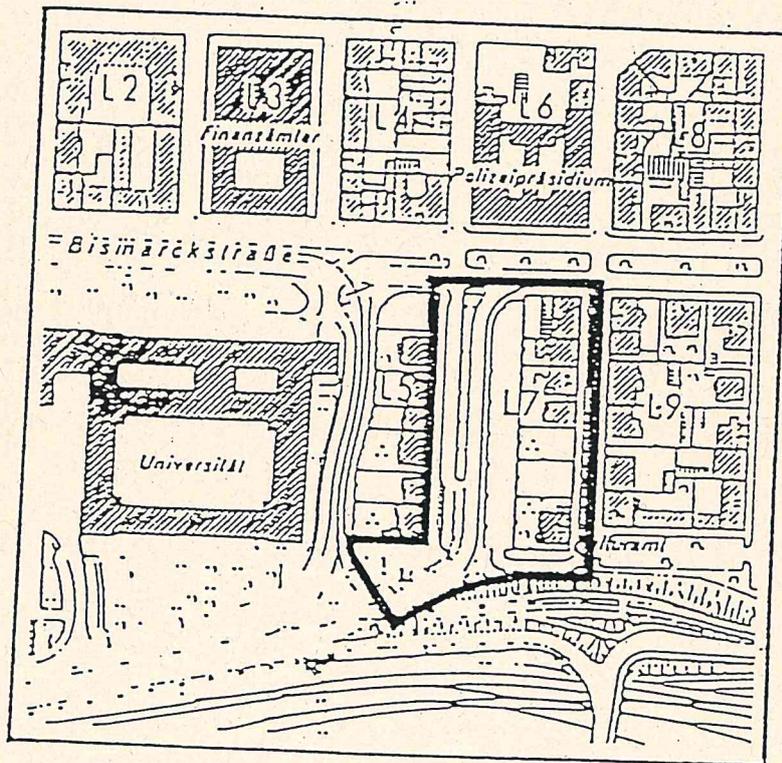
vom 23.11. bis 23.12.92

NR. 13/1a (1)

Legende

1. Beschreibung des Planbereichs
 - 1.1 Räumlicher Geltungsbereich
 - 1.2 Bestehende Nutzung im Planungsgebiet und auf den angrenzenden Flächen
 - 1.3 Archäologische Funde
 - 1.4 Altlasten
 - 1.5 Grundbesitzverhältnisse
 - 1.6 Verkehrserschließung
2. Anlaß und Ziele des Bebauungsplanes
3. Entwicklung aus vorhandenen Planungen
 - 3.1 Rahmenplan Innenstadt
 - 3.2 Flächennutzungsplan
 - 3.3 Modell Räumliche Ordnung
 - 3.4 Vorhandener Bebauungsplan
4. Festsetzungen des Bebauungsplanes
5. Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung
 - 5.1 Schadstoffimmissionen
 - 5.2 Lärm

- 5.3 Grünordnung
- 6. Abwägung der Belange
- 7. Flächenbilanz
- 8. Kosten



— Geltungsbereich

Bebauungsplan Nr. 13/1a (1) - L 7

Begründung

(§ 9 Abs. 8 Baugesetzbuch)

1. Beschreibung des Planungsbereichs

1.1 Räumlicher Geltungsbereich

Der Räumliche Geltungsbereich wird im Norden begrenzt durch die Bismarckstraße, im Osten durch die Straße zwischen dem Quadrat L 7 und dem Quadrat L 9 (Zähringer Straße), im Süden durch die Schloßgartenstraße und im Westen durch die Randbebauung des Quadrates L 5.

1.2 Bestehende Nutzung im Planungsgebiet und auf den angrenzenden Flächen

Die nichtbebauten Flächen des Quadrats L 7 werden derzeit als Parkplatz genutzt. Auf den bebauten Flächen stehen an der Nordostecke 3 Wohngebäude. An der Straße nach L 9 befinden sich zwei weitere leerstehende Gebäude.

In den Gebäuden auf den angrenzenden Quadraten L 5 und L 9 sind überwiegend Büros und Universitätseinrichtungen sowie Wohnungen untergebracht. Südlich des Quadrates L 7 schließen sich an die Schloßgartenstraße die Böschung der Lindenhofüberführung und dahinter die Gleisanlagen der Straßenbahn und der Bundesbahn an.

Das Quadrat L 7 grenzt unmittelbar im Verlauf der Bismarckstraße an den Innenstadtbereich und die dort angesiedelten öffentlichen und privaten Einrichtungen. Die unmittelbare Nähe zu allen Einkaufsstandorten der Innenstadt, die gute



verkehrliche Anbindung an das innerstädtische und regionale Straßennetz sowie die unmittelbare Nähe der Straßenbahn garantieren eine hohe Standortgunst und rechtfertigen eine hochwertige Ausnutzung des Grundstückes.

1.3 Archäologische Funde

Das Quadrat befindet sich im Bereich der ehemaligen Stadtbe-
festigung; mit entsprechenden Bodenfunden muß gerechnet wer-
den. Diese sind gem. § 20 Denkmalschutzgesetz unverzüglich
dem Landesdenkmalamt zu melden. Die Baustelle ist bis zu 4
Werktagen nach der Meldung im unveränderten Zustand zu er-
halten, sofern nicht das Landesdenkmalamt einer Kürzung die-
ser Frist zustimmt. Das Verschweigen eines Fundes oder einer
Fundstelle ist ein Verstoß gegen das Denkmalschutzgesetz.
Deshalb muß auf die Ordnungswidrigkeitsbestimmungen des
Denkmalschutzgesetzes (§ 27 DschG) hingewiesen werden.

1.4 Altlasten

Im Planbereich sind keine Altlasten bekannt.

1.5 Grundbesitzverhältnisse

Bis auf die Hausgruppe an der Nordostecke sind die Flächen
des Quadrates L 7 im Besitz des Landes Baden-Württemberg.

1.6 Verkehrerschließung

Das Quadrat wird auf 4 Seiten von öffentlichen Straßen
erschlossen. Die Straßenbahn als öffentliches Verkehrsmittel
tangiert den Planungsbereich in L 5 und auf der Böschung zum
Lindenhof. Der Hauptbahnhof liegt ebenso wie die Universität
ca. 5 Gehminuten entfernt.

Der besondere Vorzug dieses Baugrundstückes liegt in seiner
unmittelbaren Nähe zu den öffentlichen Nahverkehrsmitteln
und zu dem ICE- und IC-Knotenpunkt am Mannheimer Haupt-
bahnhof.



2. Anlaß und Ziel der Planung

L 7 war vor dem 2. Weltkrieg in seiner nördlichen Hälfte mit einer Blockrandbebauung versehen, Der südliche Teil war mit Ausnahme der Grundstücke L 7, 12 und L 7, 9 unbebaut.

Die Baufluchten, Straßenführung und Gebäudehöhen waren den Innenstadtquadraten angeglichen. Die Dragonerstraße führte mit 14 m Breite geradlinig von L 4/L 6 nach L 5/L 7. Nach dem Krieg wurden die Trümmergrundstücke und die nicht bebauten Flächen auf L 7 dazu genutzt, eine zusätzliche Straße für den aus Ludwigshafen kommenden Durchgangsverkehr unterzubringen; der Rest der Grundstücke wurde als Parkplatz hergerichtet.

Der durch die geplante Neubebauung angestrebte künftige Straßenraum soll ca. 19 m breit werden - also breiter als der historische Querschnitt von 14 m; somit wird man einerseits den verbleibenden Durchgangsverkehr gerecht, andererseits sollte auf beiden Seiten dieser Straße ein Grünstreifen mit einer dichten Baumreihe angelegt werden können. Die bestehende Bebauung auf L 5 erhält einen breiten Gehwegbereich, der zur Andienung mit herangezogen werden kann. Die Villen auf L 5, die in diesem Grünzug eingebettet werden, erfahren eine zusätzliche Aufwertung ihres Sonderstatus in der Stadt.

Durch die Verschiebung der Straße Richtung L 5 wird das Baugrundstück des Verfügungsgebäudes um ca. 7 m verbreitert, ein Zugewinn, der einmal einer günstigeren Gebäudetiefe zugute kommt, zum anderen bessere Belichtungs- und Belüftungsverhältnisse im Innenhof zu den bestehenden Wohnbebauungen schafft.

Bei der Verschiebung der Straße wird die Fahrbahn auf eine Spur zurückgebaut werden, eine Maßnahme, die deutlich das Verkehrsaufkommen senken wird (von ca. 15.000 Pkw/24 Std. auf ca. 9.000 Pkw/24 Std.), und eine positive Auswirkung auf die Lärm- und Schadstoffimmission zur Folge haben wird.



Mit diesem Rückbau wird konsequent der Durchgangsverkehr zur Entlastung der Innenstadt auf die Südtangente und den Fahr-lachtunnel geleitet werden.

Im Zuge dieser Maßnahme kann die Straße als Allee gestaltet werden, eine für die heutigen und zukünftigen Nutzer bedeutende Aufwertung des Standortes.

Die Kosten werden durch Grundstücksverkauf, Beteiligung des Landes, der GKW und durch eine Restbeteiligung, die durch den Neuwert und die generelle positive Auswirkung hinsichtlich der Innenstadt, gerechtfertigt ist, gedeckt.

In der nördlichen Grundstückshälfte wird durch den Neubau eines Verfügungsgebäudes für die Universität Mannheim die Blockstruktur ergänzt. Die bestehenden Traufhöhen sollen aufgenommen und weitergeführt werden. Die Gebäudeecke Bismarckstraße/DragonerstraÙe wird entsprechend ihrer städtebaulichen Bedeutung hervorgehoben.

Im südlichen Grundstücksteil ist das Gebäude des ZEW als Atrium geplant. Seine Bauflucht wird an der Straße zwischen L 5 und L 7 (DragonerstraÙe) um ca. 2 m und an der Straße zwischen L 7 und L 9 (Zähringer Straße) um ca. 5 m zurückgenommen. Zusammen mit der grünen Vorzone an der SchloÙgartenstraße wird damit die eigenständige Wirkung verstärkt.

Die SchloÙgartenstraße soll wesentlich stärker durchgrünt werden, um eine hochwertige Verbindung zwischen dem neu gestalteten Bahnhofplatz und der Südseite des Schlosses wiederherstellen zu können. Am Schnittpunkt dieses Grünbandes mit der Einführung der Bundesstraße aus Ludwigshafen nach Mannheim hat somit das Europäische Zentrum für Wirtschaftsforschung (ZEW) eine hervorgehobene Stellung im Stadtgefüge, das auch seiner Bedeutung gerecht wird.

Der Neubau des ZEW ist im Sockel- und ErdgeschoÙ nach Süden hin geöffnet - so entsteht ein einladender Eingang in Richtung Bahnhof und SchloÙgartenstraße. In diesen beiden Geschossen sind die extrovertierten Nutzungen (Eingangshalle,

Bibliothek, Seminarbereich, Cafeteria usw.) untergebracht. Das 1. bis 3. Obergeschoß ist als Atrium entworfen. Darin sind die kommunikativen Nutzungsanforderungen umgesetzt. Mitarbeiter des Zentrums sind bei der Bearbeitung ihrer gemeinsamen Forschungsprojekte auf engen Kontakt angewiesen; durch die Ringstruktur hat jeder Arbeitsplatz die gleiche Standortgunst.

3. Entwicklung aus vorhandenen Planungen

- 3.1 Der Rahmenplan Innenstadt aus dem Jahr 1977 formuliert, daß südlich der Bismarckstraße Erweiterungsmöglichkeiten für die Universität vorgehalten werden sollen.
- 3.2 Im Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes HD-MA vom 18.03.1983 wird das Quadrat als Sondergebiet Universität ausgewiesen.
- 3.3 Gemäß dem Modell Räumliche Ordnung hat die Innenstadtentwicklung Vorrang vor der Inanspruchnahme des für bauliche Entwicklung konzipierten Freiraumes: d.h. zuerst Ausschöpfung aller im Innenbereich vorhandenen Reserven und Möglichkeiten innerörtlicher Erneuerung und Entwicklung.
- 3.4 Für das Quadrat L 7 besteht der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 13/1a, der ein Kerngebiet im Südbereich des Grundstückes und einer Arrondierung als besonderes Wohngebiet an der Bismarckstraße, ausweist.

4. Festsetzungen des Bebauungsplanes

Diese sind in der Anlage beigelegt.



5. Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung

5.1 Schadstoffimmission

Die Ergebnisse des Schadstoffimmissionsgutachtens zeigen im Prognosezeitraum auf der westlichen Seite (L 5) etwa gleichbleibende NO₂-Immissionen. Die Verschlechterung der Immissionsituation durch die Bebauung wird durch die künftige Abnahme der spezifischen Fahrzeugemissionen kompensiert. Die CO-Situation erweist sich derzeit und im Prognosezeitraum als unproblematisch.

5.2 Lärm

Die Gebäude in den Blöcken L 5 und L 7 sind stark durch Verkehrslärm belastet. Die Orientierungswerte nach DIN 18005 werden tags wie nachts deutlich überschritten.

Hauptverantwortlich für die hohe Lärmbelastung ist der Straßenverkehr, hier insbesondere die B 37a/B 38a zwischen den Blöcken L 5 und L 7 sowie für den Norden des Untersuchungsgebiets die Bismarckstraße.

Die Mittelungspegel nehmen auch im Prognosejahr 2005 bei den hier getroffenen Annahmen die heutigen Werte ein.

Durch die Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 sind zur Lärmvorsorge Lärmschutzmaßnahmen nötig.

Durch passive Schallschutzmaßnahmen (Grundriß- und Fassadengestaltung, Einbau von Schallschutzfenstern) können die nach der jeweiligen Raumnutzung einzuhaltenden Innenschallpegel (Mittelungspegel) eingehalten werden. Im Bebauungsplan wird deshalb festgesetzt, daß in dem geplanten Baugebiet auf den den Lärmquellen zugewandten Gebäudeseiten bei Neu-, Um- oder Erweiterungsbauten gemäß § 9 BauGB für Wohnungen, sonstige Aufenthaltsräume und gewerblich genutzte Räume, bauliche oder sonstige Vorkehrungen zur Lärminderung zu treffen sind.



5.3 Grünordnung

Auf dem zukünftigen Grundstück des ZEW stehen mehrere erhaltbare Platane, kann jedoch, wenn das Atrium gebaut werden will, am jetzigen Standort nicht erhalten werden, da sie eine sinnvolle Nutzung völlig behindert. Diese Platane hat einen Kronendurchmesser von ca. 20 m; der Abstand zur geplanten Innenhofwand würde demnach ca. 5,50 m betragen. Dazu kommen die Erfordernisse einer natürlichen Belichtung der Räume, so daß bei einem Erhalt des Baumes ein erheblicher Kronenrückschnitt unverzichtbar wäre. Durch eine bauliche Einrahmung wäre seine städtebauliche Auswirkung darüber hinaus erheblich eingeschränkt. Des Weiteren hätte die Erhaltung des Baumes an diesem Standort eine starke Beeinträchtigung der Nutzung der Untergeschosse. Erforderliche Flächen wären nicht zu schaffen. Die verbleibenden Flächen erhielten einen ungünstigen Zuschnitt, der zu dauerhaften und unwirtschaftlichen Betriebsabläufen führen würde. Während der Bauzeit bzw. der Bauphase müßte an der ungünstigsten Stelle von 10 m auf 3 m bis Stammitte zurückgeschnitten werden, um einen Kran wirtschaftlich einsetzen zu können.

In der Vorentwurfsphase wurden verschiedene Varianten für den Bau des ZEW untersucht.

Unter der Prämisse, die Platane auszusparen, ergaben sich eine städtebaulich vertretbare U-förmige Lösung, die jedoch bei eingehender Betrachtung folgende Nachteile bzw. Risiken aufweist:

Da der Abstand der beiden Gebäudeflügel ca. 17 m beträgt, muß auch bei dieser Lösung - zumal der Baum nicht in der Mitte des Grundstückes sitzt - die Krone mit jetzt ca. 20 m Durchmesser stark zurückgeschnitten werden (gleiches gilt wie oben beschrieben während der Bauphase). Die Platane steht auch bei einer U-förmigen Lösung im geplanten Nutzungsbereich des gemeinsamen Untergeschosses. Bei Beibehaltung des bisherigen Standortes des Baumes entfallen Nutzflä-



chen; darüberhinaus muß der Baum im Untergeschoß zum Schutz des Wurzelballens mit einer sehr aufwendigen Spundumfassung versehen werden. Es verbleibt ein hohes Risiko für das Überleben des Baumes.

Die größten Nachteile einer U-förmigen Lösung beziehen sich jedoch nach Aussagen der Betreiber des ZEW auf die Einschränkung bei der Realisierung des geplanten Nutzungskonzeptes.

Dieses fordert ausreichende Flächen für Veranstaltungs-, Kommunikations- und Infrastruktureinrichtungen in den Erdgeschoßflächen ebenso wie organisatorisch und räumlich optimal zugeordnete Wissenschaftlerarbeitsplätze in den Obergeschossen, die der besonderen Aufgabenstellung und Arbeitsweise des ZEW (interdisziplinäre Forschung, Projektarbeit usw.) Rechnung tragen. Nur in der geplanten Atriumlösung ist nach Aussagen der Betreiber dieses Konzept zufriedenstellend zu realisieren.

Der Bauherr, die Gesellschaft für Kultur und Wissenschaftsförderung, hat aus den genannten Gründen eine Verpflanzung des Baumes auf eigene Kosten vorgeschlagen. Diese Verpflanzung ist nach Aussagen von Fachleuten technisch realisierbar. Der neue Standort in der Südwestecke des Planungsgebietes würde einem Großbaum gute Entfaltungsmöglichkeiten bieten. In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 18.02.1992, in der über diesen Sachverhalt ausführlich informiert und diskutiert wurde, wurde jedoch der Vorschlag für eine Verpflanzung abgelehnt und somit wurden auch die in der Winterphase erforderlichen vorbereitenden Maßnahmen für eine Verpflanzung nicht eingeleitet. Der Bauherr bietet statt dessen der Stadt Mannheim als Ersatz für die Platane an, den freiwerdenden Betrag für ausgleichende Begrünungsmaßnahmen entlang der Schloßgartenstraße einzusetzen. Hier können eine Reihe von Großbäumen neu gepflanzt werden. Diese städtebauliche und ökologische Wirkung müßte langfristig höher einzuschätzen sein, als die risikoreiche Verpflanzung bzw. der Erhalt des Baumes am jetzigen Standort mit den o.g. Einschränkungen und Behandlungen.



Die oben aufgeführten Abwägungen führen zu dem Ergebnis, daß

- der Bebauungsplan die Voraussetzungen für das Atrium schaffen soll,
- die Platane entfernt wird,
- Ersatzpflanzungen in voller Höhe der Wertschätzung für die Platane und auch die anderen zu entfernenden Bäume durch die GWK finanziert werden.

6. Abwägung

6.1 Bebauung

Die zur Bebauung anstehenden Flächen auf dem Quadrat L 7 sind Relikte schon immer unzureichend genutzter Grundstücke; zum weiteren Baulücken durch Kriegszerstörung; ferner durch Abbruch entstandene Freiflächen.

Durch die sehr lockere Bebauung konnte sich im Laufe der Jahrzehnte ein sehr stattlicher Baumbestand entwickeln. Wie bereits ausführlich dargestellt, hat das Quadrat L 7 eine hervorragende Lage zwischen Schloß, Hauptbahnhof und Innenstadt und ist für Erweiterungsmöglichkeiten der Universität bzw. für universitätsverwandte Nutzungen bestens geeignet. Im Flächennutzungsplan und im Rahmenplan Innenstadt ist das Quadrat entsprechend den Zielen der Stadtentwicklung für eine derartige Nutzung reserviert.

Der wirtschaftlich erforderliche und organisatorisch optimale Grundriß sowie die Baukörpergestaltung machen den Eingriff in einen Teil des Baumbestandes erforderlich. Die Überprüfung und Beratung haben ergeben, daß statt einer aufwendigen und risikoreichen Verpflanzung die Beseitigung der Bäume bei einer gleichwertigen Ersatzpflanzung vorgenommen werden soll.

Somit wird der ökologische Verlust so bald als möglich auszugleichen versucht werden und den anerkannten Bedürfnissen der Universität und des Zentralinstituts weitgehend Rechnung getragen.



6.2 Verkehrsführung

Für die Beibehaltung der zweispurigen Straße zwischen L 5 und L 7 spricht die - bis heute ohne wirksame Alternative - hohe Bedeutung für die Erschließung der Innenstadt, Schwetzingenstadt/Oststadt und die damit verbundene Funktion für die Wirtschaftskraft dieses Bereichs.

Prinzipiell soll auf der Grundlage des VEP für die Innenstadt zukünftig bei jedem Eingriff in das Verkehrssystem, insbesondere bei Straßenbaumaßnahmen, die Verbesserung der Lebens- und Umweltqualitäten der Stadt - bei Erhaltung und Stärkung der Wirtschaftskraft - durch eine wirksame Verkehrsberuhigung sowie durch eine verbesserte Aufgabenteilung der Verkehrsmittel erzielt werden.

Vor dem Hintergrund der Zielsetzung des Entwurfs des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)- Teilkonzept Innenstadt - (siehe Kapitel 3, S. 97 Übergeordnete Ziele ...) soll weiterhin Beachtung finden:

"Übergeordnete Ziele:

- Reduzierung des MIV soweit wie möglich,
- sozial und stadtverträgliche Abwicklung des für die Stadt unverzichtbaren MIV"

Von den 15.000 Kfz/Tag, die die Straße zwischen L 5 und L 7 passieren, ist ein beträchtlicher Teil reiner Durchgangsverkehr bezüglich der Innenstadt und der Schwetzingenstadt. Dies kann aufgrund von wiederholten Verkehrszählungen an der Kreuzung Bismarckstraße/Kaiserring belegt werden.

Der Verkehr zwischen L 5 und L 7 hat von 1966 bis 1992 um weniger als 10 % zugenommen, trotz der starken allgemeinen Verkehrszunahme in diesen 26 Jahren. Anders stellt sich jedoch die Entwicklung im Knoten Bismarckstraße/Kaiserring dar.



An diesem Knotenpunkt sind die Verkehrsmengen des Linksabbiegers aus der Bismarckstraße zum Kaiserring in Richtung Wasserturm seit 1970 ständig zurückgegangen:

1970	=	9.900	Pkw-E/16	Std.
1975	=	9.150	"	"
1982	=	8.400	"	"
1992	=	7.750	"	"

Dagegen hat der Geradeausverkehr aus der Bismarckstraße in Richtung Reichskanzler-Müller-Straße und weiter zum Rhein-Neckar-Schnellweg (RNS) bzw. A 656 kontinuierlich zugenommen:

1970	=	9.400	Pkw-E/16	Std.
1975	=	10.900	"	"
1982	=	12.900	"	"
1992	=	15.500	"	"

Die Umsetzung der Ziele des VEP bedeutet, diesen "reinen" Durchgangsverkehr von den Innenstadtbereichen fern zu halten und auf die Südtangente zu leiten.

Mit der Fertigstellung des Fahrlachtunnels steht eine geschlossene Verbindung von der Konrad-Adenauer-Brücke bis zum Rhein-Neckar-Schnellweg und BAB A 656 zur Verfügung. Dieser von L 5/L 7 verlagerte Verkehr umfaßt eine Größenordnung von ca. 7.000 bis 8.000 Kfz/Tag. Der dann verbleibende Restverkehr auf der Straße L 5 - L 7 von max. 8.000 bis 9.000 Kfz/Tag kann deshalb einspurig abgewickelt werden. Die Baustelleneinrichtung und die Inanspruchnahme des erweiterten Baugrundstückes erfordern bereits den Rückbau bzw. die Straßenverschiebung. Wenn zu diesem Zeitpunkt der Fahrlachtunnel noch nicht benutzt werden kann (Fertigstellung voraussichtlich Mitte 1994) können die zwischenzeitlich zu erwartenden Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf durch Änderung der Signalisierungszeiten am Knoten L 5/L 7 reduziert werden. Es wird auch davon ausgegangen, daß tags-



über 200 bis 300 Kfz/Std. nicht mehr diesen Knoten passieren und andere Wege suchen werden. Aus den Erfahrungen mit anderen Großbaustellen ist bekannt, daß anfänglich größere Verkehrsstaus durch Ortskenntnis für alternative Routen seitens der Kraftfahrer rasch wieder abgebaut werden.

Die Verwaltung ist der Auffassung, daß bereits mit Beginn der Baumaßnahme in L 7 zwischen L 5 und L 7 die einspurige Verkehrsführung endgültig eingeführt werden kann. Sollte sich jedoch wider Erwarten zeigen, daß die Behinderungen zu groß werden, so ist vorgesehen, für einen Zwischenzustand an die endgültig festgelegte einspurige Fahrbahn auf der Westseite eine zweite provisorische Fahrbahn anzufügen, die dann beibehalten werden sollte, bis der Fahrlachtunnel eröffnet wird. Nach Eröffnung des Tunnels müßte die zweite Fahrbahn wieder zurückgebaut werden.

7. Flächenbilanz

Das Plangebiet umfaßt eine Fläche von	9.905 qm.
Hiervon entfallen auf	
Straßenflächen	4.177 qm
Fläche WB	1.344 qm
Fläche MK	4.384 qm.

8. Kosten

Straßenverlegung	1.100.000 DM
abzgl.	
Beteiligung des Landes Baden-Württemberg	750.000 DM
Grundstückserlös	<u>150.000 DM</u>
von der Stadt zu tragen für eine	
neuwertige Herstellung der Straße und	
eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs	
von der Innenstadt auf die Südtangente	200.000 DM

Hinzu kommen noch, falls erforderlich, die Kosten für die provisorische Aufweitung im Ampelbereich als Zwischenzustand vor der Eröffnung des Fahrlachtunnels von

320.000 DM.



IV. SCHRIFTLICHE FESTSETZUNGEN

1. ART UND MASS DER BAULICHEN NUTZUNG (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

1.1 Im Kerngebiet (MK) sind im EG folgende Vergnügungsstätten, nämlich Sexshops mit Filmvorführungen, Peep-Shows sowie Spielhallen, nicht zulässig. (§ 1 Abs. 5 und § 9 BauNVO)

1.2 Höhe der baulichen Anlagen

Die im Bebauungsplan angegebenen Traufhöhen (Höhe der baulichen Anlagen), gemessen zwischen den Schnittpunkten Dachhaut/Außenkante Wand und /Gehweghinterkante, dürfen nicht überschritten werden. (§ 16 Abs. 3 BauNVO)

2. ÜBERBAUBARE GRUNDSTÜCKSFÄCHE (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

2.1 Soweit keine anderen Festsetzungen getroffen sind, ist die Errichtung von Garagen, Stellplätzen und Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen nicht zulässig. (§ 23 Abs. 5 BauNVO).

UMWELTSCHUTZ (§ 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB)

Bei der Verwendung von Brennstoffen in Feuerungsanlagen und in nach der 4. BImSchV genehmigungsbedürftigen Verbrennungsmotoranlagen gelten folgende Beschränkungen: Kohle, Öl, Holz und Abfälle dürfen nicht verwandt werden. Gas darf nur in Anlagen verwandt werden, die den Anforderungen des Umweltzeichens (RAL) genügen.

Die Verwendung dieser Stoffe (ausgenommen Abfälle) in bereits rechtmäßig bestehenden Feuerungsanlagen ist so lange zulässig, bis die zentrale Feuerstätte neu errichtet oder geändert wird.

Als "Änderung" gilt insbesondere der Einbau eines neuen Kessels oder eines neuen Brenners.



Als Ausnahme kann die Verwendung von Heizöl EL sowie anderer Brennstoffe zugelassen werden, wenn ein Brennerkessel eingebaut wird, der den Anforderungen des Umwelzeichens genügt und eine mindestens 85 %ige SO₂-Auswaschung mit anschließender Neutralisation des Kondensats gewährleistet ist oder sonst durch die Verbrennungstechnik sichergestellt ist, daß die o. a. Anforderungen sinngemäß erfüllt sind.

Die Einhaltung dieser Anforderungen ist durch eine Baumusterprüfung oder Einzelprüfung durch eine anerkannte Meßstelle i. S. d. § 26 BImSchG nachzuweisen.

Die Verwendung von Holz in offenen Kammern kann darüber hinaus zugelassen werden, wenn die Raumheizung unabhängig davon erfolgt und die Verwendung auch unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

Vom Verwendungsverbot ausgenommen sind Notstromanlagen, die mit Dieselöl betrieben werden.

4. IMMISSIONSSCHUTZ (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

4.1 Lärmschutz

In dem geplanten Baugebiet sind auf den den Hauptlärmquellen (§ 37 a/38 a zwischen L 5, L 7 und Bismarckstraße) zugewandten Gebäudeseiten, bei Neu-, Um- oder Erweiterungsbauten, aufgrund der Immissionen aus Verkehrslärm, gemäß § 9 BauGB für Wohnungen, sonstige Aufenthaltsräume und gewerblich genutzte Räume, bauliche oder sonstige Vorkehrungen zur Lärminderung zu treffen.

Nach DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau, Anforderungen und Nachweise", Ausgabe November 1989, sind zum Schutz von Aufenthaltsräumen gegen Außenlärm die Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen gemäß Ziffer 5 und Tabelle 8 und 9 einzuhalten.



Mit Einhaltung der erforderlichen Luftschalldämmung der Außenbauteile gemäß DIN 4109 ist gewährleistet, daß die nach VDI 2719, Tabelle 6, anzustrebenden Anhaltswerte für Innenschallpegel für von außen in Aufenthaltsräume eindringenden Schall nicht überschritten werden.

5. BEGRÜNUNG (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 und 25 BauGB)

5.1 Flachdächer sind bis zu 80 % zu begrünen, wenn ihre Flächen größer als 20 m² sind. Eine Begrünung ist auch dann vorzunehmen, wenn sich die zu begrünende Fläche an eine Grünfläche auf dem Nachbargrundstück anschließt, so daß beide als zusammenhängende Grünfläche wirken.

5.2 Die nicht überbauten Grundstücksflächen sind als Grünflächen oder gärtnerisch anzulegen und zu unterhalten, soweit sie nicht zur Erschließung benötigt werden und nicht zum Aufenthalt im Freien ausgestaltet sind.

5.3 Im Innenhofbereich sind fensterlose, zusammenhängende Wandflächen über 20 m² zu begrünen.

5.4 Siehe auch Begrünungsordnung für die Innenstadt vom 10.02.1989.

V. SCHRIFTLICHE NACHRICHTLICHE ÜBERNAHME

1. Denkmalschutz

1.1 Bei den dem Denkmalschutz unterliegenden Gebäuden bedürfen bauliche Veränderungen gemäß § 7 Abs. 3, § 8 und § 9 Abs. 2 Denkmalschutzgesetz der Zustimmung der Denkmalschutzbehörde.



1.2 Archäologische Funde

Das Quadrat befindet sich im Bereich der ehemaligen Stadtbefestigung; mit entsprechenden Bodenfunden muß gerechnet werden. Diese sind gem. § 20 Denkmalschutzgesetz unverzüglich dem Landesdenkmalamt zu melden. Die Baustelle ist bis zu 4 Werktagen nach der Meldung im unveränderten Zustand zu erhalten, sofern nicht das Landesdenkmalamt eine Kürzung dieser Frist zustimmt. Das Verschweigen eines Fundes oder einer Fundstelle ist ein Verstoß gegen das Denkmalschutzgesetz. Deshalb muß auf die Ordnungswidrigkeitsbestimmungen des Denkmalschutzgesetzes (§ 27 DSchG) hingewiesen werden.

- 1.3 Bei der Inanspruchnahme bisher unbebauter Flächen, auf denen Bäume gewachsen sind, sind die Bestimmungen der Baumschutzverordnung der Stadt Mannheim zu beachten.

