

Mannheim, den 17.05.1991
61.31/Bechtel/2633/kl0811pv00
Bebauungsplan Nr. 13/36
Bahnhofplatz Mannheim-Innenstadt

B e g r ü n d u n g

1. Beschreibung des Planbereiches

1.1 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich umfaßt Abschnitte der Bismarckstraße, der Tattersallstraße, der Tunnelstraße, den Bahnhofsvorplatz und die dazwischenliegenden Baugrundstücke und die bestehende Bebauung (siehe beigefügten Lageplan).

1.2 Bestehende Nutzung und Nutzung der angrenzenden Flächen

Die an die Tattersall-, Tunnel-, Bismarckstraße und den Kaiserring angrenzenden Gebäude werden überwiegend im Erdgeschoß von Geschäften und gastronomischen Einrichtungen und in den darüberliegenden Geschossen von Büros und Wohnungen genutzt.

1.3 Grundbesitzverhältnisse

Die bereits bebauten Grundstücke sind im Privatbesitz, die für eine Neubebauung ausgewiesenen Grundstücke städtisches Eigentum, Straßen und Plätze sind öffentlicher Verkehrsraum.

2. Ziel und Zweck der Planung

Der Mannheimer Hauptbahnhof ist zentraler Inter-City-Knoten, der für den Fernverkehr durch die Schnellfahrtrassen nach Basel/Stuttgart/Frankfurt/Köln und die geplante Westanbindung mit dem TGV nach Paris in Zukunft noch bedeutender wird. Diese Anbindung an eine Vielzahl nationaler und internationaler Verkehrsnetze schafft für Dienstleistungsunternehmen ausgezeichnete Voraussetzungen. An Werktagen fahren täglich 327 Reisezüge ab, davon 88 IC- und EC-Verbindungen, deren Zahl ab 91/92 mit dem IC-Halbstundentakt auf ca. 140 steigen wird.

Im Nahverkehr wird der Bahnhofplatz von Zügen der MVG, der OEG und der Rhein-Haardt-Bahn (RHB) angefahren, außerdem von Bussen der MVG und der BRN (früher "Bahnbusse"). An Werktagen finden täglich 776 Abfahrten von Schienenbahnen, 165 Ankünfte von hier endenden Schienenbahnen und 430 Abfahrten von Omnibussen statt. Dies ergibt über 1.300 Fahrbewegungen öffentlicher Verkehrsmittel im Bereich des Hauptbahnhofes.

Diesem bedeutenden Verkehrsknoten und der hervorragenden Standortqualität des Nahverkehrs zum Hauptbahnhof wird heute der Bahnhofsvorplatz in seiner jetzigen Gestalt nicht gerecht. Zur Innenstadt hin ist er nicht klar durch Gebäude als Platz gefaßt, Straßen und Straßenbahn zerschneiden ihn, große Parkplätze prägen das Erscheinungsbild. Für den Fußgänger sind Wege und Aufenthalt wenig angenehm. Dies gilt ganz besonders für den Zugang zur Innenstadt durch die Kaiserring-Passage - einer Unterführung der Bismarckstraße auf dem Weg zwischen Bahnhof und Innenstadt.

Wesentlicher Inhalt dieses Bebauungsplanes ist deshalb die Bereitstellung von Grundstücken für zwei Abschlußgebäude jeweils an den Stirnseiten der bestehenden Baugruppen gegenüber dem Empfangsgebäude, deren neue Erdgeschoßnutzungen die heute große Angebotslücke zwischen Hauptbahnhof und bestehender Bebauung insbesondere für den Fußgänger schließen sollen. Zum weiteren soll die Verkehrsberuhigung des gesamten Platzes in Verbindung mit dem Bau einer Tiefgarage als Voraussetzung für eine hochwertige Neugestaltung vorgenommen werden.

3. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und aus bestehenden Bebauungsplänen

3.1 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim vom 18.03.1983 stellt den Geltungsbereich des Bebauungsplanes als gemischte Baufläche dar.

3.2 Bestehende Bebauungspläne

Für den Geltungsbereich besteht kein rechtskräftiger Bebauungsplan.

4. Festsetzung des Bebauungsplanes

4.1 Art und Maß der Nutzung

In den Kerngebieten sind Vergnügungsstätten wie Automaten-spielhallen, Spielkasinos, Peep-Shows und Video-Peep-Shows, Gaststätten, Sex-Shops, Videotheken und andere Betriebe, in denen Sexfilme vorgeführt werden, in den Erdgeschossen unzulässig.

4.1.1 Die Grundflächenzahl beträgt 1,0; statt einer Geschößflächenzahl und der Festsetzung der Geschosse werden jeweils maximale Traufhöhen zur besseren Steuerung der Höhenentwicklung bzw. zur exakten Umsetzung der städtebaulichen Zielvorstellungen ausgewiesen. Die beiden Flügelbauten nehmen jeweils die Traufhöhen der umgebenden Bauten mit max. 19,80 m auf. Für die mittleren Baukörper wird die Traufhöhe mit max. 39,60 m festgesetzt.

4.1.2 Aufgrund der Ausweisung als Kerngebiet beträgt der erforderliche Gebäudeabstand grundsätzlich 0,5 der Höhe der Gebäude. In der besonderen städtebaulichen Situation und unter Berücksichtigung der ausschließlich gewerblichen Nutzung ist ohne Verstoß gegen den Nachbarschutz eine weitere Reduzierung dieser Abstandsflächen durch die LBO in das Ermessen der Genehmigungsbehörde gestellt.

4.2 Grünordnungsmaßnahmen

Flachdächer müssen begrünt werden (siehe hierzu schriftliche Festsetzung Nr. 5).

4.5 Lärmschutz

Der Bereich für die Neubebauung ist heute infolge der hohen Verkehrsdichte stark lärmbelastet. Trotz Verlegung des Durchgangsverkehrs wird auch in Zukunft durch die Straßenbahn, den Busbahnhof und den verbleibenden Verkehr in den Randzonen eine Lärmbelastung verbleiben. Aus diesem Grund wird folgende Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

"Es sind besondere bauliche Vorkehrungen zum Schutz gegen Verkehrslärm zu treffen (es soll eine Orientierung der Wohn- und Schlafräume bzw. der Arbeitsstätten, d. h. der Räume, die lärmempfindlich sind, zu der dem Verkehr abgewandten Seite vorgenommen werden). Ein entsprechender Nachweis kann durch den Einbau von Schallschutzfenstern mit entsprechenden Lüftungen erbracht werden."

4.6 Verbrennungsverbot

Analog zur Lärmbelastung ist der Bereich vor dem Hauptbahnhof stark mit Abgasen belastet. Durch die Verlegung des Durchgangsverkehrs werden zwar der Bahnhofplatz entlastet, die betroffenen Straßenabschnitte jedoch mehr belastet. Eine deutliche Verbesserung bringt die Zusammenfassung des Parkverkehrs in der Ebene -1 und die vorgesehene Belüftung über Dach. Darüber hinaus soll für die Neubebauung ein Verbrennungsverbot für bestimmte Brennstoffe festgesetzt werden, um auch hier einen wirkungsvollen Beitrag zur Luftverbesserung zu leisten.

Deshalb enthält der Bebauungsplan folgende schriftliche Festsetzung Nr. 3.1:

"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 (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 Brennwertkessel eingebaut wird, der den Anforderungen des Umweltzeichens genügt und eine mindestens 85-%ige SO₂-Auswaschung mit anschließender Neutralisation des Kondensats gewährleistet ist oder sonst durch 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 im Sinne des § 26 BImSchG nachzuweisen.

Die Verwendung von Holz in offenen Kaminen 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.

5. Verkehrerschließung

Die öffentliche Tiefgarage und die damit in Verbindung stehende Vorfahrt zum Reisezentrum und zum Haupteingang des Bahnhofes auf der Ebene der Tiefgarage werden über Rampen in Verlängerung des Kaiserrings erschlossen. Damit werden die Tunnelstraße und die Tattersallstraße weitgehend vom Ziel- und Quellverkehr des Hauptbahnhofes entlastet. Die privaten Tiefgaragen erhalten zusätzliche Zufahrten jeweils von der Tunnel- und der Tattersallstraße aus. Der heute über den Bahnhofsvorplatz geführte Verkehr vom Lindenhof zur Innenstadt wird in die Tunnelstraße verlegt. Diese kann die Mehrbelastung durch die Herausnahme des Quellverkehrs in bezug auf den Bahnhof verkraften.

Die Zufahrten zum Busbahnhof und zu den Taxiplätzen über die Tattersallstraße bleiben bestehen. In den Nachstunden wird eine Abfahrt über den Bahnhofplatz ermöglicht.

Der Bahnhofplatz ist als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen. Er soll als Fußgängerzone gewidmet werden; die Erschließung der Grundstücke vom Platz aus und die Befahrbarkeit des Platzes erfolgen nach Regelungen einer Fußgängerzone; Radfahrer sollen generell zugelassen werden.

Die vorhandenen Fahrradabstellplätze bleiben erhalten und sollen auf Grundstücken beim Empfangsgebäude, jedoch außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes umfangreich erweitert werden.

Die Straßenbahntrasse erhält in der Verlängerung des Kaiserrings einen durch entsprechende Markierung gekennzeichneten eigenen Gleiskörper und wird im Bereich der Haltestellen in die Platzfläche integriert.

Von einer Begrünung des Gleiskörpers wird abgesehen, um entsprechend den Erwartungen in einer Fußgängerzone an jeder Stelle die Gleise queren zu können.

Alle anderen öffentlichen Verkehrsstraßen und oberirdische Parkplätze werden aufgehoben.

Zum Bau der öffentlichen Tiefgarage muß ein parallel zum Empfangsgebäude liegender Bunker abgebrochen werden; ebenso muß der Pavillon des Verkehrsvereins zum Bau der Tiefgarage und zur Errichtung der Kopfgebäude abgebrochen werden. In dieser öffentlichen Tiefgarage mit ca. 300 Kurz- und Langzeitparkplätzen können in etwa die heute auf dem Platz vorhandenen öffentlichen Parkplätze nachgewiesen werden.

6. Abwägung

Durch die geplanten Neubauten vor dem Empfangsgebäude erhält der Bahnhofplatz ein völlig neues Gesicht, eine räumliche Dimension, die sich den Proportionen des Platzes, wie er noch vor dem 2. Weltkrieg bestand, nähert.

Die große Distanz für die Fußgänger zwischen dem Eingang zum Hauptbahnhof und der Innenstadt jenseits der Bismarckstraße wird erheblich verkürzt durch die neuen Möglichkeiten längs des Fußweges in den Erdgeschoßzonen die für innerstädtische Lagen typische Vielfalt bis an den Hauptbahnhof heranzuziehen. Zusätzlich wird die Kaiserringpassage mit neuen Rolltreppen und Fahrstühlen für Behinderte ausgerüstet.

Der unmittelbare Bezug zwischen Hauptbahnhof und den neuen Arbeitsplätzen auf den über 12.000 m² zusätzlichen Geschößflächen muß hervorgehoben werden.

Ortsfremder Verkehr unmittelbar vor dem Hauptbahnhof wird durch die Aufhebung der Straßen ferngehalten.

- Autofahrer bzw. Kunden mit Pkw und ^{o.d.} dem Ziel Hauptbahnhof gelangen auf der Ebene -1 direkt zum Eingang bzw. zum Reisezentrum im Westflügel des Empfangsgebäudes und zu den Bahnsteigen und verfügen jetzt in der neuen Tiefgarage über ca. 300 Parkplätze.

Fußgänger und Radfahrer sollen in geeigneter Weise die Platzfläche nutzen können.

Der abgedrängte motorisierte Individualverkehr wird auf die Tunnelstraße und die Südtangente mit den Verbindungen Lindenhof-Innenstadt beim Parkring und beim Neckarauer Übergang verwiesen. Eine Mehrbelastung der Tunnelstraße ist nicht auszuschließen, dafür erfolgt eine erhebliche Aufwertung des Bahnhofplatzes.

Von den Baumaßnahmen sind ca. 25 Bäume betroffen. Ca. 20 können verpflanzt werden. Bei der Neugestaltung des Platzes werden ca. 90 neue Bäume teils mit Bodenschluß teils auf der Tiefgarage in ausreichend großen Baumgruben gepflanzt werden.

Die öffentlich zugänglichen Hofflächen zwischen der bestehenden und der neuen Bebauung werden überwiegend als Grünflächen angelegt.

7. Altlasten

Altlasten sind laut Altlastenkataster im Plangebiet nicht vorhanden.

8. Umwelverträglichkeit

Im Rahmen dieser Prüfung wurden als erheblich umweltrelevant folgende Einwirkungen benannt.

8.1 Entfernung der Bäume:

Der Verlust der Bäume wird durch umfangreiche Neupflanzungen bei der Platzgestaltung ausgeglichen. Ferner wird die Begrünung der Flachdächer festgesetzt. Die Innenhöfe zwischen der bestehenden und der neuen Bebauung sollen weitgehend begrünt werden.

8.2 Beeinträchtigung des Mikroklimas durch die zusätzlichen Bebauungen infolge Blockierung von Durchlüftung:

Eine Abminderung der Durchlüftung ist nicht zu erwarten, da die Neubebauung nicht vor die südlichen Baufluchten der L-Quadrate und die Südecke von Tattersallstraße/Heinrich-Lanz-Straße tritt.

9. Kosten

Die Kosten belaufen sich für die Platzgestaltung (ohne öffentliche Tiefgarage) auf ca. 17 Mio DM.

Hiervon entfallen auf:

Abbruch des Pavillons des Verkehrsvereins	0,86 Mio DM
Abbruch des Bunkers	1,9 Mio DM
Leitungs- und Kanalverlegungen/ bzw. -umlegungen	1,3 Mio DM
Gleisverlegung	3,0 Mio DM
Neue Oberflächengestaltung	8,1 Mio DM
Nebenkosten	1,84 Mio DM
	<hr/>
	17,00 Mio DM