

Bebauungsplan Nr. 31.1/8
und 31.1/9 für den Umbau der
Waldhofstraße zwischen
Carl-Benz-Straße und Ried-
bahnüberführung in Mann-
heim-Neckarstadt

Begründung

1. Beschreibung des Planbereichs

1.1 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfaßt

- den Abschnitt der Waldhofstraße zwischen Carl-Benz-Straße und Westlicher Riedbahntrasse,
- den westlichen Teil des Neuen Meßplatzes
- eine Teilfläche östlich des Mühlaugrüns (siehe Übersichtsplan).

1.2 Gegenwärtige Nutzungen innerhalb des Plangebietes

Das Plangebiet wird gegenwärtig als

- öffentliche Straße (Waldhofstr.),
 - öffentlich gewidmete Fläche für Messen und Ausstellungen (neuer Meßplatz) und
 - Grünfläche
- genutzt.

1.3 Nutzung angrenzender Flächen

An die Waldhofstraße grenzt überwiegend Wohnbebauung. Gewerbebetriebe befinden sich insbesondere südlich des Neuen Meßplatzes.

1.4 Grundbesitzverhältnisse

Der überwiegende Teil des Planungsgebietes ist öffentlich gewidmetes Straßengelände und befindet sich in städtischem Besitz.

Teilweise ist Eingriff in Privatgelände (überwiegend Vorgärten) erforderlich.

2. Anlaß, Ziele und Zwecke der Planung

In der Waldhofstraße befinden sich die Straßenbahngleise in der Fahrbahn. Durch die gemeinsame Nutzung des Verkehrsraumes durch Straßenbahn und Kfz-Verkehr wird der Betriebsablauf des öffentlichen Verkehrsmittels in erheblichem Maße gestört. Die Einhaltung der fahrplanmäßigen Zeiten ist seit langem nicht mehr möglich.

Um einen störungsfreien Straßenbahnbetrieb auf dieser außerhalb der Innenstadt am dichtesten befahrenen Strecken zu gewährleisten, ist der Bau eines besonderen Gleiskörpers erforderlich. In Kürze anstehende Gleiserneuerungsarbeiten werden zum Anlaß genommen, den Umbau der Waldhofstraße mit besonderem Straßenbahngleiskörper auf dem genannten Streckenabschnitt vorzunehmen und gleichzeitig eine straßenbahnbeeinflusste Rechnersteuerung für Signalanlagen durchzuführen.

Durch das Zusammenwirken aller Maßnahmen können

- die Betriebsstörungen vermieden,
- die Unfallhäufigkeit gesenkt,
- die Fahrzeiten reduziert,
- die Reisegeschwindigkeit erhöht und
- die Betriebskosten verringert werden.

3. Beschreibung der Planung

Für den Umbau der Waldhofstraße ist folgende neue Regelquerschnittsaufteilung geplant:

Vorgarten (wo vorhanden)	1,0 - 5,00 m
Gehweg	2,40 m
Radweg	1,60 m
Sicherheitsstreifen	0,75 m
Parkbuchten mit Baumreihe	2,00 m
Richtungsfahrbahn (eine Fahrspur)	3,50 m
Besonderer Straßenbahngleiskörper	6,50 m
Richtungsfahrbahn (eine Fahrspur)	3,50 m
Parkbucht mit Baumreihe	2,00 m
Sicherheitsstreifen	0,75 m
Radweg	1,60 m
Gehweg	2,40 m
Vorgarten (wo vorhanden)	1,0 - 5,00 m

Der besondere Straßenbahngleiskörper erhält einen Abstich von 5 bis 7 cm, wird eingepflastert und kann im Falle einer längeren Blockierung der Richtungsfahrbahnen auch von Kraftfahrzeugen überfahren werden.

Die Straßenbahnhaltestellen erhalten Fahrgastinseln mit Unterstelldach und verbleiben an den heutigen Stellen. Lediglich die Haltestelle "Untermühlaustraße" soll stadteinwärts südlich der Kreuzung angelegt werden, um einen besseren Zugang von der Wohnbebauung zu ermöglichen. Alle Kreuzungen (Straßenbahn/Kfz-Verkehr) werden durch Signalanlagen geregelt, die durch die Straßenbahn über Rechnersteuerung beeinflusst werden können. Auf diese Weise wird dem öffentlichen Personennahverkehr in vorgegebenem Rahmen Vorrang eingeräumt, was zur Erhöhung der Attraktivität beitragen wird.

Für den Individualverkehr sind 1-spurige Richtungsfahrbahnen vorgesehen, von denen eine Drosselung der Geschwindigkeit und eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs erwartet wird. Um eine verkehrsgerechte Sammel- und Verteilerfunktion zu ge-

währleisten, sind für Abbiegebeziehungen, die infolge des besonderen Straßenbahngleiskörpers im Vergleich zur heutigen Situation reduziert werden mußten, an den Kreuzungen zusätzliche Aufstellspuren vorgesehen.

Neben den Richtungsfahrbahnen sind Längsparkbuchten geplant, die durch Baumnasen unterbrochen sind.

Auf beiden Seiten sind durchgehende getrennte Rad- und Gehwege geplant, lediglich im Bereich der Motorenwerke konnte aus Platzgründen nur ein gemeinsamer Rad- und Gehweg vorgesehen werden.

Durch Signalanlagen gesicherte Fuß- und Radwegübergänge sind an folgenden Stellen vorgesehen:

- Pflügersgrundstraße (verlegter Überweg von der Carl-Benz-Straße/Lortzingstraße),
- Humboldtstraße (Sporthalle Neckarstadt),
- Paul-Gerhardt-Straße/Maybachstraße,
- Neuer Meßplatz (zweimal),
- Heinrich-Zille-Straße/Zeppelinstraße,
- Mühlaugrün,
- Herzogenriedstraße/Hansastraße (zweimal),
- Untermühlaustraße/Gertrud-Bäumler-Straße.

Außerdem können Fußgänger den eingepflasterten Straßenbahngleiskörper auf dem überwiegenden Teil der Gesamtstrecke ungesichert frei überqueren.

Durch den geplanten Umbau der Waldhofstraße entfällt ein Teil der heute vorhandenen Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge. Im Bereich "Erlenblock" können bei Verwirklichung der Planung von den heute vorhandenen rund 110 Abstellmöglichkeiten im Straßenraum nur noch rd. 67 Stellplätze erhalten werden. Auf der Fläche östlich des Mühlaugrüns können als Ersatz 48 neue Stellplätze angelegt werden. Weitere Abstellmöglichkeiten sind auf dem Neuen Meßplatz.

Eine Gesamtstellplatzbilanz ist in nachfolgender Zusammenstellung enthalten:

Waldhofstr. Streckenabschnitt	S T E L L P L Ä T Z E					
	Heute				Künftig	
	Westseite		Ostseite		Westseite	Ostseite
	Stellpl. vorh.	Abgest. Fzg.	Stellpl. vorh.	Abgest. Fzg.	Stellpl. geplant	Stellpl. geplant
Carl-Benz-Str. - Alphornstr.	—	—	—	—	—	—
Alphornstr. - Kleine Riedstr./ Hohwiesenstraße	10	10	—	—	8	—
Kleine Riedstr./Hohwiesenstr. - Humboldtstraße	7	7	—	—	6	—
Humboldtstr. - Gärtnerstr.	5	5	—	—	2	9
Gärtnerstr. - P.-Gerh.-Str./ Maybachstr.	10	10	—	—	7	6
P.-Gerh.-Str. - Zeppelinstr.	—	—	—	—	—	—
Neuer Maßplatz, Bereich H.-Zille-Straße	—	—	—	—	—	44
Zeppelinstr. - Herzogenried- str./Hansastr. (Erlenblock)	60	50	50	50	35	32
Mühlaugrün Ostseite (Erlenblock)	—	—	—	—	—	48
Herzogenriedstr./Hansa- str. - Untermühlaustr.	23	12	20	10	15	17
Summe	115	94	70	60	73	112
Stellpl. insges.	185				185	
Abgest. Fzg. insgesamt Zählung am 26.10.84 20.00 Uhr	154					

Durch den vorgesehenen Ausbauquerschnitt muß teilweise in Privatgelände, überwiegend in Vorgärten, eingegriffen werden. Im Bereich des Erlenblocks wird von den ca. 5,5 m tiefen Vorgärten ein ca. 1,5 m breiter Streifen benötigt, dabei müssen auch einige kleinere Bäume beseitigt werden. Außerdem sind an der Westseite zwischen Kleine Riedstraße und Humboldtstraße drei große Platanen und in der Herzogenriedstraße/Ecke Waldhofstraße eine große Platane zu fällen.

Den insgesamt rd. 10 zu beseitigender Bäumen steht eine Neupflanzung von rd. 130 Bäumen gegenüber. Außerdem ist vorgesehen, durch gestaltete Grünanlagen an der Westseite des Neuen Meßplatzes die städtebauliche Situation im Bereich der Waldhofstraße zu verbessern.

4. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und bestehende Bebauungspläne

4.1 FNP

Der am 18.03.1983 wirksam gewordene Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim widerspricht diesem Bebauungsplan nicht.

4.2 Bebauungsplan

Für das Plangebiet bestehen Bebauungspläne:

Nr. 31.1/4/2, 31.1/11, 31.1/16, 32/6, 32/22, 32/23, die teilweise geändert werden müssen.

5. Umweltbeeinflussung

Durch den vorgesehenen Umbau mit dem geplanten Ausbauquerschnitt werden folgende positive Auswirkungen auf die Umwelt erwartet:

- Einhaltung der höchstzulässigen Geschwindigkeit,
- Verdrängung des Durchgangsverkehrs,
- Verbesserung des Straßenbildes durch Baumpflanzungen.

6. Abwägung der Belange6.1 Belange für die Planung:

Durch den Bau eines besonderen Straßenbahngleiskörpers einschl. Fahrgastinseln in Mittellage mit Straßenbahnbeeinflußter Rechnersteuerung der Signalanlagen an den Kreuzungspunkten können

- die Betriebsstörungen vermieden,
- die Unfallhäufigkeit gesenkt,
- die Fahrzeiten reduziert,
- die Reisegeschwindigkeit erhöht,
- die Betriebskosten verringert und
- der Service für Straßenbahnbenutzer verbessert

werden. Auf diese Weise wird die Attraktivität des ÖPNV erhöht.

Durch die einspurige Richtungsfahrbahnen ohne Überholungsmöglichkeit wird für den Individualverkehr

- die Höchstgeschwindigkeit gedrosselt,
- die Verkehrssicherheit erhöht und
- der Durchgangsverkehr verdrängt.

Durch die geplanten getrennten Rad- und Gehwege auf beiden Seiten der Waldhofstraße und die vorgesehenen signalgeregelten Überwege an den wichtigsten Kreuzungsstellen werden die Verhältnisse für Fußgänger und Radfahrer verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht.

Durch die vorgesehene Neupflanzung von Bäumen erfährt das Straßenbild eine städtebauliche Aufwertung.

2

Belange gegen die Planung:

Durch den Bau eines besonderen Straßenbahngleiskörpers in Mittellage sind folgende Nachteile in Kauf zu nehmen:

- Wegfall der uneingeschränkten Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten an den Kreuzungen u. Grundstücksanschlüssen, insbesondere bei den Tankstellen.
- Inkaufnahme von Umwegen über Wender und Parallelstraßen,
- größere Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung bei Blockierung einer Richtungsfahrbahn,
(der eingepflasterte Gleiskörper mit abgerundeten niederen Randsteinen kann jedoch in Ausnahmesituationen überfahren werden.)
- Verringerung des Stellplatzangebotes auf bestimmten Abschnitten. (Jedoch zugunsten von Baumpflanzungen)
- Eingriff in private Vorgärten, insbesondere in den Garten des Eckgrundstücks Waldhofstr./Herzogenriedstr.

6.3

Abwägung

Die Verbesserung der Verhältnisse des ÖPNV bei gleichzeitiger Verringerung der Betriebs- und Personalkosten um jährlich rd. 435.000,-- DM und einem Nutzen für Verkehrsteilnehmer nach den standardisierten Bewertungen von Verkehrsweegeinvestitionen des ÖPNV von rd. 550.000,-- DM/Jahr ist der Investitionsaufwand vertretbar und der Eingriff in Privatgelände gerechtfertigt. Den Belangen des öffentlichen Nahverkehrs wird Vorrang eingeräumt gegenüber den privaten Belangen der Grundstückseigentümer.

7.

Kosten

Die überschlägig ermittelten Gesamtkosten betragen

zu erwartende Zuschüsse

Restsumme

rd. 22 Mio. DM

rd. 17 Mio. DM

rd. 5 Mio. DM

Nach dem Straßennutzungsvertrag

entfallen von der Restsumme auf die:

M V G (40 %)

Stadt (60 %)

rd. 2 Mio. DM

rd. 3 Mio. DM

Wagner