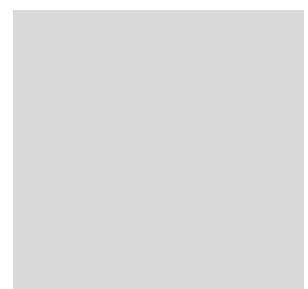
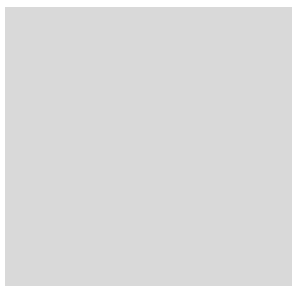


Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr.
42.20

„Postspitze“

in Mannheim – Schwetzingenstadt

Zusammenfassende Erklärung



1 Anlass und Zielsetzung des Verfahrens

Die Stadt Mannheim verfolgt für das Gelände des ehemaligen Postverteilzentrums und der Hauptpost eine städtebauliche Neunutzung und -Ordnung. Während das Hauptpostgelände mit dem Schaltergebäude und seinen denkmalgeschützten historischen Portalen den süd-östlichen Abschluss des Willy-Brandt-Platzes (Bahnhofsvorplatz) bildete, schloss sich das ehemalige Postverteilzentrum daran entlang der Heinrich-von-Stephan-Straße und der Bahnflächen an. Nachdem die Nutzung dieser Flächen aufgegeben wurde bzw. die Nutzungsaufgabe absehbar war, wurde von den neuen privaten Eigentümern im Jahr 2012 ein Darmstädter Planungsbüro mit einem Planungskonzept für das gesamte Areal vom beauftragt. Auf Grundlage dieses Planungskonzeptes wurden für die nördlichen und mittleren Bereiche bereits die Bauleitplanverfahren Nr. 42.17 „Postareal“ und Nr. 42.18 „Postquadrat“ durchgeführt. Für den südlichen Bereich des ehemaligen Postareals sah der ursprüngliche Entwurf des Planungsbüros die Entwicklung eines Hotelstandortes vor. Diese Zielsetzung wird weiterhin mit dem hier zu betrachtenden Bebauungsplan Nr. 42.20 „Postspitze“ verfolgt.

2 Verfahrensablauf und Umgang mit den eingegangenen Stellungnahmen

Art des Aufstellungsverfahrens und Einleitung des Verfahrens

Auf Grundlage eines Konzeptes von Büro Planquadrat für das gesamte Gebiet des ehemaligen Postareals wurde am 14.03.2013 ein Aufstellungsbeschluss durch den Ausschuss für Umwelt und Technik der Stadt Mannheim für ein Bebauungsplanverfahren gefasst. Das Verfahren wurde zum damaligen Zeitpunkt unter dem Bebauungsplan Nr. 42.17 "Postareal am Hauptbahnhof / Quartier 13" für das gesamte ehemalige Postareal geführt. Danach fand ein Eigentümerwechsel statt und das Gesamtareal wurde insgesamt in drei Teilbereiche unterteilt. Der nördliche Bereich in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof wurde mit dem Bebauungsplan Nr. 42.17 „Postareal“ weitergeführt. Der mittlere und flächenmäßig größte Bereich wurde parallel durch den Bebauungsplan Nr. 42.18 „Postquadrat“ fortgesetzt. Für beide Verfahren wurde durch den Gemeinderat der Stadt Mannheim am 26.07.2016 der Satzungsbeschluss gefasst. Der Geltungsbereich des hier zu betrachtenden Bebauungsplan Nr. 42.20 „Postspitze“ bildet den südöstlichen Bereich des Gesamtkonzeptes ab. Für die frühzeitigen Beteiligungsverfahren gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) BauGB konnte demnach auf die Beteiligungsschritte des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 42.17 zurückgegriffen werden.

Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat am 14.03.2013 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 42.17 "Postareal am Hauptbahnhof/Quartier 13" gefasst. Die Planunterlagen lagen vom 02.08.2013 bis einschl. 16.08.2013 öffentlich aus. Ortsüblich bekannt gemacht wurden der Aufstellungsbeschluss und diese frühzeitige Information der Öffentlichkeit im Amtsblatt am 25.07.2013. Es wurden keine Äußerungen von Seiten der Öffentlichkeit vorgebracht.

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange § 4 Abs. 1 BauGB

Mit Schreiben vom 30.07.2013 wurden Behörden und sonst. TÖB über Planungen informiert und um Äußerung bis zum 26.09.2013 gebeten. Die vorgetragenen, wesentlichen bebauungsplanrelevanten Anregungen konnten im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.

Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat am 10.07.2018 die vorgelegten Entwürfe des Bebauungsplans Nr. 42.20 „Postspitze“ in Mannheim-Schwetzingenstadt / Oststadt“ und der zugehörigen Satzung über örtliche Bauvorschriften gebilligt und die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB beschlossen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit wurde vom 27.07.2018 bis einschließlich 31.08.2018 durchgeführt. Ortsüblich bekannt gemacht wurden der Billigungs- und Auslegungsbeschluss im Amtsblatt am 19.07.2018. Es wurden keine Äußerungen von Seiten der Öffentlichkeit vorgebracht.

Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Mit Schreiben vom 24.07.2018 wurde den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 42.20 „Postspitze“ der Stadt Mannheim zur Stellungnahme gemäß § 4 Abs. 2 BauGB übersandt. Die Stellungnahmen sollten bis zum 07.09.2018 abgegeben werden. Die Träger öffentlicher Belange thematisierten vor allem folgende wesentliche Punkte:

- Weiterführung des Radweges auf einer Fläche, welche noch nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden ist,
- Belange zum Schutz der Bahnanlagen (Einfriedung des Grundstückes zu den Bahnanlagen, Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, Berücksichtigung der Immissionen aus dem Bahnbetrieb, Ergänzung der Hinweise bzgl. Planungen und Baumaßnahmen im Umfeld der Bahntrasse – jeweils mit der Anregung die textlichen Festsetzungen zu ergänzen),
- Anregungen bzgl. Bepflanzungs- bzw. Umweltbelange (Ausweitung der Begrünungsmaßnahmen, Erhöhung der Substratschicht, Minimierung der Versiegelung, Erhöhung des energetischen Standard),
- Ausgleichmaßnahmen in Mannheim und nicht im Landkreis Karlsruhe
- Belange der Radwegeführung (Führung nicht in zwei 90°-Kurven, Trennung von Geh- und Radweg)

Des Weiteren wurden insbesondere Hinweise zu den Themen: Durchführungsvertrag, Interessensgebiet Radaranlage, Fachtechnische Überprüfung der geotechnischen Untersuchung, Überplanung von Bahnflächen bzw. Bahnanlagen, Kampfmittel, Leitungstrassen bzw. -verlegungen, Vogelschlag, Ausgestaltung der angrenzenden Erschließungsstraße, Fahrradstellplätze sowie Realisierung von nutzbaren Wirtschaftsflächen vorgetragen, welche jedoch keine Auswirkungen auf die Planunterlagen hatten.

Bzgl. der Weiterführung des Radweges auf einer noch nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellten Fläche ist anzumerken, dass bis zu einer möglichen Freistellung des Grundstückes von Bahnbetriebszwecken der Radweg interimweise über das Grundstück des Hotels 1 bis zur angrenzenden Erschließungsstraße geführt wird. Nach einer zukünftigen Freistellung des Grundstückes von Bahnbetriebszwecken soll der Radweg dann wie in der Planung vorgesehen über das Flst.-Nr. 5123/5 geführt werden.

Den Anregungen zu den Belangen zum Schutz der Bahnanlagen wurde größtenteils nicht gefolgt. Die eigentlichen Bahnflächen südlich des Flst.-Nr. 5123/5 sind durch eine Leitplanke bereits im Bestand abgrenzt. Änderungen in diesem Bereich sind nicht vorgesehen. Das Flurstück 5123/5 befin-

det sich nicht mehr im Eigentum der Bahn, wurde aber noch nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Die Verkehrssicherungspflicht obliegt hier dem Grundstückseigentümer. Seitens der Stadt Mannheim wird daher kein Regelungsbedarf auf Bebauungsplanebene gesehen. Des Weiteren wurden im Zuge der Grünplanung die Belange der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bereits berücksichtigt, die Aufnahme der angeregten Festsetzung ist somit nicht erforderlich. Ebenso wurden die Immissionen der Bahnanlagen im aufgestellten Lärmgutachten berücksichtigt, sodass auch hier keine Ergänzung der textlichen Festsetzungen notwendig wurde. Ansprüche gegenüber der DB AG für die Errichtung von Schutzmaßnahmen in Bezug auf Lärmimmissionen, welche über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen, werden nicht geltend gemacht. Der Hinweis bzgl. Planungen und Baumaßnahmen im Umfeld der Bahntrasse wurde ergänzt.

Den Anregungen bzgl. der Bepflanzungs- bzw. Umweltbelange wurden nicht gefolgt. Weitere über die bereits festgesetzten Begrünungsmaßnahmen hinausgehende Regelungen wurden nach Abwägung der Belange untereinander nicht getroffen. Das Plangebiet war bereits in der Vergangenheit mit der Nutzung durch Schottergleise klimatisch vorbelastet. Die nun vorliegende Planung sieht für den südlichen Grundstücksteil die Anpflanzung von neuen Bäumen und Gehölzen sowie von Stauden- und Rasenflächen vor. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, dass die Bodenflächen dort künftig kühler als bei der vorherigen Nutzungen bleiben. Sie stellen einen Beitrag zur klimatischen Verbesserung dar, welche mithelfen, die Wirkungen der Gebäude zu kompensieren. Darüber hinaus werden im neuen Straßenabschnitt der Heinrich-von-Stephan-Straße mehr neue Straßenbäume gepflanzt, als im angrenzenden Bebauungsplan Nr. 42.18 „Postquadrat“ vorgeschrieben sind. Des Weiteren erfolgt die Festsetzung einer extensiv begrünten Dachfläche. Im Rahmen der Nachnutzung eines bereits vorher baulich genutzten und klimatisch vorbelasteten Grundstücks ist das Neubauvorhaben in seiner derzeit beabsichtigten Form vor dem Hintergrund der oben genannten Aspekte städtebaulich vertretbar. Des Weiteren würde die geforderte Ausweitung der Fassadenbegrünung auf die Fassaden der Hotelkörper würde dem Wettbewerbsergebnis widersprechen, da die preisgekrönte Fassade dann nicht mehr wirken würde. Ebenfalls ist eine Erhöhung der Substratschicht nicht möglich. In der Statik der geplanten Gebäude wurde ein Aufbau mit 10 cm Substrat für eine extensive Begrünung berücksichtigt. Laut der Fachliteratur, „Planungshilfe Grundlage Bautechnik, Leben auf dem Dach; Stand 03/14; Zinco GmbH, Nürtingen, liegt der Abflussbeiwert „C“ für einen 6-10 cm Aufbau bei $C=0,5$; bei 10-15 cm bei $C=0,4$. Bei einer Erhöhung der Substratschicht von 10 auf 15 cm wird also keine nennenswerte Erhöhung der Rückhaltung des Niederschlags erreicht. Die Festsetzung einer GRZ gemäß § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO von bis zu 1,0 bezieht sich ausschließlich auf das GEE1. Für das GEE2 wird festgesetzt, dass die GRZ gemäß § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO lediglich bis zu 0,7 reichen darf. Insgesamt ergibt sich bei der vorliegenden Planung eine GRZ gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO von ca. 0,84, welche auch den geplanten Geh- und Radweg beinhaltet. Bei 0,8 gesamtheitlicher GRZ geht der Gesetzgeber allgemein davon aus, dass dieser Wert für ein solches Baugebiet angemessen und legitim ist. Die Überschreitung ist minimal, was unter den vom Gesetzgeber hierzu geforderten Umständen städtebaulich auch toleriert wird und in diesem Fall begründet werden kann. Eine Erhöhung des energetischen Standards wird ebenfalls nicht gefolgt. Die geplanten Gebäude werden gemäß den gesetzlichen Anforderungen der EnEV und des EEG errichtet. Ein KfW 55-Standort ist nicht vorgesehen und auch weder auf Bundes-, noch auf Landes- oder Kommunalebene rechtlich verbindlich vorgeschrieben. Daher fehlt der Stadt Mannheim in derartigen Fällen die Rechtsgrundlage, um eine derartiger Forderung im Hinblick auf zumutbare Angemessenheit gegenüber privaten Eigentümern einzufordern.

Bzgl. der Anregung, die Ausgleichsmaßnahmen in Mannheim vorzusehen, ist festzuhalten, dass die vorliegende Planung das Ziel hat, möglichst viele Ausgleichsmaßnahmen vor Ort innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans umzusetzen. Nach Berücksichtigung der vor Ort zu erbringenden Ausgleichsmaßnahmen verbleibt in der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung insgesamt ein Kompensationsbedarf in einem Umfang von 31.821 Ökopunkten (nach der Methodik der Ökokonto-Verordnung - ÖKVO 2010). Bei den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen innerhalb des Plangebietes ergeben sich keine weiteren Möglichkeiten für Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Plangebietes. Für die Mauereidechse wird aus artenschutzrechtlichen Gründen eine FCS-Maßnahme notwendig. Hierfür konnten im Verfahren keine Flächen innerhalb von Mannheim gefunden werden, sodass eine Maßnahmenfläche im Landkreis Karlsruhe, Gemarkung Gochsheim herangezogen wurde. Neben dem artenschutzrechtlichen Ausgleich ergibt sich durch die Maßnahme eine zusätzliche Aufwertung von 86.400 Ökopunkten. Die Stadt Mannheim erachtet es als sachgerecht, den notwendigen Ausgleich von 31.821 Ökopunkten mit der Kompensationsleitung für den Artenschutz (86.400 Ökopunkten) zu verrechnen. Vor Ort kommt es – wie oben stehenden dargelegt – unter Berücksichtigung der gegebenen unterschiedlichen Nutzungsansprüche zu größtmöglichen Aufwertungsmaßnahmen innerhalb des Plangebietes. Der Ausgleich vor Ort stellt somit einen städtebaulich akzeptablen Rahmen dar.

Zu den Belangen der Radwegführung ist anzumerken, dass die geplanten 90°-Kurven auf dem Flurstück 5123/5 notwendig werden, um künftig auf dem Grundstück noch eine Entwicklung eines weiteren Baukörpers zu ermöglichen. Die Führung des Geh-/Radweg wird jedoch in Kauf genommen, da dieser nur ein zusätzliches Angebot zu bereits bestehenden Rad- und Gehwegen und den neuen Rad- und Gehwegen im neuen Straßenabschnitt der Heinrich-von-Stephan-Straße darstellt. Für den Zeitraum, indem das Flurstück 5123/5 noch nicht von Bahnbetriebszwecken noch nicht freigestellt ist, erfolgt eine gradlinige Führung über das Grundstück des Hotels im festgesetzten eingeschränkten Gewerbegebiet GEe1. Darüber hinaus stellt der geplante Geh- und Radweg im Plangebiet ein zusätzliches Angebot für Fußgänger und Radfahrer zu bereits bestehenden Fuß- und Radwegen dar. Die bestehenden Fuß- und Radwege entlang der Reichskanzler-Müller-Straße bleiben erhalten und werden im neuen Abschnitt der Heinrich-von-Stephan-Straße durch beiderseitige Geh- und Radwege ergänzt. Sie ermöglichen eine neue, nach städtischem Standard erfolgende Anbindung vom bisherigen Endpunkt der Heinrich-von-Stephan-Straße an die Reichskanzler-Müller-Straße. Aufgrund der beengten Grundstückssituation und der Tatsache, dass es sich bei dem geplanten Weg um ein Zusatzangebot handelt, erfolgt bei dem geplanten Weg keine bauliche Trennung zwischen Fußgängern und Radfahrern.

3 Berücksichtigung der Umweltbelange

Hinsichtlich der Belange des Umweltschutzes bezogen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplanes und seine Umgebung wurde nach den Vorgaben des § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt. Diese wurde in einem Umweltbericht gemäß § 2 a Nr. 2 BauGB dokumentiert. Die Umweltprüfung kam dabei zu den nachstehenden Ergebnissen:

Für die Schutzgüter Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Mensch sowie Kultur- und sonstige Sachgüter sind bei Umsetzung des Bebauungsplans erhebliche Beeinträchtigungen auszuschließen. Das Schutzgut Landschaft erfährt eine Aufwertung im Vergleich zum Ist-Zustand. Die Schutzgüter Boden und Pflanzen erfahren eine Abwertung, die kompensiert wird.

Als Schutz vor Erschütterungen wird durch den beteiligten Gutachter eine vollständige elastische Lagerung beziehungsweise passive Isolierung des Hotels im GEe2 empfohlen. Für das von den Bahngleisen weiter entfernte Hotel im GEe1 ist kein besonderer Schutz vor Erschütterungen nötig.

Weiterhin werden passive Schallschutzmaßnahmen an den Außenbauteilen der Gebäude sowie eine fensterunabhängige Belüftung durch schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder gleichwertige Maßnahmen notwendig. Zum Schutz umliegender Immissionsorte (zwei bestehende und ein geplantes Wohngebäude) werden zudem Schallemissionskontingente festgesetzt (Geräusche im GEe1 beziehungsweise GEe2 dürfen tags 64 und 60 dB(A), nachts 49 dB(A) und 50 dB(A) nicht überschreiten).

Bezüglich der artenschutzrechtlichen Belange wurde eine Verträglichkeitsstudie erstellt. Um das Eintreten von Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG zu minimieren, werden entsprechende Vermeidungsmaßnahmen bezüglich der Vögel bzw. Vermeidungs- und FCS-Maßnahmen bezüglich der Mauereidechsen umgesetzt.

4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 42.20 und seine Umgebung werden seit Jahrzehnten intensiv genutzt. Insgesamt handelt es sich um einen massiv anthropogen geprägten Bereich. Die Nutzung des Geländes durch die Deutsche Post wurde aufgegeben und die Gebäude im direkten Umfeld des Bebauungsplans bereits abgerissen. Die dadurch freiwerdenden Flächen schaffen Potenziale, die für eine städtebauliche Entwicklung genutzt werden sollen. Der Bebauungsplan soll somit die Neunutzung des Geländes ermöglichen und steuern. Als konzeptionelle Grundlage für die künftige Gestaltung und Nutzung des gesamten Plangebiets wurde ein städtebauliches Konzept für den gesamten Bereich inklusive der Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 42.17 und 42.18 erstellt. Der primäre Zweck der Planung, die vakanten Flächen in Innenstadtnähe einer neuen Nutzung zuzuführen, lässt keine Standortalternativen zu. Zudem ist der Standort prädestiniert für die angestrebte bauliche Nutzung, da er bereits eine starke anthropogene Prägung aufweist, sodass die Auswirkungen auf die Umwelt vergleichsweise gering sind. Die Wiedernutzbarmachung der Flächen entspricht dem im BauGB niedergelegtem Leitbild der flächensparenden Siedlungsentwicklung (§ 1a Abs. 2 BauGB). Der Bedarf an peripheren Siedlungsentwicklungen wird durch die Entwicklung gemindert.

Das Plangebiet verfügt zudem über eine besondere Lagegunst, die sich durch die Nähe zur Innenstadt, dem Hauptbahnhof und Freiräumen entlang des Rheinufer auszeichnet. Ein guter Anschluss an die Verkehrsnetze ist ebenfalls gegeben.

Für die Konzeption des Bebauungsplans 42.20 wurde ein Wettbewerb durchgeführt, bei dem insgesamt neun Arbeiten eingereicht wurden. Aus diesen eingereichten Alternativen wurde vom Preisgericht der im Rahmen dieses Bebauungsplans umgesetzte Entwurf für die Weiterentwicklung des Gebiets empfohlen. Vom Wettbewerbsentwurf abweichend verfolgt der aktuelle Bebauungsplan die Entwicklung von zwei statt drei Gebäuden, da sich im Nachgang des Wettbewerbs ergab, dass die Grundstücke der Flurstücksnummern 5123/3 und 5123/5 weiterhin von der Deutschen Bahn benötigt werden und ihre Bahnwidmung derzeit nicht entfallen kann. Sie sind daher nicht Teil des aktuellen Bebauungsplans.