

Bebauungsplan Nr. 43/10 für das Gebiet zwischen "neuer Planstraße", (Carl-Metz-Straße), Meerfeldstraße, Gontardstraße und der Südtangente (B 36) in MA-Lindenhof

Begründung
des verbindlichen Bauleitplanes
(Bebauungsplan)

1. Beschreibung des Plangebietes

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfaßt das Gebiet zwischen der neuen Planstraße (Carl-Metz-Straße), Meerfeldstraße, Gontardstraße und der Südtangente (B 36).

Die südlich der Feuerwache Mitte - zwischen Meerfeld-, Bellen- und Gontardstraße - liegenden privaten Grundstücke sind bebaut. Die Geschößzahl bei den ausschließlich gewerblich genutzten Grundstücken Flst.-Nr. 5282/2, 5285/4 und 5290 liegt bei einem Geschöß. Auf dem Grundstück Flst.-Nr. 5300/2 stehen Gemeinschaftsgaragen. Bei der straßenseitigen Bebauung auf den Grundstücken 5300/3, 5300/4 und 5259a handelt es sich um 5-geschossige Wohngebäude. Das Grundstück 5300 ist mit einem 7-geschossigen Wohngebäude bebaut.

Auf dem östlich der Bellenstraße gelegenen Grundstück Flst.-Nr. 5306/1 besteht ein Pumpwerk (PWG) der Stadtwerke. Die restlichen Grundstücke sind unbebaut.

Die Flächen westlich der Bellenstraße befinden sich bis auf eine relativ kleine städtische Restfläche entlang der neuen Planstraße in Privatbesitz. Der östliche Teil des Plangebietes ist bis auf ein ca. 350 m² großes Privatgrundstück städtisch.

Getrennt durch öffentliche Verkehrsflächen grenzt im Süden und Westen eine bis zu 6-geschossige Wohnbebauung, im Norden die Feuerwache Mitte und im Osten weiteres, teilweise mit 1-geschossigen Gebäuden bebautes Gelände der Bundesbahn an das Plangebiet an.

2. Anlaß und Ziele der Planung

Die Eigentümer der Grundstücke Flst.-Nr. 5300/2, 5290 und 5285/2, 5285/4 beabsichtigen, auf ihren Grundstücken einen zusammenhängenden Baukomplex mit Büroräumen, Läden und Wohnungen zu erstellen.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan sollen deshalb die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine entsprechende Neuordnung des Plangebietes geschaffen werden. Dabei soll neben dem genannten Baukomplex mit der dazugehörigen Tiefgarage auch eine Neuausweisung von Parkplätzen zwischen Südtangente und Bellenstraße im Osten des Plangebietes erfolgen. Das bestehende Pumpwerk wird in die Planung mit eingebunden.

3. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan (FNP) sowie bestehende Bebauungspläne

FNP

In dem am 18.03.1983 wirksam gewordenen FNP des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg - Mannheim ist das Plangebiet teils als Wohnbaufläche, teils als Fläche für Parkplätze ausgewiesen. Somit besteht eine Übereinstimmung zu den Festsetzungen des Bebauungsplanes.

Bestehende Bebauungspläne

Für das Plangebiet besteht bisher kein Bebauungsplan.

4. Festsetzungen des Bebauungsplanes

4.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Das Plangebiet wird westlich der Bellenstraße als "allgemeines Wohngebiet" (WA) ausgewiesen.

Die Grundflächenzahl (GRZ) beträgt 0.5, die Geschößflächenzahl (GFZ) 1.7. Diese Zahlen liegen somit über den zulässigen Werten des § 17 (1) BauNVO. Diese Überschreitung wird unter Punkt 5.3 - Abwägung der Belange - begründet.

Gemäß § 21 a Abs. 5 BauNVO kann die zulässige Geschößfläche um die Fläche notwendiger Garagen, die unter der Geländeoberfläche entstehen, erhöht werden; höchstens jedoch um 0,5 der Grundstücksfläche.

Die Geschößzahl ist mit 5 Geschossen mit einer maximalen Traufhöhe von 17,00 m festgesetzt.

4.2 Sonstige Festsetzungen

In Anlehnung an die bestehende Bebauung ist für das allgemeine Wohngebiet (WA) ein Satteldach mit einer Neigung von 35° bis 40° festgesetzt.

In den Obergeschossen sind nur Wohnungen zulässig. Im Erdgeschoß sind an der Meerfeldstraße Geschäfte, an der neuen Planstraße und Bellenstraße Büros zulässig.

Östlich der Bellenstraße ist ein öffentlicher Parkplatz bzw. für das bestehende Pumpwerk eine Versorgungsfläche ausgewiesen.

In den Bebauungsplan wurde in Abstimmung mit der SMA ein Verbrennungsverbot aufgenommen.

4.3 Grünordnungsmaßnahmen

Im Bebauungsplan sind Festsetzungen aufgenommen, durch die eine ausreichende Begrünung des Plangebietes gewährleistet ist. Dazu gehört neben den vorgesehenen Baumpflanzungen an der "neuen Planstraße" und im Bereich der öffentlichen Parkplatzfläche auch, daß die Dachfläche der Tiefgarage begrünt wird.

4.4 Verkehrerschließung

Die Verkehrerschließung des Plangebietes erfolgt über das bestehende umgebende Straßensystem. Die Stellplatzverpflichtung wird mit einer Tiefgarage für ca. 185 Pkw erfüllt.

Die Zu- und Abfahrten zur Tiefgarage erfolgen von der Gontardstraße (35 Pkw), von der Bellenstraße (65 Pkw) und von der Meerfeldstraße (85 Pkw).

Im zeichnerischen Teil des Bebauungsplanes ist die Anzahl der zu- und abfahrenden Pkw-Stellplätze entsprechend gekennzeichnet.

Im schriftlichen Teil des Bebauungsplanes wird unter Ziffer 5.4 darauf hingewiesen, daß die Anzahl der Pkw-Stellplätze je Zufahrt auf die angegebene Zahl begrenzt ist.

Die östlich der Bellenstraße befindlichen öffentlichen Parkplätze werden über die Bellenstraße erschlossen.

In der Meerfeldstraße besteht eine Buslinie, die später durch eine Stadtbahnlinie ersetzt werden soll.

Die Verbindung für Fußgänger zur Innenstadt/Bahnhof ist durch eine Unterführung nördlich des Plangebietes optimal gesichert. Der Pkw-Verkehr erreicht die Innenstadt u. a. über die nahe Lindenhofüberführung.

Über die B 36 besteht ein guter Anschluß an das rechts- und linksrheinische Fernstraßennetz.

4.5 Umweltbeeinflussungen

Das Plangebiet wird vom Verkehrslärm der B 36 (Südtangente) und der Meerfeldstraße stark belastet. Die Immissionen an den Gebäuden überschreiten die Zumutbarkeitsgrenze, die für Wohngebiete 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht betragen. Deshalb sind Schallschutzmaßnahmen zur Minderung der Verkehrsräusche vorzusehen. Aktiver Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand bzw. eines Lärmschutzwalles ist an der Meerfeldstraße nicht möglich. An der B 36 würde eine aktive Lärmschutzmaßnahme keine wesentliche Reduzierung der Lärmsituation erbringen, da durch die Anbindung der neuen Planstraße und der Gontardstraße an die B 36 bei Einhaltung der notwendigen Sichtdreiecke so große Lücken in der Lärmschutzanlage entstünden, daß die lärmindernde Wirkung der Maßnahme größtenteils wieder aufgehoben würde.

Selbst wenn die Lärmschutzanlage geschlossen wäre, könnten damit die oberen Gebäudeteile (2. Geschoß und höher) nicht geschützt werden. Genau dort beginnt aber die Wohnnutzung. Aus diesem Grund müssen Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden selbst vorgenommen werden. Dies sollte in Form der Orientierung der Wohn- und Schlafräume zu der dem Verkehr abgewandten Seite geschehen. Wo dies nicht möglich ist, müßten in Wohn- und Schlafräumen Schallschutzfenster eingebaut werden. Durch die Bauform der Blockrandbebauung ergibt sich ein sehr beruhigter Innenbereich. Hier sind keine Lärmschutzmaßnahmen notwendig.

Mit den genannten Maßnahmen werden die geforderten Zumutbarkeitsgrenzen eingehalten.

5. Abwägungen der Belange

5.1 Belange für die Planung

Für die Planung spricht:

1. Sie ist aus dem FNP entwickelt. Die bestehenden infrastrukturellen Einrichtungen sind durch die Integration des Plangebietes in das bestehende Wohngebiet voll nutzbar.
2. Die Verkehrsanschlüsse, auch an das öffentliche Nahverkehrsnetz, sind optimal.
3. Es besteht nach wie vor ein erheblicher Bedarf an Wohnungen. Durch die zentrale Lage des Baugebietes mit seinen kurzen Wegen zur Innenstadt/Bahnhof usw. sind günstige Voraussetzungen zur Nutzung der ausgewiesenen Büro- und Ladenflächen gegeben.
4. Die bestehende Bebauung ist in die Gesamtplanung integriert. Die Neubebauung orientiert sich in Dachform und Zahl der Geschosse an der bestehenden und umgebenden Bebauung. Die Planung ist somit städtebaulich abgerundet.
5. Die Stellplatzverpflichtung ist innerhalb einer Tiefgarage erfüllt.

Die Erschließung der Tiefgarage erfolgt an drei Stellen (Gontard-, Bellen- und Meerfeldstraße). Die eventuell zu erwartenden Belästigungen durch die Zu- und Abfahrten der Pkw's wurde somit auf ein Minimum begrenzt.

6. Flächensicherung für die Stadtbahnlinie durch Zurücksetzung der Bauflucht an der Meerfeldstraße.

5.2 Belange gegen die Planung

Gegen die Planung spricht:

1. Lärmbelästigungen durch die umgebenden öffentlichen Verkehrswege.

2. Die Überschreitung der nach § 17 (1) BauNVO zulässigen GFZ von 1.1 für allgemeine Wohngebiete (festgesetzt sind 1.7).
3. Aus privater Sicht der Eigentümer spricht die Zurückversetzung der Baugrenze an der Meerfeldstraße um 2 m gegen die Planung.

5.3 Abwägung der Belange

Aufgrund der getroffenen Ausführungen in dieser Begründung wird deutlich, daß den städtebaulichen, baugestalterischen und erschließungstechnischen Gesichtspunkten in der konkreten Planung besonders Rechnung getragen wurde. Dies gilt sicher auch für die Berücksichtigung des Lärmschutzes, wo durch

1. objektgebundene Maßnahmen wie Blockrandbebauung, Orientierung der Wohn- und Schlafräume zu der dem Verkehr abgewandten Seite, Lärmschutzfenster sowie Bau einer Tiefgarage
2. Verzicht auf reine Wohnnutzung in bestimmten Bereichen

die zur Verfügung stehenden planungsrechtlichen Möglichkeiten voll ausgeschöpft wurden. Zwar kann damit noch nicht von einer optimalen Lösung dieses Problems ausgegangen werden. Unter den gegebenen Voraussetzungen und im Vergleich zur bereits bestehenden umgebenden Bebauung mit ähnlicher Problematik muß aber nicht nur von einer gleichwertigen, sondern von einer insgesamt besseren Gesamtsituation gesprochen werden.

Da die Zu- und Abfahrten zu der Tiefgarage auf 3 Ein- und Ausfahrten an der Gontard-, Bellen- und Meerfeldstraße verteilt sind, werden die Belastungen in der Gontardstraße auf ein Minimum reduziert werden.

Eine Zu- und Abfahrt von der Bellenstraße aus bringt nur eine geringfügige Mehrbelastung, da an der Ostseite der Bellenstraße ohnehin öffentliche Stellplätze ausgewiesen sind.

Die Zufahrt von der Meerfeldstraße aus ist vertretbar, da im Erdgeschoß Geschäfte vorgesehen sind.

Die Verteilung der Zufahrten an 3 umliegende Straßen stellt eine vertretbare Lösung dar.

Die insgesamt positive Wertung im Abwägungsprozeß wird auch durch die Überschreitung der GFZ/GRZ nicht negativ verändert, da sie auf der Grundlage des § 17 (9) BauNVO wie folgt zu begründen ist:

- a) Das Gebiet ist bereits heute überwiegend bebaut. Bei der bestehenden Bebauung handelt es sich teilweise um 5- bzw. 7-geschossige Gebäude.
- b) Die exponierte Lage des Plangebietes verlangt, daß sich die Gebäudehöhe an der bestehenden Bebauung im Plangebiet und der bestehenden umgebenden Bebauung orientiert. Eine geringere Geschoszahl als 5 ist somit aus städtebaulichen Gründen nicht zu vertreten.

- c) Neben einer generellen städtebaulichen Notwendigkeit ist aus Gründen des Immissionsschutzes eine geschlossene Bebauung zwingend erforderlich.
- d) Die Verkehrserschließung ist äußerst günstig, die infrastrukturellen Einrichtungen sind vorhanden.
- e) Ansonsten sind folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:
 - 1. Erfüllung der Stellplatzverpflichtung in einer Tiefgarage,
 - 2. Entkernung des Blockinnenbereiches,
 - 3. intensive Begrünungsmaßnahmen im Innenhofbereich der vorgesehenen Bebauung, auf dem westlich der Bellenstraße ausgewiesenen öffentlichen Parkplatz, sowie an der neuen Planstraße.

Die Zurücksetzung der Baugrenze an der Meerfeldstraße ist im Hinblick auf eine mögliche Realisierung der vorgesehenen Stadtbahnlinie erforderlich.

6. Maßnahmen zur Verwirklichung der Planung

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich.
Die Erschließung des Plangebietes ist gesichert.

7. Flächenbilanz

Größe des Plangebietes ca. 1,4 ha
Wohnbaufläche ca. 0,76 ha
Öffentliche Verkehrs-/Parkplatzfläche ca. 0,59 ha
Versorgungsfläche ca. 0,05 ha
Zahl der Wohnungen ca. 70 WE
Fläche für Büros und Läden ca. 2.000 m² (insgesamt).

8. Zusammenstellung der bei der Realisierung der Maßnahmen voraussichtlich entstehenden, überschlägig ermittelten Kosten

8.1 Stadtwerke Mannheim

Wasserversorgungsleitungen 143.000,-- DM

8.2 Tiefbauamt (siehe Zusatz)

| | | |
|-------------|---------------|---------------|
| Kanalbau | 250.000,-- DM | |
| Straßenbau | 210.000,-- DM | |
| Beleuchtung | 25.000,-- DM | 485.000,-- DM |

8.3 Grünflächenamt

Parkplatz

97.750,-- DM

ca. 725.750,-- DM

Zusatz zu 8.2:

Ferner hat das Tiefbauamt für die Herstellung des Parkplatzes je nach der Herstellungsart und Ausstattung zwischen 200.000,-- und 700.000,-- DM kalkuliert.

Wajewski