

Anlage 1.2

Stadtplanungsamt

Mannheim, den 20.02.1986

Bebauungsplan Nr. 56/1 für den
Ausbau der Schienenstraße
(B 44) in Mannheim-Waldhof

Begründung
des verbindlichen Bauleitplanes
(Bebauungsplan)

1. Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet umfaßt den Bereich der Schienenstraße zwischen Oppauer Straße und Altrheinstraße (Siehe Plananlage).

2. Ziele und Zwecke der Planung

Mit der vorliegenden Planung, die im Zusammenhang mit der Maßnahme "Westliche Riedbahneinführung aufgestellt und zusammen mit dem Bebauungsplan Nr. 57/6 (Ausbau der Luzenbergstraße - Teil 2) am 25.06.1985 vom Gemeinderat gebilligt wurde, werden folgende Ziele verfolgt:

- Verbesserung der Wohnsituation an der Westseite der Schienenstraße durch
 - Abrückung der hochbelasteten Richtungsfahrbahnen der B 44 zwischen Otto-Siffling-Straße und Altrheinstraße von der Wohnbebauung,
 - Anlegen einer von der Hauptfahrbahn durch Grünstreifen getrennte Anliegerstraße mit Stellplätzen,
 - Pflanzung von Bäumen;

Diese Maßnahmen werden aufgrund der Abgabe eines 14 m breiten Geländestreifens nördlich des Bahnhofs Waldhof durch die Bundesbahn ermöglicht.

- Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den öffentlichen Personennahverkehr durch
 - Zusammenlegung der Straßenbahn- und Bushaltestellen;

Straßenbahnen und Busse halten am gleichen Bahnsteig;
Umsteiger müssen keine Fahrbahn überqueren,

- Einführung einer straßenbahnbeeinflußten Rechnersteuerung für Signalanlagen; Straßenbahnen können sich selbst an den Kreuzungen weitgehend "freie Fahrt" schalten.
- Heraushalten (Teilverlagerung) des ortsfremden Durchgangsverkehrs aus Waldhof-West zur Verbesserung der Gesamtwohnsituation durch
- Umbau der Straßenanschlüsse an der Schienenstraße mit Änderung der Verkehrsbeziehungen,
 - Verkehrsregelnde Maßnahmen.

Die Zufahrt nach Waldhof-West aus Richtung Süden erfolgt über den Wender zwischen Otto-Siffling-Straße und Weizenstraße. Um Umwege für den Zielverkehr zu vermeiden, sind an allen auf die Schienenstraße mündenden Straßen Zufahrtsmöglichkeiten vorgesehen.

Eine endgültige Verdrängung des gesamten Durchgangsverkehrs aus Waldhof-West wird erst möglich, wenn im Rahmen einer besonderen Maßnahme die Anschlüsse zu den Werksparkplätzen der Firmen Boehringer und Weyl neu geordnet werden können. Im Zusammenhang mit der geplanten Bebauung der Fläche zwischen Frankenthaler Straße/Sonderburger Straße/Schönau-Süd ("Boehringer Dreieck") werden neue Zufahrtsmöglichkeiten zu den Werksparkplätzen untersucht.

- Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den Fußgänger- und Radverkehr in Verbindung mit der Passerelle durch
- Errichtung von Geh- und Radwegen auf beiden Seiten der Schienenstraße,
 - Anlegen von niveaugleichen signalgeregelten Überwegen in Höhe der Oppauer Straße, J.-Faulhaber-Straße und Weizenstraße.

- Verbesserung der Parksituation für Park-and-ride-Kunden durch
 - Errichtung eines Parkplatzes am Bahnhof Waldhof.

- Verbesserung des Stadtbildes durch
 - Baumpflanzungen im Straßenraum
 - Begrünung von Freiflächen und des besonderen Straßenbahngleiskörpers.

Der Bebauungsplan dient als Rechtsgrundlage zur Verwirklichung der Planung.

3. Gegenwärtige Nutzung und Begründung der Maßnahme

Das Plangebiet wird gegenwärtig als öffentliche Verkehrsfläche bzw. als Bahngelände genutzt.

Die hochbelastete westliche Richtungsfahrbahn der B 44 verläuft unmittelbar vor den 3 - 4-geschossigen Häusern in der Schienenstraße. Die Lärmbelästigungen und Erschütterungen sind deshalb besonders stark.

Ein besonders gefährlicher Engpaß für Fußgänger und Radfahrer befindet sich an der Ecke J.-Faulhaber-Straße, wo die Gehwegbreite nur 1,36 m beträgt und Radfahrer die Fahrbahn benutzen müssen.

Die vorhandenen Abstellmöglichkeiten am Fahrbahnrand reichen für die dichte geschlossene Bebauung seit vielen Jahren nicht aus.

Bäume sind nicht vorhanden, das Straßenbild vermittelt einen kahlen Eindruck.

Busse halten gegenwärtig jeweils am rechten Fahrbahnrand. Umsteiger Bus/Strab und Strab/Bus müssen die Fahrbahnen der stark belasteten Schienenstraße überqueren.

Die Zu- und Abfahrt der Werkspendler der Firmen Boehringer und Weyl erfolgt zum Leidwesen der Bewohner z. Z. über die Oppauer Straße, Otto-Siffling-Straße und Altrheinstraße. Eine Änderung der Verkehrsführung wird von der Bevölkerung bzw. dem Bezirksbeirat seit vielen Jahren gefordert.

4. Nutzung angrenzender Flächen

Im Westen grenzen Wohnbauflächen, im Osten Bundesbahngelände (Bahnhofsgebiet) an das Plangebiet an.

5. Flächennutzungsplan und bestehende Bebauungspläne

5.1 Flächennutzungsplan

In dem am 18.03.1983 wirksam gewordenen Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg - Mannheim ist das Plangebiet als öffentliche Verkehrsfläche bzw. Bahnanlage ausgewiesen.

5.2 Bebauungsplan

Für das Plangebiet besteht kein qualifizierter Bebauungsplan.

6. Grundbesitzverhältnisse

Das Gelände ist überwiegend in städtischem Besitz. Teilbereiche befinden sich in Eigentum der Bundesbahn bzw. in Privatbesitz.

7. Umweltbeeinflussung

Durch das Abrücken der Hauptfahrbahnen und durch die Anlage von Anliegerwegen mit Parkbuchten und Grünstreifen wird eine Verbesserung der Umweltverhältnisse im Bereich der Wohnbebauung erreicht.

Bezüglich des Lärmschutzes werden objektgebundene Lärmschutzmaßnahmen von der Deutschen Bundesbahn getroffen. Die Stadt wird sich daran anteilmäßig beteiligen.

8. Abwägung der Belange

Die Belange für die Planung - hier insbesondere des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) - sind mit den Belangen gegen die Planung abzuwägen. Die Abwägung kann wegen der südlich an das Plangebiet anschließenden Planung (Umfahrungslösung) nur im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. 57/6 erfolgen.

8.1 Belange für die Planung:

Für die vorliegende Planung sprechen - außer den in Punkt 1 dargelegten Zielsetzungen - folgende Gesichtspunkte:

a) Durch das Auseinanderziehen der Richtungsfahrbahnen im Bereich Oppauer Straße als Voraussetzung zur Umfahrung des Häuserblocks kann die Straßenbahndeschleife erhalten werden. Dadurch wird ein rationeller, dem Fahrgastaufkommen anpassungsfähiger Straßenbahnbetrieb möglich.

Die erforderlichen Warteflächen für endende Straßenbahnen und Busse können südlich der Häuserinsel in optimaler Weise angelegt werden, ohne den fließenden Verkehr zu beeinträchtigen.

b) Der besondere Straßenbahngleiskörper kann so breit angelegt werden, daß für Busse auf dem Straßenbahngleiskörper außerhalb des Lichtraumprofils der Straßenbahn Aufstellflächen zum Einfahren in die bzw. Ausfahren aus der Straßenbahnhaltestelle angelegt werden können. Auf diese Weise können Straßenbahnen und Busse am gleichen Bahnsteig halten; es werden optimale Umsteigemöglichkeiten zwischen Schiene und Bus geschaffen, was zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV wesentlich beiträgt.

c) Bei der Umfahrung besteht - im Gegensatz zur Bündelungslösung - unmittelbare Zugangsmöglichkeit von der Passerelle

zu den Haltestellen. Gleichzeitig kann die verhältnismäßig lange Unterführung durch eine großräumige Öffnung im Bereich des Treppenaufgangs optisch unterbrochen werden.

8.2 Belange gegen die Planung

Gegen die Planung spricht:

- a) Durch das Auseinanderziehen der Richtungsfahrbahnen im Bereich Oppauer Straße als Folge der Umfahrungslösung kann wegen fehlender Fläche an der Westseite der Passerelle nur eine Treppe und keine behindertengerechte Rampe ausgebildet werden. Für Behinderte besteht jedoch die Möglichkeit, die Schienenstraße über einen signalgeregelten Übergang in Höhe der Oppauer Straße niveaugleich zu überqueren. Auf beiden Seiten der Bahnanlagen bestehen behindertengerechte Zugänge zur Fußgängerunterführung.
- b) Ein verkehrsberuhigter Fußgängerbereich zwischen Häuserblock und Kaufhaus BILKA bzw. Waldhofschule kann wegen der in diesem Bereich verlaufenden Nord-Süd-Fahrbahn nicht angelegt werden.

8.3 Ergebnis der Abwägung

Die getrennte Anordnung der Richtungsfahrbahnen um den Häuserblock ist die Voraussetzung für die Umfahrungslösung mit Erhalt der Straßenbahnwendeschleife. Die positiven verkehrstechnischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Folgen wiegen den städtebaulichen Nachteil, der darin besteht, daß ein verkehrsberuhigter Fußgängerbereich zwischen Häuserblock und Kaufhaus BILKA nicht angelegt werden kann, auf, zumal dieser Bereich ohnehin abseits des Publikumsverkehrs im "toten Winkel" liegt.

Der niveaugleiche signalgeregelte Fußgängerüberweg zu den Straßenbahnhaltestellen und über die Schienenstraße in Höhe der Oppauer Straße kann als vollwertiger Ersatz für die fehlende behindertengerechte Rampe an der Westseite der Passerelle angesehen werden.

Wajewski

Anlage zur Begründung des verbindlichen Bauleitplanes

Zusammenstellung der bei der Realisierung der Planung voraussichtlich entstehenden überschlägig ermittelten Kosten.

Grünflächenamt	Kosten	Stadt Anteil	Beiträge/Zuschüsse	Bemerkungen
105 Bäume a 1.300,- 3489 m ² Grünfläche a 60	350.000,-	70.000,-	280.000,-	Zuschüsse nach § 5a Fernstraßengesetz
<u>Städtwerke Stromversorgung</u> (Einmündung Altrheinstr.) Schutzrohre an 4 Straßenkreuzungen verlagern 170m 1-kV Kabel verlegen (Abzweig Richtung Schönau) 75m Kabelverlegung	4.000,- 28.000,- 10.000,- 42.000,-	2.400 16.800 6.000,- 25.200,-		
			16.800,-	

Anlage 1.2

Tiefbauamt	Kosten	Stadt Anteil	Beiträge/Zuschüsse	Bemerkungen
Straßenbau	6.600.000,- { 3.000.000,- } { 3.600.000,- }	750.000,- ./.	2.250.000,- 3.600.000,-	Finanzierung vol. über MVG FSstrG ÖPNV
Lärmschutzmaßnahme	150.000,-	150.000,-	./.	./.

	Kosten	Stadt Anteil	Beiträge/Zuschüsse	Bemerkungen
Straßenbahn Gleise	1.600.000,-	/	1.600.000,-GVFG ÖPNV	Finanzierung voll über MVG
	<u>8.350.000,-</u>	<u>900.000,-</u>	<u>7.450.000,-</u>	
Gesamtkosten:	8.742.000,-	995.200,-	7.746.000,-	