

Bebauungsplan Nr. 57/6 für
den Ausbau der Luzenbergstraße
(B 44) in Mannheim-Luzenberg,
Teil 2

Begründung
des verbindlichen Bauleitplanes
(Bebauungsplan)

1. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich beinhaltet den nördlichen Bereich der Luzenbergstraße (Siehe Plananlage).

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 1,9 ha.

2. Ziele und Zwecke der Planung

Mit der vorliegenden Planung zur Verwirklichung der Umfahrlösung, die zusammen mit dem Bebauungsplan Nr. 56/1 für den Ausbau der Schienenstraße (B 44) in Mannheim-Waldhof am 25.06.1985 vom Gemeinderat gebilligt wurde und eine Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 56/1 darstellt, werden folgende Ziele verfolgt:

- Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den öffentlichen Personennahverkehr durch
 - Beibehaltung und Festschreibung der Straßenbahnwendeschleife um den Häuserblock innerhalb der Richtungsfahrbahnen der B 44 (Umfahrungslösung) zur Gewährleistung eines wirtschaftlichen und vom Individualverkehr unabhängigen Straßenbahnbetriebes,
 - Zusammenlegung der Straßenbahn- und Bushaltestellen auch für endende Linien; Straßenbahnen und Busse können am gleichen Bahnsteig halten, Umsteiger müssen keine Fahrbahn queren,

- Herstellung eines direkten Zugangs von der Passerelle zu den Haltestellen,
 - Einrichtung einer Service-Anlage,
 - Herstellen von Abstellmöglichkeiten für endende Straßenbahnen und Busse südlich des Häuserblocks.
- Erhaltung bzw. Verbesserung der Wohnverhältnisse im Bereich des Häuserblocks durch
- Erhaltung der Anliegerstraße, die eine gefahrlose Andienung der Häuser und die Benutzung der Garagen und Einstellplätze gewährleistet,
 - Errichtung von Stellplätzen,
 - Pflanzung von Bäumen.
- Verbesserung der Verhältnisse für den Fußgänger- und Radverkehr durch
- Verlängerung der Passerelle bis zur Oppauer Straße mit direktem Zugang zu den Straßenbahnhaltestellen in Verbindung mit einer großen Lichtöffnung zwischen den Richtungsfahrbahnen der Schienenstraße zur optischen Verkürzung der Unterführung,
 - Errichtung eines signalgeregelten niveaugleichen Überweges über die Schienenstraße für Fußgänger und Radfahrer, über den auch die Straßenbahn- bzw. Bushaltestellen zu erreichen sind, als Ersatz für eine behindertengerechte Rampe am Westausgang der Passerelle, weil infolge fehlender Fläche an dieser Stelle nur eine Treppe angelegt werden kann. (Auf beiden Seiten der Bahnanlagen bestehen behindertengerechte Rampen zur Passerelle.)
- Verbesserung des Stadtbildes durch
- Baumpflanzungen und
 - Begrünung von Freiflächen im Straßenraum.

Der Bebauungsplan dient als Rechtsgrundlage zur Verwirklichung der Planung.

3. Gegenwärtige Nutzung und Begründung der Maßnahme

Das Plangebiet wird gegenwärtig als öffentliche Verkehrsfläche bzw. im Westen und Osten als gewerbliche Baufläche genutzt. Innerhalb der Straßenbahnwendeschleife bestehen gemischte Bauflächen.

Der Gemeinderat hat in der Sitzung am 26.03.1983 beschlossen, den aufzustellenden Bebauungsplänen für den "Umbau der Luzenbergstraße - Schienenstraße zwischen Spiegelstraße und Altrheinstraße sowie für den Bau einer Fußgängerunterführung zwischen Oppauer Straße und Speckweg" die Bündelungslösung zugrunde zu legen. (Bündelung beider Richtungsfahrbahnen mit Straßenbahn in Mittellage zwischen Häuserblock und Bahngelände ohne Straßenbahnwendeschleife).

Zwischenzeitlich wurde ein Teilabschnitt der Passerelle fertiggestellt, einige Nachteile der Bündelungslösung wurden dadurch augenscheinlich:

- Keine unmittelbare Zugangsmöglichkeit von der Passerelle zu den gemeinsamen Straßenbahn- und Bushaltestellen.
- Keine vom Individualverkehr unabhängige Straßenbahnwendeschleife.
- Keine Möglichkeit zur Unterbrechung der verhältnismäßig langen Fußgängerunterführung durch einen großzügigen offenen Treppenaufgang.
- Die Anliegerstraße um den Häuserblock als Voraussetzung für eine gefahrlose Andienung der Häuser und uneingeschränkte Nutzung der Garagen und Einstellplätze müßte bei der Bündelungslösung entfallen.

Aufgrund der in zahlreichen öffentlichen Veranstaltungen geführten Diskussionen über beide Lösungsvorschläge wurden

die Vorteile der Umfahrlösung gegenüber der Bündelungslösung bewußt.

In der öffentlichen Sitzung am 27.02.1985 hat sich deshalb der BBR Waldhof einstimmig für die Umfahrlösung mit Erhaltung der Straßenbahnwendeschleife ausgesprochen. Auch die Grundstückseigentümer und Bewohner des Häuserblocks haben sich mehrheitlich für die Umfahrlösung entschieden.

4. Nutzung angrenzender Flächen

Im Westen grenzen gewerbliche und Gemeinbedarfsflächen (Waldhof-Schule; Kaufhaus), im Osten Bundesbahngelände an das Plangebiet an.

5. Flächennutzungsplan und bestehende Bebauungspläne

5.1 Flächennutzungsplan

Die von der Maßnahme betroffene Fläche stimmt mit den Aussagen des wirksam gewordenen Flächennutzungsplanes des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg - Mannheim überein.

5.2 Bebauungsplan

Für das Plangebiet besteht kein qualifizierter Bebauungsplan.

6. Grundbesitzverhältnisse

Das Gelände befindet sich in städtischer und privater Hand.

7. Umweltbeeinflussung

Durch die Planung ergeben sich gegenüber der heutigen Situation bezüglich der Umweltbeeinflussung keine Veränderungen.

Zum Lärmschutz ist anzumerken, daß im Bebauungsplan eine entsprechende Festsetzung für objektgebundene Lärmschutzmaßnahmen enthalten ist.

Objektgebundene Lärmschutzmaßnahmen werden von der Deutschen Bundesbahn auf Antrag errichtet, an denen sich die Stadt anteilmäßig beteiligt.

8. Abwägung der Belange

In der Abwägung sind die Belange für die Planung - hier insbesondere des öffentlichen Personennahverkehrs - den Belangen gegen die Planung gegenüberzustellen.

8.1 Belange für die Planung

- a) Die Umfahrlösung ermöglicht die Erhaltung der Straßenbahnwendeschleife. Dadurch kann ein rationaler Betrieb mit Anpassung an das Fahrgastaufkommen gewährleistet werden. Im Vergleich zur Bündellösung ohne Straßenbahnwendeschleife können jährlich rd. 1 Mio DM Betriebskosten eingespart werden.
- b) Durch Zusammenlegung von Straßenbahn- und Bushaltestellen - Busse halten am Straßenbahn-Bahnsteig mit direktem Zugang von der Passerelle - können optimale Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn geschaffen werden.
- c) Durch die Straßenbahnwendeschleife besteht die Möglichkeit zur Einrichtung einer Service-Anlage, die zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV wesentlich beiträgt.
- d) Die Warteflächen für endende Busse südlich des Häuserblocks können ohne Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs angefahren werden.
- e) Die Anliegerstraße um den Häuserblock bleibt erhalten. (Ver- und Entsorgung, Benutzung der Garagen).

- f) Im Zusammenhang mit der Umfahrlösung besteht die Möglichkeit, die verhältnismäßig lange Fußgängerunterführung durch eine große Lichtöffnung am Treppenaufgang zu den Haltestellen optisch zu unterbrechen.
- g) Die Baudurchführung der Umfahrlösung ist einfacher und billiger als die der Bündelungslösung.

8.2 Belange gegen die Planung

- a) Die Schaffung eines verkehrsberuhigten Fußgängerbereiches zwischen Häuserblock und Kaufhaus BILKA bzw. Schule ist wegen der dort verlaufenden Nord-Süd-Richtungsfahrbahn der B 44 nicht möglich.
- b) Eine behindertengerechte Rampe an der Westseite der Passerelle kann wegen fehlender Fläche nicht angelegt werden. Es besteht jedoch die Möglichkeit, die Schienenstraße niveaugleich über signalgeregelte Fußgängerüberwege zu queren bzw. zu den Haltestellen zu gelangen.
- c) Der Verkehr wird nach wie vor an beiden Seiten des Häuserblocks entlang geführt. Somit werden Vorder- und Rückseite der Häuser von Verkehrslärm beeinträchtigt.

8.3 Ergebnis der Abwägung

Bei der vorliegenden Planung (Umfahrlösung) wird insbesondere dem ÖPNV in optimaler Weise Rechnung getragen. Der Verzicht auf die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Fußgängerbereiches zwischen Häuserblock und Kaufhaus BILKA bzw. Schule ist aus gesamtstädttebaulicher Sicht zu vertreten, zumal dieser Bereich nicht im Zuge der Fußgängerströme, sondern in einem "toten Winkel" liegt. Dagegen bildet die Straßenbahnhaltestelle mit Kiosk an der Nordseite der Wendeschleife auch heute schon einen belebten Mittelpunkt.

Durch die breite Unterführung für Fußgänger und Radfahrer im Zuge Oppauer Straße - Speckweg mit behindertengerechten Rampen beidseits der Bahnanlagen wird die Verbindung zwischen Waldhof Ost und West verbessert. Für die fehlende Rampe an der Westseite bietet der niveaugleiche signalgeregelte Überweg über die Schienenstraße und zu den Haltestellen vollwertigen Ersatz.

Waldhof

SchienenstraßeAnlage zur Begründung des verbindlichen Bauleitplanes

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

Kosten	Stadt Anteil	Beiträge/Zuschüsse	Bemerkungen
--------	--------------	--------------------	-------------

Grünflächenamt

51 Bäume a 1.300,- 4145m²
Grünfläche à 60

320 000,-	234 667,-	85 333,-	
-----------	-----------	----------	--

Stadtwerke Stromversorgung

Kabelumlegungen westl. Seite der
B 44

240m 20 kV-Kabel umlegen	50 000,-	30 000,-	
300m 1 kV-Kabel umlegen	35 000,-	21 000,-	
240m Fernmeldekabel umlegen	20 000,-	12 000,-	
200m 1 kV-Kabel umlegen	45 000,-	27 000,-	

Stadtwerke Rohrnetz

Umlegung von Wasserleitungen
170m, DN 600 100m, DN 150 60m, DN 300
einschl. Schutzrohre

748 000,-	448 800,-	
-----------	-----------	--

Umlegung von Gasleitungen
200m DN 200 70m, DN 80 25m, DN 250
einschl. Schutzrohre

298 000,-	178 800,-	
<u>1.196 000,-</u>	<u>717.600,-</u>	<u>478 400,-</u>

Bemerkungen

Beiträge/Zuschüsse

Stadt Anteil

Kosten

Tiefbauamt

Straßenbau

3.000 000,-
(2.000 000,-)
(1.000 000,-)

500 000,-
/

1.500 000,-GVFG
1.000 000,-GVFG

Finanzierung voll
über MVG

ÖPNV

Passerelle

2.000 000,-

/

700 000,-GVFG
700 000,-

ÖPNV

Finanzierung MVG
Finanzierung Bunde
bahn

Straßenbahn Gleise

1.900 000,-
7.000 000,-

/

700 000,-
1.900 000,-GVFG
6.500 000,-

ÖPNV

Finanzierung Bund
Finanzierung voll
über MVG

Gesamtkosten:

1.452 267,-

7.063 733,-

Anlage 1.2