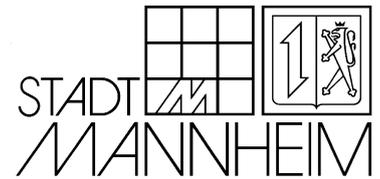


DER OBERBÜRGERMEISTER  
**Beschlussvorlage**



Dezernat	IV	Az.	60.14.0-61/9	Datum	15.04.2002
----------	----	-----	--------------	-------	------------

**Nr. 309 / 2002**

K01v05.doc

Betreff:  
 Bebauungsplan Nr. 61/9 "Autohofgelände am Harrlachweg" in MA-Neuostheim und zugehörige Satzung über örtliche Bauvorschriften  
 Teiländerung des Bebauungsplanes Nr. 61/8 (Landebahnverlängerung)

Ergebnis der 2. Planauslegung (§ 3 BauGB), Beteiligung der TÖB (§ 4 BauGB) sowie Ergänzung nach § 3 Abs. 3 S. 1 u. 2 BauGB

Satzungsbeschluss nach § 10 BauGB  
 Betrifft Antrag/Anfrage Nr. Antragsteller/in:

Eilentscheidung gemäß § 43 GemO i. V. m. § 20 Abs. 3 Hauptsatzung

Beratungsfolge	TOP	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
1. Ausschuss für Umwelt und Technik	20.1	11.06.2002		X		
2. Gemeinderat	9	25.06.2002	X			
3.						
4.						

Einladung an Bezirksbeirat/ Sachverständige Neuostheim, Neuhermsheim

Nach Beschlussfassung zur Veröffentlichung geeignet  ja  ja mit Einschränkungen  nein  
 Finanzielle Auswirkungen ?  ja  nein

Beschluss/Antrag:

- Das Ergebnis der Offenlage und der Anhörung der Träger öffentlicher Belange wird zur Kenntnis genommen.
- Der Bebauungsplanentwurf wird mit der Begründung in der Fassung vom 15.05.2002 als Satzung gem. § 10 BauGB beschlossen.
- Die zum Bebauungsplan zugehörige Satzung über die örtlichen Bauvorschriften nach § 74 LBO wird als Satzung beschlossen.
- Durch diesen Bebauungsplan wird der seit dem 08.05.1992 rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 61/8 "Verlängerung der Start- und Landesbahn des Verkehrslandeplatzes Neuostheim" teilweise geändert.

Widder

Quast

## **Bebauungsplan Nr. 61/9 „Autohofgelände am Harrlachweg“**

### **0. Hinweis auf Planungsstand**

Die innerhalb des Geltungsbereiches liegenden Flächen wurden zwischenzeitlich vom "Gewerbegebiet Autohofgelände am Harrlachweg" entwickelt zu einer Nutzung mit höherer Arbeitsplatzdichte, die eine Umplanung des Vollanschlusses erfordert. Um den geplanten Baubeginn des Anschlusses im Herbst 2003 nicht zu verzögern, wird der Bebauungsplan Nr. 61/9 aus verfahrenstechnischen Gründen als Satzung beschlossen und anschließend in einem gesonderten Verfahren geändert.

### **1. Ziel und Zweck der Planung**

Über das Bebauungsplanverfahren sollen baulich uneffektiv genutzte Flächen in innenstadtnaher Lage einer angemessenen Nutzung zugeführt sowie eine städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Gebietes erreicht werden.

#### **Verfahrensablauf**

1994	Aufnahme in das Standortprogramm	
1994	vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB	
1995	09.01.	- Abschluss der UEP
1995	12.12.	- Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan
1995	19.12.	- förmliche Festsetzung als Sanierungsgebiet
1996	09. bis 23.12.	- frühzeitige Bürgerbeteiligung
1998	23.11. bis 31.12.	- Anhörung TÖB
1999	13.07.	- Billigungsbeschluss
	16.08. bis 16.09.	- Offenlage
	02.08. bis 13.09.	- Anhörung TÖB
2000	01.08. bis 30.08.	- Anhörung TÖB (vor 2. Billigung nur zur Änderung im Bereich Jugendverkehrsschule)
	10.10.	- 2. Billigungsbeschluss
	23.10. bis 24.11.	- 2. Offenlage
	23.10. bis 01.12.	- 2. Anhörung TÖB
2001	30.04. bis 14.05.	Bürgerbeteiligung (§ 3 Abs.3 S.1 u.2 BauGB)
2002	25.06.2002	Satzungsbeschluss

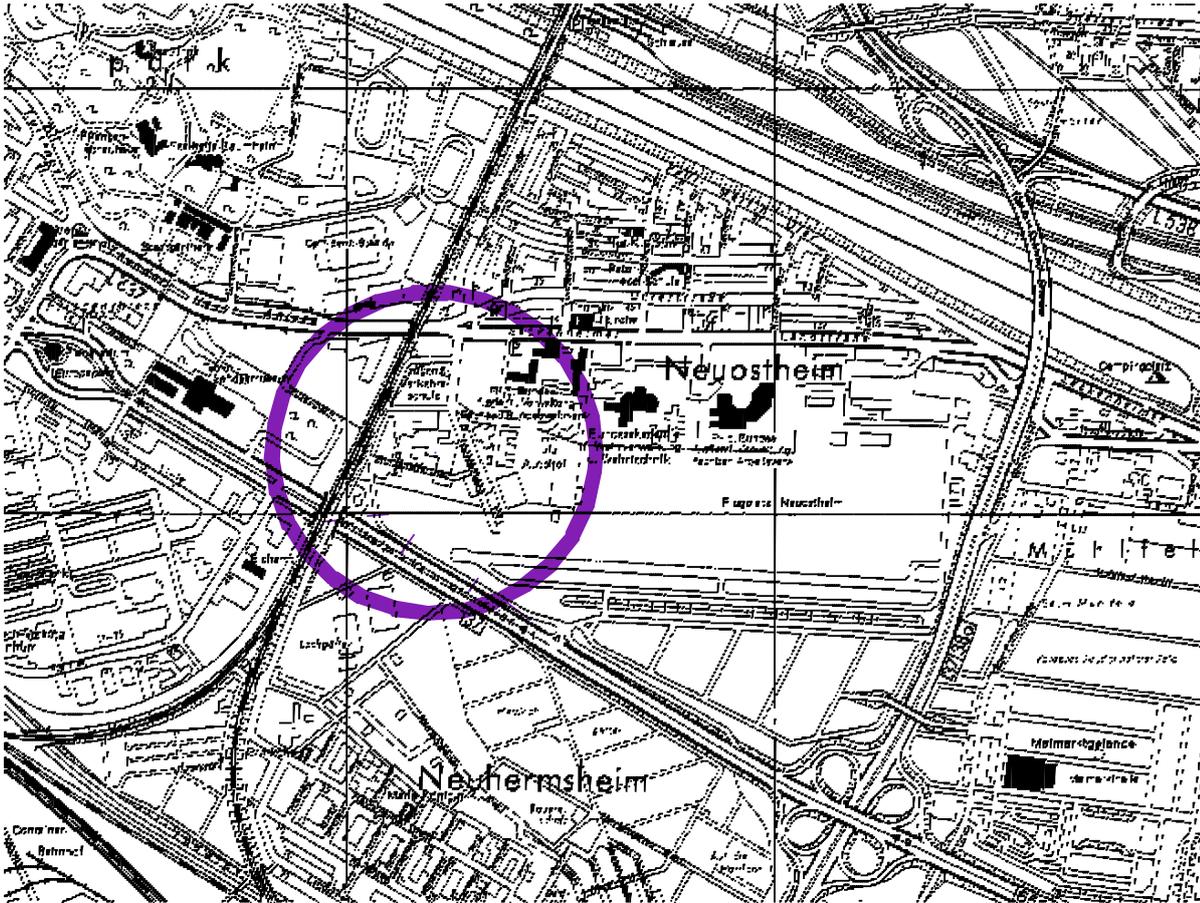
### **Sachverhalt**

1. Ziel und Zweck des Bebauungsplanes
2. Ergebnis der Bürgerbeteiligung (§ 3 BauGB) zur 2. Offenlage und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (§ 4 BauGB) sowie zur Offenlage nach § 3 Abs. 3 Satz 1 u. 2 BauGB
3. Ergänzung der Begründung zum Bebauungsplanentwurf Satzungsbeschluss

### **Anlagen**

1. **Anregungen TÖB (23.10. – 01.12.2000 2. Offenlage)**
  - 1.1 Bundesvermögensamt Karlsruhe – Schreiben vom 28.11.2000
  - 1.2 Regierungspräsidium (Luftaufsicht) Karlsruhe – Schreiben vom 19.01.2001
2. **Begründung zum Bebauungsplan Nr. 61/9 (Stand 15.05.2002)**
  - 2.1a Kosten

## ÜBERSICHTSPLAN



### 0. Hinweis auf weiteres Verfahren

Die innerhalb des Geltungsbereiches liegenden Flächen wurden zwischenzeitlich vom Gewerbegebiet "Autohofgelände am Harrlachweg" entwickelt zu einer Nutzung mit höherer Arbeitsplatzdichte und rasterförmiger Erschließungsstruktur. Das Konzept wurde dem Bezirksbeirat vorgestellt und der AUT am 04.12.2001 darüber informiert. Dieses Nutzungskonzept ist nur mit einer Umplanung des Vollanschlusses umsetzbar.

Trotzdem wird zunächst der Satzungsbeschluss für das mit den Bürgern und den TÖB abgestimmte "Gewerbegebiet am Harrlachweg" eingeholt aus folgenden Gründen:

- Für den geplanten Vollanschluss (Gewerbegebiet und Science-Park) werden Flächen (teilweise im Privatbesitz) benötigt, für deren Erwerb Planungsrecht geschaffen wird.
- Der Termin Baubeginn Herbst 2003 sollte eingehalten werden, um die Zufahrt zum Gelände des Segelflugvereins, das während des Maimarktes temporär als Parkplatz genutzt wird, rechtzeitig fertigzustellen und um das Wohngebiet Neuostheim nicht durch den Erschließungs- und Baustellenverkehr zu belasten.

- Die Planung wird zur Unterstützung der Dringlichkeit für die Zustimmung des Regierungspräsidiums zum Zuschussantrag (GVFG) benötigt.

Der geplante Anschluss des Science-Parks sieht neben der Trasse des nördlichen Anschlussastes (die identisch ist mit der Planung für das Gewerbegebiet Harrlachweg) einen weiteren Ast auf der Südseite vor. Die Ergänzungen werden Bestandteil des Änderungsverfahrens Nr. 61/9.a Science-Park. Der Änderungsbeschluss soll am 09.07.2002 im AUT gefasst werden.

1. Ziel und Zweck des Bebauungsplanes und Verfahrensablauf

Der Aufstellungsbeschluss zum BPlan Nr. 61/9 Autohofgelände am Harrlachweg wurde gefasst mit dem Ziel, für das Gebiet eine hochwertige gewerbliche Nutzung festzusetzen und diese mit den in der näheren Umgebung vorhandenen Restriktionen (Flugplatz) abzustimmen. Das am 13.07.1999 gebilligte und vom 16.08. bis 16.09.1999 offen gelegene Planungskonzept, zu dem die Träger öffentlicher Belange in der Zeit 02.08. bis 13.09.1999 gehört worden sind, wurde nach der Offenlage in einzelnen Punkten geändert bzw. ergänzt. In der Zeit vom 23.10.2000 bis 24.11.2000 fand eine 2. Bürgeranhörung und 2. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange statt. Es wurden keine Bedenken und Anregungen vorgetragen, die zu einer Änderung der Planung führten.

Zeitlich parallel zu dem 2. Auslegungs- und Anhörungsverfahren wurde die Ausführungsplanung der inneren Erschließungsstraßen sowie des Anschlusses der Hermsheimer Straße an die Wilhelm-Varnholt-Allee fertiggestellt, im Rahmen des Ämterumlaufs mit den betroffenen Dienststellen abgestimmt und das Ergebnis in den Bebauungsplan übernommen mit folgendem Sachverhalt:

- Die Anschlussstrasse Hermsheimer Straße / Wilhelm-Varnholt-Allee wird aufgrund der Ausführungsplanung um ein beidseitig anzuordnendes 0,50 m tiefes „Schrammbord“ (Abstandsfläche zwischen Gehweghinterkante bzw. Fahrbahnrand und Privatgrundstück (Zaun)) verbreitert. Betroffen von dieser Änderung ist das Grundstück Hermsheimer Straße 15 Flst.-Nr. 5942. Die Eigentümerin wurde in einem Gespräch am 16.01.2001 informiert und war mit der Verbreiterung um 1,00 m einverstanden. Der Grundstücksstreifen wurde zwischenzeitlich vermessen und die Kaufverhandlungen werden auf der Grundlage der Ausführungsplanung stattfinden..

- Der von der Verbindungstrasse Hermsheimer Straße / Wilhelm-Varnholt-Allee aus anfahrbare Parkplatz des Kleingartenvereins Mannheim-Ost, der außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes liegt, wird aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen verlegt. Der Ersatzparkplatz liegt ebenfalls außerhalb des Bebauungsplanes und ist an die Straße Am Schäferstock angebunden. Die Vorsitzenden des Kleingartenvereins haben in einer Besprechung am 19.12.2000 diesem Konzept zugestimmt.
- Die Ausführungsplanung der Verbindungstrasse Hermsheimer Straße / Wilhelm-Varnholt-Allee musste aufgrund der Stellungnahme des Gutachterbüros airplan, Ingenieurgesellschaft für Flughafenbau (vom RP Luftaufsichtsbehörde hinzugezogen) überarbeitet werden, da die an der Wilhelm-Varnholt-Allee eingeplante, notwendige Ampelanlage ca. 1,00 m in die Hindernisfreihaltefläche des Flugplatzes hineinragte. Die stadteinwärts führende Wendemöglichkeit wurde in östliche Richtung verschoben bis zu der Zufahrt Maimarktplatz.
- Eine im Laufe des Planverfahrens erstellte Prognose zum Gewerbelärm, die davon ausgeht, dass die Art der zukünftig im Gebiet anzusiedelnden Gewerbebetriebe nicht bekannt ist, sieht zur Vermeidung von Immissionskonflikten zu bestehenden Wohn- und Mischnutzungen Schalleistungspegel vor, die in der Nachtzeit reduziert werden.

Da die Planergänzungen bzw. Änderungen die Grundzüge der Planung nicht berührten, wurde unter Anwendung des § 3 Abs. 3 Satz 1 u. 2 BauGB der Planentwurf in der Zeit vom 30.04. bis 14.05.2001 für die Bürger zur Stellungnahme ausgelegt. Durch die Planergänzungen wird der Aufgabenbereich der Träger öffentlicher Belange nicht berührt. Die Träger wurden im Rahmen des Ämterumlaufs an der Ausführungsplanung beteiligt und das abgestimmte Ergebnis in den Bebauungsplanentwurf übernommen.

## **2. Ergebnis der Bürgerbeteiligung (§ 3 BauGB) und der TÖB (§ 4 BauGB)**

Seitens der Bürger wurden keine Bedenken und Anregungen vorgetragen.

**Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB)** gem. § 24 BauGB

Folgende Träger öffentlicher Belange wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ein zweites Mal zur Stellungnahme aufgefordert:

	Schreiben vom	Bedenken Ja/Nein		Anlage
Nachbarschaftsverband	tel. Zustimmung am 23.10.2000		X	
Staatl. Gewerbeaufsichtsamt	-			
Oberfinanzdirektion Freiburg Bundesvermögensamt Karlsruhe	28.11.2000	X		1.1
Luftaufsichtsbehörde beim RP KA (zur Ausführungsplanung)	14.11.2000		X	1.2
	19.01.2001	X		
Untere Denkmalschutzbehörde	-			
Landesdenkmalamt BW	-			
Wehrbereichsverwaltung 5	-			
Deutsche Telekom AG	06.11.2000		X	
Deutsche Bahn Immobilienges.	-			
Industrie- und Handelskammer	-			
Bund für Umwelt und Naturschutz	-			
Straßenbauamt Heidelberg	-		X	
Handwerkskammer	-			
Einzelhandelsverband	27.12.2000		X	
Rhein-Neckar Flugplatz GmbH	23.11.2000		X	
Polizeipräsidium	28.11.2000		X	

## **2.1 Bedenken gegen die Planungen wurden vorgetragen vom Bundesvermögensamt Karlsruhe (Schreiben vom 28.11.2000) Anlage 1.1**

Der ehemalige Besitzer einer sich heute in Eigentum der Stadt Mannheim befindenden Liegenschaft hat Bedenken gegen die Planung, da „die Interessen des Bundes aus dem Kaufvertrag vom 01.12.1998 nicht ausreichend berücksichtigt werden. Danach sind kontaminierte Flächen von einer Bebauung möglichst frei zu halten.“

### Stellungnahme:

In der Planung zum Autohofgelände, die sowohl in der ersten als auch in der zweiten Anhörung den TÖB zur Stellungnahme übersandt worden ist, waren die der Verwaltung bekannten, gutachterlich untersuchten Altlastenstandorte innerhalb des Plangebietes als solche gekennzeichnet und in der Begründung abgehandelt worden. Die inzwischen neu aufgezeigte mit Altlasten kontaminierte, d.h. in diesem Fall durch Hausmüll verunreinigte Fläche wurde erst Ende des Jahres 2000 im Rahmen der Abrissarbeiten / Sanierungsarbeiten entdeckt und konnte somit weder im BPlan dargestellt noch Gegenstand der kaufvertraglichen Regelung vom 01.12.1998 sein. Auch das jetzige Wissen um diesen Altlastenstandort wird nicht zu einer nachträglichen Änderung der planungsrechtlichen Festsetzungen führen. Die städtebaulichen Ziele, am Harrlachweg u.a. eine bis zu viergeschossige Verwaltungs- und Bürohausbebauung festzusetzen, werden beibehalten.

Das Bundesvermögensamt als ehemalige Eigentümerin der Liegenschaft war von Anfang an am Planungsprozess (Standortprogramm, f.f. Sanierungsgebiet, Bebauungsplan) beteiligt, so dass kein verfahrensrelevantes Versäumnis, aus dem ein Änderungsanspruch abgeleitet werden könnte, erkennbar ist.

Es ist technisch möglich, die durch Hausmüll verunreinigte Fläche zu sanieren, was inzwischen auch geschehen ist.

Die Altlastenklausel, eine vertraglich übliche Standardvereinbarung des Kaufvertrages vom 01.12.1998, kann planungsrechtlich nicht abgesichert werden.

## 2.2 Regierungspräsidium (Luftaufsichtsbehörde) Karlsruhe

(Schreiben vom 19.01.2001) Anlage 1.2

Im Rahmen der Abstimmung der Planung, **hier: der Ausführungsplanung** mit den Trägern öffentlicher Belange wurden vom RP (Luftaufsichtsbehörde) und dem vom RP hinzugezogenen Gutachterbüro airplan folgende Detailpunkte angesprochen, im Vorfeld einvernehmlich geklärt und **im Bebauungsplan ergänzt** sowie in der Ausführungsplanung berücksichtigt. Es handelt sich dabei um folgende Punkte:

**„Der am Flugplatz (im Süden / Südwesten) vorbeiführende Geh- und Randweg darf ausschließlich von Rettungsfahrzeugen befahren werden. Dies ist durch geeignete Sicherungsmaßnahmen sicherzustellen und in der Begründung zum Bebauungsplan aufzunehmen.“**

### Stellungnahme:

Im Bebauungsplan wurde die Verbindung zwischen Anbindung Hermsheimer Straße / Wilhelm-Varnholt-Allee und dem Maimarktplatz, die ausschließlich als Notzufahrt für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge vorgesehen ist, als solche gekennzeichnet durch „Zufahrt für Rettungsfahrzeuge“. Entsprechende bauliche Maßnahmen werden nur diese Nutzung sichern.

**„Ampelanlagen, Schilderbrücken, Bepflanzungen oder andere Anlagen, die die Höhe von 4,50 m (Lichtraumprofil der Straße) überragen, dürfen im Bereich des Flugplatzes (hier: Anschlussstelle der Zu- und Abfahrt von der Wilhelm-Varnholt-Allee zur Hermsheimer Straße) nicht errichtet werden.“**

### Stellungnahme:

Die Anregung führte zu einer Überarbeitung der Herstellungspläne des Anschlusses Hermsheimer Straße an die Wilhelm-Varnholt-Allee in der Form, dass die Trasse des ampelgeregelten Verkehrs so geführt wird, dass die Aufstellung der notwendigen Lichtsignalanlage möglich ist und nicht mehr in den Hindernisfreihalteplan des Flugplatzes hineinragt. Die stadteinwärts führende Wendemöglichkeit wird Richtung Osten bis auf die Höhe der Maimarktparkplatzzufahrt verschoben. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wurde entsprechend vergrößert.

### 3. Ergänzung der Begründung zum Satzungsbeschluss

Ziffer 4.5 Lärm wurde bezüglich der Prognosen zum Verkehrslärm (Straße, Schiene, Flugplatz und Gewerbelärm) präzisiert in der Form, dass einzelne Nutzungen untersucht und ihr Nebeneinander dargelegt wurde. Während die Aussagen zum Verkehrslärm keine veränderten Ergebnisse aufzeigen, wird speziell bei der Prognose zum Gewerbelärm die Notwendigkeit einer weiteren rechtlichen Absicherung in Form einer Kontingentierung der GE-Flächen in der Nachtzeit (22.00 – 06.00 Uhr) aufgezeigt, um die Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbelärm vor den vorhandenen benachbarten Wohn- und Mischgebietsnutzungen einzuhalten (Begründung Ziff. 4.5.6.1).

**Bundesvermögensamt Karlsruhe**

Az.: VV 2012 B – IV B

(Bei Antwortschreiben bitte angeben)

76149 Karlsruhe, den 28.11.2000

Terrensesaallee 2 - 4

Telefon: (07 21) 75 07 - 0 (Zentrale)

Durchwahl: (07 21) 75 07 - 208

Telefax: (07 21) 75 07 - 1 70

x.400 - Adresse:

o=de/a=bund400/p=bfin/v/bvaka/s=poststelle

Bundesvermögensamt, Terrensesaallee 2 - 4, 76149 Karlsruhe

Stadt Mannheim

Fachbereich Bauverwaltung

Postfach 10 00 35

Sachbearbeiter/in Herr Bernhard

681333 Mannheim

Bebauungsplan Nr. 61/9 Gewerbegebiet Autohof am Harlachweg in MA-Neustheim

Ihr Schreiben vom 23.10.2000 – Gz.: 60.32-14.0.061/9

Anlagen: 1. Planauszug (Bebauungsplan-Entwurf Nr. 61/9 Stand Dez. 1998)  
2. Planauszug (Bebauungsplan-Entwurf Nr. 61/9 Stand Okt. 2000)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bebauungsplan-Entwurf Nr. 61/9 ist nochmals ausgelegt worden.

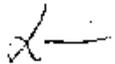
Ich teile Ihnen dazu mit, dass die Interessen des Bundes aus dem Kaufvertrag vom 01.12.1998 mit der Stadt Mannheim nicht ausreichend berücksichtigt worden sind. Danach sind kontaminierte Flächen von einer Bebauung möglichst freizuhalten.

Beim Abbruch der Gebäude bzw. Freilegen der Fundamente ist in dem o. a. Gewerbegebiet eine kontaminierte Hausmüllablagerung als Altlast auf der ehem. bundeseigenen Fläche zu Tage getreten. Wegen der Kontamination verlangt das Amt für Baurecht und Umweltschutz, dass die gesamte Müllauffüllung ausgehoben und entsorgt werden muss.

Gegenüber dem Entwurf Stand Anhörung der Träger öffentlicher Belange im Dezember 1998 ist auf der kontaminierten Fläche die Errichtung eines IV-geschossigen Gebäudes vorgesehen, im Entwurf Stand Dez. 1998 ist in fraglichen Bereich noch keine derartige Festsetzung erfolgt, so dass durch entsprechende Planung auf eine Entfernung der Auffüllung verzichtet werden könnte.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



(Lemant)



## REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Regierungspräsidium Karlsruhe · 76117 Karlsruhe

Stadt Mannheim  
 Fachbereich Städtebau  
 Z. Hd. Frau Birkhahn  
 Postfach 10035

68133 Mannheim

Karlsruhe: 19.01.2001  
 Durchwahl: (07 21) 9 26- 2627  
 Name: Herr Hilpp  
 Aktenzeichen: 45-3846.1-1/MAVBHAutohof

**Verkehrslandeplatz Mannheim City;  
 BbPlan Nr. 61/9 Autohofgelände am Harrlachweg**

**Schreiben Fa. airplan vom 15.01.01**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen an, daß Sie Kenntnis genommen haben von dem Schreiben der Fa. airplan vom 15.01.01 in dem zur Verkehrsanbindung des Autohofgeländes an die Wilhelm Varnholt Allee Stellung genommen wurde.

Die Stellungnahme bezog sich auf den uns zunächst mit Schreiben vom - ohne Datum -, bei uns eingegangen am 21.12.00. übersandten Plan „Ausführungsplanung - Anschluß an die L 637“. Leider lag dem genannten Schreiben nur eine Kopie, die wir zur fachlichen Beurteilung an die airplan weitergegeben haben, bei. Wir bitten um Übersendung einer weiteren Planfertigung für unsere Akten. Wir gehen davon aus, daß die Planung in dieser Form im Bbplan festgesetzt wird.

Der an der Flugplatzgrenze vorbei führende Geh- und Radweg darf ausschließlich von Rettungsfahrzeugen befahren werden. Dies ist durch geeignete Sicherungsmaßnahmen sicherzustellen sowie in die Begründung des Bbplans aufzunehmen.

Ampelanlagen, Schilderbrücken, Bepflanzungen oder andere Anlagen, die die Höhe von 4,50 m (Lichttraumprofil der Straße) überragen dürfen im Bereich des Flugplatzes nicht errichtet werden.

Unter diesen Bedingungen haben wir gegen den Bbplan keine weiteren Bedenken mehr. Auf unsere ursprüngliche Stellungnahme vom 1.8.2000 weisen wir nochmals hin.

Wir weisen weiter darauf hin, daß die Erteilung von Baugenehmigungen für Bauwerke in diesem Plangebiet zustimmungspflichtig durch uns ist.

Mit freundlichen Grüßen

Hilpp

Lieferanschrift:  
 Schlossplatz 1-3  
 (Eingang Kronenstraße)  
 76131 Karlsruhe

Dienstgebäude:  
 Lammstraße 1-5

☎ Zentrale:  
 (0721) 926-0  
 Telefax:  
 (0721) 926-1214

Internet:  
 Abteilung: bgrpl.bwl.de  
 X.400: C=DE, A=DBP  
 P=BWA, O=RPK, S=Abteilung

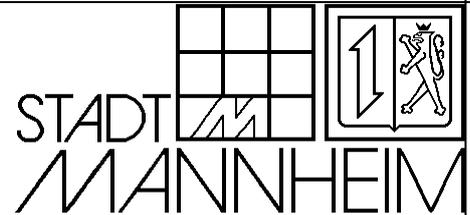
ÖPNV-Haltestellen:  
 Marktplatz und Herrenstraße  
 Parkmöglichkeit:  
 Schlossplatz, Hofgarage

## **Hinweis:**

**Der Bebauungsplanentwurf i.M. 1 : 1000 ist in den Unterlagen, die an die Gemeinderäte versandt werden, nicht enthalten. Ein farbiges Exemplar des Bebauungsplanentwurfs hängt während der Sitzung aus.**

**Die zeichnerische Darstellung zum Bebauungsplan ist in einem verkleinerten schwarzweißen Plan beigefügt.**

## 61 FACHBEREICH STÄDTEBAU

**B E G R Ü N D U N G**

**ZUM VERBINDLICHEN BAULEITPLAN**  
**-BEBAUUNGSPLANENTWURF-**  
**mit eingearbeiteten Grünordnungsplan**  
**und örtlichen Bauvorschriften**  
**für das Autohofgelände am Harrlachweg**  
**in MA – Neuostheim**  
**Teiländerung des Bebauungsplanes Nr. 61/8**

**VERFAHRENSVERMERKE**

Mit dem BPlan wird eine Satzung über die örtlichen Bauvorschriften erstellt. Die Verfahrensschritte beziehen sich auf beide Satzungen.

<b>Aufstellungsbeschluss (§ 2 Abs. 1 BauGB)</b>	am 12.12.1995
<b>Öffentliche Bekanntmachung</b>	am 06.12.1996
<b>frühzeitige Bürgerbeteiligung (§ 3 Abs. 1 BauGB)</b> Planauslegung	vom 09.12.96 bis 31.12.1996
<b>Anhörung der Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 1 BauGB)</b>	vom 23.11.98 bis 31.12.1998
<b>Auslegungsbeschluss (§ 3 Abs. 2 BauGB)</b>	am 13.07.1999
<b>Öffentliche Bekanntmachung</b>	am 06.08.1999
<b>Planauslegung</b>	vom 16.08.99 bis 16.09.99
<b>Anhörung der Träger öffentlicher Belange</b>	vom 02.08.99 bis 13.09.99
<b>2. Auslegungsbeschluss (§ 3 Abs. 2 BauGB)</b>	am 10.10.2000
<b>Öffentliche Bekanntmachung</b>	am
<b>2. Offenlage</b>	vom 23.10.00 bis 24.11.00
<b>2. Anhörung Träger öffentlicher Belange</b>	vom 23.10.00 bis 01.12.00
<b>Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 3 Satz 1 und 2 BauGB</b>	vom 30.04.01 bis 14.05.01

**Inhaltsverzeichnis zur Begründung B-Plan 61/9**

- 1. Beschreibung des Plangebietes**
  - 1.1 Räumlicher Geltungsbereich**
  - 1.2 Entwicklungsgeschichte**
  - 1.3 Topographie**
  - 1.4 Nutzung**
    - 1.4.1 der an das Plangebiet angrenzenden Flächen
    - 1.4.2 innerhalb des Plangebietes
  - 1.5 Eigentums- und Besitzverhältnisse**
  - 1.6 Infrastruktur**
    - 1.6.1 Verkehr/Erschließung
    - 1.6.2 ÖPNV
    - 1.6.3 Technische Erschließung
  
- 2. Vorhandene planungsrechtliche Vorgaben**
  - 2.1 Raumordnungsplan Rhein-Neckar 2000**
  - 2.2 Regionalplan Unterer Neckar**
  - 2.3 Modell Räumliche Ordnung (MRO)**
  - 2.4 Flächennutzungsplan (FNP)**
  - 2.5 Rahmenplan Mannheim-Ost**
  - 2.6 Bebauungspläne**
  - 2.7 Planfeststellung zur Landebahnverlängerung**
  - 2.8 Zentrenkonzept**

### **3. Anlass und Ziele der Planung**

#### **3.1 Anlass der Planung**

#### **3.2 Ziele der Planung**

3.2.1 Grundstückstypologie

3.2.2 Nutzungskonzept

3.2.3 Gestaltungskonzept

3.2.4 Verkehrskonzept

3.2.5 Grünordnungskonzept

#### **3.3 Umsetzung der Planungsziele**

#### **3.4 Steuerungskonzept für Gewerbenutzung**

### **4. Umweltbelange**

#### **4.1 Natur/Landschaft/Erholung**

#### **4.2 Klima/Luft**

4.2.1 Klimatische Verhältnisse

Frischluft-Ventilationsbahnen

4.2.2 Klimabarrieren

4.2.3 Lufthygienische Situation/Verbrennungsverbot

#### **4.3 Boden**

4.3.1 im Bereich des Schrottplatzes

4.3.2 im ehemaligen Tankstellenbereich

4.3.3 Kampfmittel

#### **4.4 Wasser**

#### **4.5 Lärm**

4.5.1 Beurteilungsgrundlagen

4.5.2 Verkehrslärm

4.5.3 Gewerbelärm

4.5.4 Fluglärm durch den Flugplatz bei Neuostheim

4.5.5 Hubschrauberlandeplatz

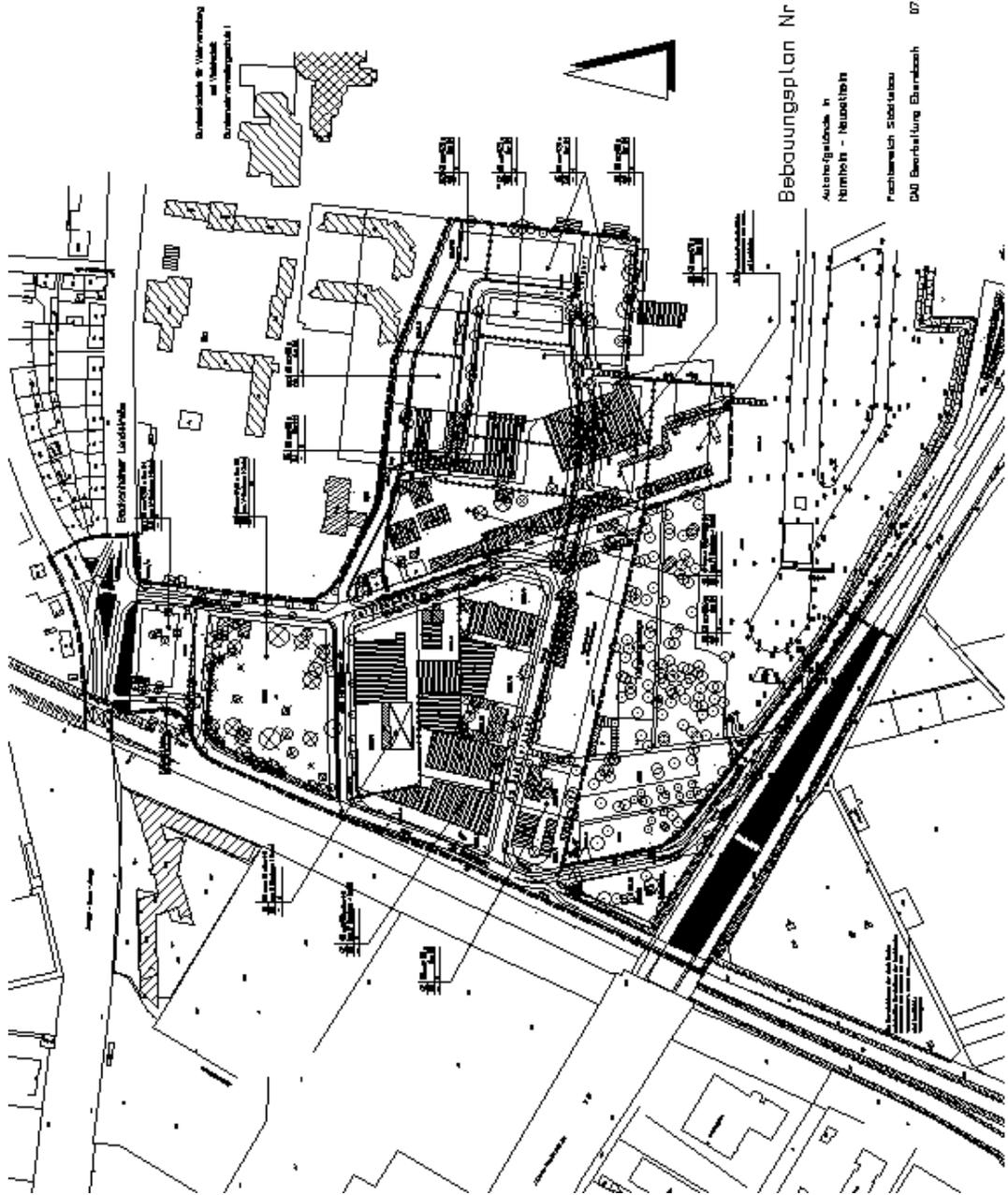
4.5.6 Lärminderungsmaßnahmen

#### **4.6 Umweltrelevante Infrastruktur**

- 5. Inhalte des Bebauungsplanes**
  - 5.1 Art und Maß der baulichen Nutzung**
  - 5.2 Bauweise**
  - 5.3 Lärmschutz**
  - 5.4 Grünordnungsmaßnahmen**
  - 5.5 Verbrennungsverbot**
  - 5.6 Liste der zentrenrelevanten Sortimente**
  
- 6. Infrastruktur**
  - 6.1 Erschließungskonzept**
  - 6.2 Ver- und Entsorgung**
  
- 7. Kinderfreundlichkeit**
  
- 8. Sozialplan**
  - 8.1 Berücksichtigung der Belange der sanierungsbetroffenen gewerblichen Mieter**
  - 8.2 Berücksichtigung der Belange der sanierungsbetroffenen Wohnungsmieter**
  
- 9. Kosten**
  
- 10. Abwägung der Belange**
  - 10.1 Allgemeine Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse**
  - 10.2 Fortentwicklung vorhandener Ortsteile**
  - 10.3 Belange der Wirtschaft**

## **Anlage 2.1a**

### **Kostenzusammenstellung**



Bebauungsplan Nr. 61.8

Auftraggeber: in  
Nürnberg - Nordstadt

Fachbereich: Stadtbau  
DAO Bearbeitung: Eberbach 07.04.2002

Mannheim, 15.05.2002  
61.2.1 / Birkhahn / 7285

Bebauungsplan Nr. 61/9  
Autohofgelände am Harrlachweg  
in Neuostheim  
und Teiländerung des Bebauungsplanes Nr. 61/8 (Landbahnverlängerung)

## **Begründung:**

### **1. Beschreibung des Plangebietes**

#### **1.1 Räumlicher Geltungsbereich**

Das Autohofgelände ist ein am Stadteingang-Ost gelegenes, rd. 12,4 ha großes Areal, das begrenzt wird im Norden von der Seckenheimer Landstraße, im Osten von dem Fachhochschulbereich des Bundes, im Süden durch das Gelände des Verkehrslandeplatzes Neuostheim, im Westen durch die Hermsheimer Straße und durch die Riedbahntrasse. Die Haupterschließungsachse ist der Harrlachweg.

#### **1.2 Entwicklungsgeschichte**

Erstmals baulich genutzt wurde das Gelände Mitte des 19. Jahrhunderts. Hier befand sich bis ca. 1935 direkt am Harrlachweg die Verwaltung der städtischen Abfuhranstalt; das restliche Gelände wurde als Mülldeponie genutzt.

An dem ursprünglich schienengleichen ehemaligen Bahnübergang der Seckenheimer Landstraße über die Riedbahn wurde noch vor der Jahrhundertwende ein Bahnwärterhaus errichtet, das seit dieser Zeit als Wohnhaus genutzt wird. Das erhalten gebliebene Gebäude ist mit das Älteste in diesem Bereich.

Die zur Riedbahn hin angeböschte Hermsheimer Straße (in Nähe des ehemaligen Kickplatzes) zeigt den alten Verlauf der Seckenheimer Landstraße. Der schienengleiche Bahnübergang wurde 1910 im Zuge der Straßenbahnverlängerung nach Neuostheim durch eine Straßenunterführung ersetzt.

Ab 1935 plante das Tiefbauamt am Harrlachweg einen "Autohof", in dem Fernfahrer preisgünstig übernachten und für deren Lastzüge der notwendige Service bereitgestellt werden sollte. Nach dem 2. Weltkrieg wurde 1949 dieses Konzept verwirklicht und beeinflusste die bauliche Nutzung des Gebietes fast 40 Jahre lang: Hier ließen sich Betriebe nieder, die Lkw- und Kfz-Reparatur-, Reifen- und Bremsdienste anboten, hier errichtete der TÜV (1866 in Mannheim gegründet) 1955 eine Kfz-Außenprüfstelle, 1961 wurde die Jugendverkehrsschule eingeweiht, eine Spedition belegte Grundstücke und später, in den 70er Jahren, wurden in dem Gebiet Einzel- und Großhandelsbetriebe sowie ein Betrieb des produzierenden Gewerbes errichtet.

Zeitlich parallel zum Bau des Autohofes wurde in den 50er bis 60er Jahren für Mannheim ein Verkehrskonzept erstellt, in dem die Lage des Autohofes entscheidend die Dimensionierung der Verkehrsadern in Neuostheim beeinflusste. Die "Stummel" der geplanten Zu- und Abfahrten zum RNS östlich des Wohngebietes Neuostheim sind Dokumente dieser Planungen, die jedoch nicht verwirklicht wurde. Dadurch gestaltete sich die Auffindbarkeit des Autohofgeländes für Ortsunkundige sehr schwierig.

**Gleichzeitig begannen sich Anzeichen für eine Umstrukturierung bemerkbar zu machen, die eine geordnete städtebauliche Entwicklung dieses mit großer Lagegunst ausgestatteten Areals heute nicht mehr erkennen lassen.**

### 1.3 Topographie

In dem Plangebiet ist ein parallel zum Harrlachweg verlaufender Höhenunterschied durch Auffüllen des Geländes in der Vergangenheit von bis zu 2,50 m Differenz vorhanden. Im Rahmen der Neuplanung erhalten die Straßenanschlüsse östlich des Harrlachweges ein Gefälle bis max. 2,0 %, um die vorhandene Höhendifferenz auszugleichen. Bei der Überplanung der Grundstücke im Bereich des Straßengefälles ist dies zu berücksichtigen.

### 1.4 Nutzung

#### 1.4.1 der an das Plangebiet angrenzenden Flächen

An das Plangebiet grenzen die attraktivsten Unternehmensstandorte in Mannheim. Durch die Neuordnung des ehemaligen Schlachthofgeländes, dem Neubau des Technischen Landesmuseums, die Errichtung der Bürohäuser an der Theodor-Heuss-Anlage sowie der Ausweisung eines hochwertigen Gewerbegebiets südlich der Hans-Thoma-Straße ist es in den vergangenen Jahren gelungen, eine große Zahl von Arbeitsplätzen im tertiären Bereich neu zu schaffen bzw. zu sichern. Ein Beitrag zu dieser Attraktivität wurde und wird durch Investitionen in die Verbesserung der Sicherheit des angrenzenden Flugplatzes geleistet.

#### 1.4.2 innerhalb des Plangebietes

Trotz der attraktiven Lage im Stadtgebiet wurden die vorhandenen Nutzungen im Plangebiet nicht der großen Lagegunst des Bereiches gerecht. Im Teilbereich

östlich des Harrlachweges waren städtebauliche Missstände vorhanden. Es handelte sich dabei insbesondere um Klein(st)gewerbenutzungen im Gefolge der Autohofnutzung wie z.B. Kfz-Betriebe zum Ausschachten von Lkw's, Schrottplätze und Brachflächen sowie einen Getränkegroßhandel und eine Spedition.

In dem Verwaltungsgebäude der früheren Abfuhranstalt (später vom Fliegerhorst genutzt) fand die Mannheimer Theaterakademie unter privater Leitung ihren Standort neben zwei Wohnhäusern aus der Nachkriegszeit. Östlich davon lag der in den 50er Jahren gegründete Autohof mit Tankstelle, Hotel und Gastronomiebetrieb. Der Mannheimer Segelflugverein hat seine Zufahrtsmöglichkeit über das Autohofareal.

Über den verlängerten Harrlachweg werden Parkplätze der Kleingartenanlage des Bezirksverbandes Mannheim-Ost e.V. sowie das von der Spedition genutzte Grundstück angefahren.

Westlich davon befindet sich auf einer Fläche von ca. 8.400 qm der Betriebshof des Fachbereiches 68 / Straßenbetrieb und Grünflächen mit Lagerplatz, Büro- und Sozialräumen sowie Unterstellmöglichkeiten für Fahrzeuge.

Westlich des Harrlachweges weisen die Baulichkeiten ausnahmslos einen guten baulichen Zustand auf. Sie werden gewerblich genutzt. Das Grundstück der ehemaligen Jugendverkehrsschule ca. 1,0 ha groß, wurde – ebenso wie die kleine Grünanlage Bolzplatz entsprechend der Planung einer gewerblichen Nutzung zugeführt.

Im Süden des Plangebietes, zwischen Riedbahn/Hermsheimer Straße und Wilhelm-Varnholt-Allee befindet sich ein älteres, bewohntes Gebäude auf einem ca. 0,25 ha großen Grundstück, das von der Hermsheimer Straße aus erschlossen ist, jedoch keinen Anschluss an das städtische Kanalnetz und an die Wasserversorgung hat.

Die Zufahrt zu den westlichen Parkplätzen der Kleingartenanlage der Bezirksgruppe Mannheim-Ost e.V. erfolgt zur Zeit über den Geh- und Radweg zum Maimarktplatz, dessen Trasse zukünftig für die Verkehrsanbindung *des Gewerbegebietes* benötigt wird.

Die Parkplätze der Kleingartenanlage befinden sich teilweise im Straßenraum des verlängerten Harrlachweges, teilweise auf der Freifläche östlich des Betriebshofes des Grünflächenamtes.

## 1.5 Eigentums- und Besitzverhältnisse

Das Plangebiet umfasst eine Gesamtfläche von	rd.	12,4 ha
Davon sind:		
Bauflächen	rd.	10,1 ha
Straßen- und Grünflächen	rd.	2,3 ha

Die baulich genutzten Flächen gliedern sich eigentumsmäßig in

1. Privatbesitz	rd.	2,9 ha
2. Stadt Mannheim	rd.	7,2 ha

Der hohe städtische Eigentumsanteil schafft die Voraussetzungen, über eine gezielte Grundstücksvergabepolitik Einfluss auf die Art der anzusiedelnden Betriebe, die Zahl neuer Arbeitsplätze und die bauliche Gestaltung und Ausnutzung der Flächen zu nehmen. Dies ist ein wichtiges Steuerungspotential für das innenstadtnahe Gewerbegebiet mit hervorragenden Standortqualitäten.

## 1.6 Infrastruktur

### 1.6.1 Verkehr/Erschließung

Derzeit wird das Gelände über den Harrlachweg erschlossen, der angebunden ist an die Seckenheimer Landstraße, eine Hauptverbindungsstraße, die direkt am Südrand des Wohngebietes Neuostheim entlang führt. Die Trasse für eine Abfahrt von der B 37/Wilhelm-Varnholt-Allee *in das geplante Gewerbegebiet hinein* auf die Hersmheimer Straße wurde in dem den Bereich tangierenden Bebauungsplan Nr. 61/8 "BPlan Landebahnverlängerung" bereits berücksichtigt, jedoch außerhalb des Geltungsbereiches desselben belassen. Sie war für das Planverfahren "Landebahnverlängerung" nicht relevant.

Die innere Erschließung des Autohofgeländes erfolgt zur Zeit über den Harrlachweg und die Straße „Am Schäferstock“.

### 1.6.2 ÖPNV

Das Autohofgelände ist mit folgenden öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen:

- Die Buslinie L verbindet Neuhermsheim, Oststadt und den Hauptbahnhof und bietet über die Haltestelle Autohof Umsteigemöglichkeiten zur Stadtbahn.
- Die Stadtbahnlinie 6 von Rheingönheim nach Neuostheim mit Haltestellen am Paradeplatz und Tattersall hält an der Dürer-/Ecke Karl-Ladenburg-Straße (Haltestelle Autohof). Umsteigemöglichkeiten sind vorhanden.

Von allen Haltestellen aus ist das Plangebiet fußläufig gut zu erreichen.

### 1.6.3 Technische Erschließung

Das Gelände ist größtenteils bebaut und somit erschlossen. Es ist dreiseitig umgeben von bereits bebauten Gebieten. Eine problemlose Erweiterung der vorhandenen Erschließung ist möglich.

Fernwärmeanschluß ist gegeben.

Ein ausreichend dimensionierter Abwasserkanal ist im nördlichen Bereich vorhanden.

## 2. Vorhandene planungsrechtliche Vorgaben

### 2.1 Raumordnungsplan Rhein-Neckar 2000

(28.02.1992)

Im Raumordnungsplan ist der Bereich als "Gesamträumlich bedeutsamer Siedlungsbereich" mit dem Nutzungsziel "Gewerbe u. ä." dargestellt. Er ist dem baulich nutzbaren Bereich zugeordnet, so dass der Bebauungsplan nicht in Widerspruch zum Raumordnungsplan steht.

### 2.2 Regionalplan Unterer Neckar

(04.12.1992)

Der Regionalplan sieht für das Gebiet "Siedlungsfläche, Gewerbe und Industrie" vor. Diese Nutzungsvorgaben nimmt der Bebauungsplan auf.

### 2.3 Modell Räumliche Ordnung (MRO)

(12.05.1992)

Das MRO weist für den Planbereich "Sondernutzung" (Bildung, Forschung, Gesundheitswesen, Dienstleistung) aus. Diese Nutzungsschablone entspricht den Festsetzungen des Bebauungsplanes, die jedoch mit der Festsetzung "Gewerbegebiet" die Nutzergruppe offener gestaltet.

Der südliche Bereich ist als "Freiraumsicherung" ausgewiesen mit der Zielvorgabe, diese Fläche im Bebauungsplan als Freifläche festzusetzen ( S.185).

### 2.4 Flächennutzungsplan (FNP)

(18.03.1983)

Im FNP ist als mögliche zukünftige Nutzung teilweise "Grünfläche, Sonderbaufläche und gewerbliche Baufläche" dargestellt. Grünfläche ist an der Seckenheimer Landstraße einschließlich des Grundstückes der Jugendverkehrsschule vorgesehen. Im Bebauungsplan wird aus stadtgestalterischen Überlegungen eine Teilfläche des Grundstückes an der Seckenheimer Landstraße dem baulichen Bereich zugeordnet. Der südliche Bereich ist als Kleingartenfläche ausgewiesen. Der Bebauungsplan berücksichtigt die Vorgaben und Ziele des Flächennutzungsplanes.

## **2.5 Rahmenplan Mannheim-Ost** (12.05.1992)

Der Rahmenplan sieht für den Planbereich eine qualitative Neuordnung der Randbebauung nördlich des Flugplatzes und südlich der Seckenheimer Landstraße vor. Das ist auch Ziel des Bebauungsplanes, der eine nutzungs- und baugestalterische Verbindung anstrebt zwischen den Sondernutzungen westlich der Riedbahn und nördlich des Flugplatzes.

Der Bereich zwischen Verbindungstrasse Wilhelm - Varnholt - Allee und Hermsheimer - Strasse ist Teil einer als "Kleingartengebiet" ausgewiesenen Fläche, die aus klimatologischen Gründen als Vegetationsfläche erhalten werden muss. Der Bebauungsplan setzt hier eine "Private Grünfläche" mit der Zweckbestimmung einer freihaltenden Funktion für die weitere Zukunft fest

## **2.6 Bebauungspläne** (08.05.1982)

Für das Plangebiet gibt es keinen rechtsgültigen Bebauungsplan. Jedoch greift die Planung im Süden und im Bereich des verlängerten Harrlachweges geringfügig in den BPlan Nr. 61/8 "Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Neuostheim" ein. In diesem BPlan ist ein rd. 5,00 m breiter Geländestreifen innerhalb einer 10,00 m breiten Verbindungstrasse zwischen Maimarktparkplatz und Hermsheimer Straße als Geh- und Radweg ausgewiesen. Die Verbindungstrasse erhält durch die jetzige Planung eine Neuprofilierung und einen Anschluss an die B 37 / Wilhelm-Varnholt-Allee.

Der verlängerte Harrlachweg wird als Parkplatzfläche für die Kleingartenanlage und Zufahrt für die Feuerwehr genutzt.

Der Bebauungsplan Nr. 61/8 "Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Neuostheim" wird entsprechend geändert.

## **2.7 Planfeststellung zur Landebahnverlängerung** (22.02.1993)

Das Bebauungsplanverfahren "Autohofgelände am Harrlachweg" greift im Süden geringfügig in den Geltungsbereich des förmlich festgestellten Planverfahrens "Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Mannheim-Neuostheim" ein. Von der Änderung ist der Flugplatz selbst nicht betroffen, sondern nur die Wegverbindung Maimarktparkplatz/Hermsheimer Straße. Das Planfeststellungsverfahren muss nicht geändert werden. (Stellungnahme vom 25.01.1996 des Referats 27 Luftaufsichtsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe).

## **2.8 Zentrenkonzept**

Seit 1997 wird von der Stadt Mannheim ein Zentrenkonzept zur Steuerung der künftigen Einzelhandelsentwicklung in Mannheim erarbeitet. Städtebauliche Zielsetzung dabei ist die Sicherung und Weiterentwicklung der Attraktivität und Zentralität der Innenstadt, die Sicherung und Weiterentwicklung leistungsfähiger Stadtteilzentren sowie die Sicherung einer verbrauchernahen Grundversorgung innerhalb der Wohnquartiere. Grundlegend für die Umsetzung des Zentrenkonzepts ist die Unterscheidung von zentrenrelevanten und nicht zentrenrelevanten Sortimenten.

Anhand einer Sortimentgliederung wird städtebaulich begründet festgelegt, dass Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten der beigefügten Liste grundsätzlich nur in integrierten Lagen, das heißt, in Stadtteilzentren, in der Innenstadt oder innerhalb von Wohngebieten neu angesiedelt werden sollen. Das Zentrenkonzept und die Sortimentsliste werden z. Zt. erarbeitet und liegen bis zum Satzungsbeschluss vor. Die beigefügte Sortimentsliste ist deshalb als vorläufig anzusehen. Im Falle des vorliegenden Bebauungsplanes ist ein Ausschluss der zentrenrelevanten Sortimente des Einzelhandels entsprechend der beigefügten Liste aus folgenden Gründen erforderlich:

Das Plangebiet "ehemaliges Autohofgelände am Harrlachweg in Mannheim-Neuostheim" ist als städtebaulich nicht integrierter Standort einzustufen. Es besteht aufgrund der Trennungswirkung der stark befahrenen Seckenheimer Landstraße keine nennenswerte funktionale Zuordnung zum Stadtteilzentrum von Neuostheim. Die bereits im Gebiet ansässigen Betriebe und Einrichtungen spielen für die Nahversorgung Neuostheims keine Rolle, sondern bieten ihre Leistungen im gesamten Stadtgebiet und in der Region an. Daran wird sich auch nach der Durchführung des Sanierungsverfahrens nichts ändern, da überwiegend eine Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben mit regionalem Kundeneinzugsgebiet vorgesehen ist.

Aufgrund der nicht integrierten Lage hätte die Ansiedlung von Einzelhandel mit zentrenrelevantem Sortiment städtebaulich unerwünschte Auswirkungen auf die Nahversorgung in Neuostheim und Neuhermsheim. Im Falle von Neuostheim bestünde die Gefahr, dass ein mit dem Pkw gut erreichbarer Standort entsteht und als Folge sich der bereits heute relativ stark ausgedünnte Bestand an Läden in der Dürerstraße weiter reduziert. Eine fußläufige Erreichbarkeit von Geschäften mit Gütern des täglichen Bedarf wäre somit in Neuostheim nicht mehr gegeben.

Im Falle von Neuhermsheim besteht dagegen die Problematik, dass sich wegen der relativ geringen Einwohnerzahl bis heute kein funktionsfähiges Versorgungszentrum am Ort etablieren konnte. Im Zuge der bereits angelaufenen Wohngebietserweiterung und dem damit einhergehenden Bevölkerungszuwachs besteht in absehbarer Zeit aber die Chance, dort Einzelhandelsbetriebe für die Nahversorgung anzusiedeln und somit ein jahrzehntelanges Problem dieses Stadtbezirks zu lösen. Eine Ansiedlung von Einzelhandel mit zentrenrelevantem Sortiment im Bereich des ehemaligen Autohofgeländes am Harrlachweg würde den Bestrebungen der Stadt, die Nahversorgungssituation in Neuhermsheim zu verbessern zuwiderlaufen. Hierbei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass der Bereich Harrlachweg für Pkw-Kunden aus Neuhermsheim sehr gut erreichbar ist.

### **3. Anlass und Ziele der Planung**

#### **3.1 Anlass der Planung**

Vor dem Hintergrund knapper Ressourcen an hochwertigen Gewerbegrundstücken ist es geboten, baulich ineffektiv genutzte innerstädtische Bereiche einer angemessenen Nutzung zuzuführen. Das Standortprogramm 1994 der Stadt enthält deshalb eine Reihe von kurz-, mittel- und langfristig zu realisierenden Projekten zur Bewältigung wirtschaftsstruktureller Probleme sowie zur zukunftsorientierten Standortsicherung. Es soll zur stärkeren Einbindung Mannheims in die Zukunftsinvestitionen des Landes Baden-Württemberg beitragen. Es beinhaltet für einzelne Projekte konkrete Maßnahmen. U. a. wurden darin Flächen des Bundes im Bereich Mannheim-Neuostheim, Harrlachweg / am östlichen Stadteingang, für die Ansiedlung von hochwertigen Dienstleistungs- und Büronutzungen vorgeschlagen, da dieser Bereich hinsichtlich seines städtebaulichen Erscheinungsbildes und seiner Erreichbarkeit zu den attraktivsten Unternehmensstandorten in Mannheim zählt.

Die Neuordnung des Areals lässt sich über ein Sanierungsverfahren und dem Besonderen Städtebaurecht des BauGB erreichen. Deshalb wurden vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB am 27.09.1994/17.01.1995 durch den Gemeinderat als Vorstufe zur späteren förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet beschlossen.

Die vorbereitenden Untersuchungen haben im Ergebnis die Sanierungsbedürftigkeit des Areals bestätigt. Das unstrukturierte Gemenge aus Brachflächen, Lager- und Schrottplätzen, Wohn- und Gewerbegebäuden, einem Autohof für Lkw-Fahrer, Betriebshof des Grünflächenamtes, Jugendverkehrsschule und Grünfläche mit einem Bolzplatz an der Seckenheimer Landstraße entsprach nicht den Nutzungen, die auf dem mit großer Lagegunst ausgestatteten Gelände am östlichen Stadteingang Mannheims sinnvoll wären.

Durch die in der unmittelbaren Nachbarschaft angesiedelten Bürohausstandorte an der Theodor-Heuss-Anlage, dem Bau des Technischen Landesmuseums, den Fachhochschulen des Bundes und der neuen Empfangsgebäude des Flugplatzes wurde der Stadteingang Ost in den letzten Jahren gestalterisch aufgewertet, so dass die städtebaulichen Missstände im Plangebiet, insbesondere im Bereich östlich des Harrlachweges, deutlich zu Tage treten.

Zur umfassenden Neuordnung und gestalterischen Aufwertung des Gebietes hinsichtlich Funktion und Struktur ist ein städtebauliches Sanierungsverfahren nach §§ 136 ff BauGB erforderlich und gerechtfertigt. Auf der Grundlage der Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen hat der Gemeinderat am 19.12.1995 für das Gebiet "Neuostheim-Harrlachweg" die förmliche Festsetzung als Sanierungsgebiet beschlossen.

Da die Umsetzung der Sanierungsziele einer planungsrechtlichen Grundlage bedürfen, hat der Ausschuss für Umwelt und Technik am 12.12.1995 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 61/9 - Autohofgelände am Harrlachweg in Neuostheim - und die Teiländerung des Bebauungsplanes Nr. 61/8 - Landebahnverlängerung - beschlossen.

## **3.2 Ziele der Planung**

Durch die Neuordnung des Plangebietes Harrlachweg und die Bereitstellung neuer gewerblicher Bauflächen, soll der durch die Aufwertung der benachbarten Standorte begonnene Prozess fortgesetzt werden und zu einer gestalterischen und nutzungsstrukturellen Verbesserung des Stadteingangsbereiches beitragen. Die Voraussetzungen für die Schaffung weiterer Arbeitsplätze *sollen geschaffen* und so den Zielen der kommunalen Wirtschaftsförderung Rechnung getragen werden.

In der Planung berücksichtigt werden der Bedarf an unterschiedlichen Arten von Gewerbebauflächen, die neben der Neuansiedlung von Betrieben und Dienstleistungen - bei eng gestalteten Grenzen des Gewerbeflächenverbrauchs - auch die Bestandspflege und -weiterentwicklungsmöglichkeiten beinhaltet.

Rahmenbedingungen, wie die in der angrenzenden Umgebung vorhandenen baulichen Nutzungsstrukturen *erstellte* übergeordnete Planungen *und eine bereits während des Verfahrens einsetzende dynamische Entwicklung im Planbereich* geben die Ziele des Bebauungsplankonzeptes vor, die im einzelnen wie folgt berücksichtigt werden

### **3.2.1. Grundstückstypologie:**

Das Entwurfskonzept zum Bebauungsplan sieht eine kleinteilige Grundstücksstruktur vor, die eine Einzelvermarktung von Bauplätzen ermöglicht. Das städtebauliche Ordnungssystem lässt annähernd gleiche Parzellierungen zu. Alle Grundstücke werden von öffentlichen Straßen aus erschlossen.

Die Zusammenfassung zu größeren Flächeneinheiten ist möglich.

### 3.2.2 Nutzungskonzept:

Im Hinblick auf die vorhandene bauliche Nutzung der nördlich und westlich an das Plangebiet grenzenden Umgebung, die geprägt wird durch Büro- und Verwaltungsbauten sowie Bildungseinrichtungen, wird die Nutzung des neu zu ordnenden Areals durch ein breites Spektrum an Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben ergänzt. *Die sich schon während des Planungsprozesses abzeichnende dynamische Entwicklung im Plangebiet macht – vor dem Hintergrund einer großen Nachfrage nach mehrgeschossig bebaubaren Grundstücken – die Einbeziehung des Areals der Jugendverkehrsschule in eine gewerbliche Nutzungsstruktur erforderlich. Die Jugendverkehrsschule wurde im Einvernehmen mit allen Betroffenen auf einen Standort im Randbereich des Grünzuges Nord in Mannheim-Käfertal, Oskar-von-Miller-Straße verlagert.*

### 3.2.3 Gestaltungskonzept

Das Plangebiet grenzt an den nördlichen Teilbereich des Grünzuges Mannheim-Ost, an das Süd-Westgelände des Verkehrslandeplatzes Mannheim-Neuostheim und an die Trasse der Riedbahn.

Grünzug, Flugplatz und Bahntrasse geben Gestaltungskriterien vor, die wie folgt, in der Planung berücksichtigt werden müssen:

#### Grünzug Mannheim-Ost

Im Gutachten der Firma Ökoplan vom 10.09.1992 "Klimaökologische Analyse im südöstlichen Stadtgebiet von Mannheim" ist die Bedeutung des Grünzuges Mannheim-Ost für das Klimageschehen in der Innenstadt und für die östlich daran angrenzenden Stadtteile dargelegt. Die Grenzen des Grünzuges werden - wie bereits in dem BPlan 61 / 8 ( Landebahnverlängerung ) - aufgenommen und durch die Festsetzung einer privaten Grünfläche mit der Zweckbestimmung einer freihaltenden Funktion für die Zukunft planungsrechtlich gesichert. Die Gestaltung der den Grünzug begrenzenden Bauflächen hat die Funktionen des Grünzuges zu berücksichtigen. Deshalb wird das im Plangebiet in Ansätzen bereits vorhandene Konzept der "geschlossenen Bebauung" (in den Straßen Am Schäferstock und am Harrlachweg) nicht konsequent weiter verfolgt, sondern östlich des Harrlachweges aus städtebaulichen und betriebswirtschaftlichen Gründen "abweichende Bauweise" und in den Randbereichen "offene Bauweise" festgesetzt. In dem Bereich mit abweichender Bauweise können auf Grundlage der kleinteiligen Grundstücksstrukturen Gebäude- und Nutzungsstrukturen entwickelt werden, die einen Zusammenschluss unterschiedlicher baulicher Anlagen zu einer Nutzungseinheit ermöglichen.

Für das Grundstück der Jugendverkehrsschule wird die Bauweise nicht festgesetzt.

Eine gute Be- und Durchlüftung sowohl in Ost-West - als auch in Nord-Süd-Richtung muss gewährleistet sein.

#### Verkehrslandeplatz

Die unmittelbare Nachbarschaft des Flugplatzes bestimmt die bauliche Höhenentwicklung im Plangebiet. Festgesetzt werden die max. zulässigen Gebäudehöhen, die sich an einer vorhandenen Höhe von 95,00 m über NN der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes bzw. 93,00 m über NN der Grasbahnen des Segelflugvereins orientieren. In Bereichen, die nach dem Lufthindernisfreihalteplan sehr hoch bebaut werden können, wird aus städtebaulichen Gründen die Zahl der max. zulässigen Vollgeschosse festgesetzt.

Die Höhe der baulichen Anlagen wird im Norden (an der Seckenheimer Landstraße) zwischen der Höhe der vorhandenen Bürohausbebauung westlich der Riedbahn und der wesentlich niedrigeren Wohnbebauung Neuostheims vermitteln. In der südlichen und östlichen Randlage des Gebietes werden Gebäudehöhen vorgesehen, die einer bis max. 2-geschossigen Bebauung entsprechenden. Die Zustimmung der Luftaufsichtsbehörde (Regierungspräsidium Referat 27, Schlossplatz, 76131 Karlsruhe) ist zu jedem Bauvorhaben einzuholen.

#### Bahntrasse

An der Hermsheimer Straße, entlang des Riedbahntrassenabschnittes, sind teilweise tiefere Vorgartenflächen mit Grünfestsetzungen geplant. Das ehemalige Bahnwärterhäuschen im Norden wird aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes herausgenommen mit einem Grundstücksanteil, der nicht für die Gehwegverbindung Maimarktparkplatz/Carl-Benz-Stadion gebraucht wird. Eine Fläche von rd. 800 m<sup>2</sup> wurde von der Stadt erworben.

### 3.2.4 Verkehrskonzept

**Während der vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB wurde 1994 nach einer realisierbaren Lösung der Verkehrsanbindung des Gebietes an das übergeordnete Straßennetz gesucht, um das Wohngebiet Neuostheim nicht durch zusätzlichen Kfz-Verkehr zu belasten. Vor dem Hintergrund der vorhandenen Grundstückssituation und der Finanzierbarkeit wurde auf Forderung des Bezirksbeirates eine Lösung für einen Vollanschluss an die B 37 / Wilhelm-Varnholt-Allee ausgearbeitet, die einen Teilabschnitt der Trasse der Fußwegverbindung Maimarktparkplatz - Carl-Benz-Stadion und des Privatgrundstückes Hermsheimer Str. 15 (Flst.-Nr. 5942) und die heute bereits vorhandene Zufahrt zum Maimarktparkplatz von der Wilhelm-Varnholt-Allee aus beansprucht.**

**Für die innere Erschließung werden die vorhandenen Hauptachsen Harrlachweg / Am Schäferstock weiterentwickelt in der Form, dass die Straße Am Schäferstock verlängert und ringförmig auf den Harrlachweg zurückgeführt wird. Zufahrten (Kleingartenanlage, Feuerwehr und Segelflieger) zum Gelände südlich des Geltungsbereiches werden Am Schäferstock vorgesehen, ebenso eine Zufahrt zum Bereich der Grasbahn des Verkehrslandeplatzes, die z.Zt. des Maimarktes temporär als Parkplatz genutzt wird. Die Fläche der Zufahrt wird später, wenn eine Gesamtlösung Maimarktparkplatz gefunden wird, einem der angrenzenden Grundstücke zugeordnet.**

**Während der Planung wurde die Möglichkeit untersucht, die Straße nördlich der Jugendverkehrsschule aufzuheben. Es wurde ein Entwidmungsverfahren eingeleitet, über das -parallel zum Bebauungsplanverfahren- Teilbereiche der Hermsheimer - Straße als öffentliche Verkehrsflächen entwidmet werden. Der Bebauungsplan stellt die zukünftige Nutzung dar.**

### 3.2.5 Grünordnungskonzept

Das Ziel des Grünordnungskonzeptes ist es, den von der Planung betroffenen Menschen eine angemessene Lebensqualität zu gewährleisten, die durch orts- und landschaftsbildverbessernde Grüngestaltungsmaßnahmen erreicht, gesichert bzw. ergänzt werden sollen.

Die Überplanung des Autohofgeländes verursacht zunächst keinen Eingriff in Natur und Landschaft. Ein ökologischer Ausgleich nach Maßgabe des § 1a sowie § 135 a bis c BauGB (früher § 8a BNatSchG) ist daher nicht zu leisten.

*Die Beurteilung des nun geplanten Eingriffs in das Grundstück der Jugendverkehrsschule wird vorerst ausgesetzt und verschoben in die konkrete Planphase. Die dann ermittelten Ausgleichsmaßnahmen sind auf dem Grundstück bzw. innerhalb des Plangebietes oder ersatzweise außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes nachzuweisen. Das Plangebiet hat nach der Realisierung weitgehend die gleiche "ökologische Leistungsfähigkeit" bezüglich "Natur und Landschaft" zu erreichen. Es verbleibt ein Defizit der ökologischen Leistungsfähigkeit von ca. 10 %. Im Rahmen der Verlagerung der Jugendverkehrsschule ist das aufgezeigte Defizit auf den neuen Standort auszugleichen. Es ist die Sicherung allgemein gültiger Qualitätsmaßstäbe auch aus städtebaulichen Gründen hinsichtlich einer für das Gewerbegebiet maximal vertretbaren Grünordnungsplanung geboten .*

### 3.3 Umsetzung der Planungsziele

Zur Umsetzung der Planungsziele sind folgende Ordnungsmaßnahmen durchgeführt worden bzw. noch durchzuführen:

- Verlagerung der ansässigen Betriebe und Einrichtungen östlich des Harrlachweges einschließlich des Autohofes sowie Umsetzung privater Haushalte in Ersatzwohnungen.
- Verlagerung des Betriebshofes des Fachbereiches 68 / Straßenbetrieb und Grünflächen auf den Ersatzstandort im Morchhof in den nächsten ca. 3 Jahren. Danach kann der Abbruch des Bürogebäudes am Harrlachweg / Ecke Schäferstock erfolgen und die Anbindung der Erschließungsstraße östlich des Harrlachweges an das vorhandene Straßennetz gebaut werden. Eine zeitlich begrenzte Interimslösung ist möglich in der Form, dass die jetzige Straßenführung in dem Bereich und damit auch das Bürogebäude zunächst erhalten bleibt und somit eine teure Unterbringung in Containern vermieden werden kann. Eine Verlagerung wird spätestens dann akut, wenn ein Investor für das Grundstück gefunden wird.
- Verlagerung des Bolzplatzes von der Seckenheimer Landstraße *in den Bereich zwischen den Fachhochschulen auf Flst.-Nr. 22216/18 bzw. alternativ* in das Sportgelände hinter der Riedbahn.
- Abbruch der Baulichkeiten östlich des Harrlachweges sowie des städtischen Betriebshofes und Neuordnung des Gebietes durch Planung und Bau der notwendigen Erschließungsanlagen .
- *Verlegung der Jugendverkehrsschule in den Randbereich des Grünzuges Mannheim-Nord, nach Käfertal, Oskar - von - Miller - Strasse.*

### 3.4 Steuerungskonzept für vorhandene Gewerbenutzung

Durch die Rechtskraft der Sanierungssatzung wird die bauliche Entwicklung und die Nutzung des gesamten Gebietes zunächst nach § 144 BauGB und künftig, nach Rechtskraft des Bebauungsplanes, zusätzlich durch diesen geregelt.

Der Bereich des bestehenden Gewerbegebiets "Am Schäferstock" weist weitaus geringere städtebauliche Missstände auf als die Flächen östlich des Harrlachweges. Dort ansässige Betriebe sollten derzeit nicht verlagert werden. Da einzelne Betriebe zukünftig eventuell unter die nicht mehr zulässigen Nutzergruppen fallen könnten, wird hier wahrscheinlich langfristig im Rahmen anstehender Betriebsumorganisationen eine Nutzungs- und Gestaltungsangleichung an die Festsetzungen des Bebauungsplanes stattfinden.

## 4. Umweltbelange

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist gemäß § 245 a Abs. 2 BauGB nicht erforderlich, da das Bebauungsplanverfahren am 12.12.1995 und somit vor dem gesetzlichen Kriterium für die Überleitungsregelung am 13.03.1999 eingeleitet worden ist.

Das Gelände ist in allen übergeordneten Planungen größtenteils dem bebauten bzw. baulich zu nutzenden Bereich zugeordnet.

Eine bauliche Neuordnung des Plangebietes berührt Belange des Umweltschutzes.

Deshalb wurde vor Einleitung des Bebauungsplanverfahrens eine Umwelterheblichkeitsprüfung durchgeführt, die für folgende Prüftatbestände Anzeichen wesentlicher Umweltrelevanz aufzeigte:

### 4.1 Natur/Landschaft/Erholung

(§ 1 BauGB früher § 8a BNatSchG)

Im Zuge des Planverfahrens, der Entwicklung des Grünordnungsplanes und im Rahmen der kommunalen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) konnte nach der Bilanzierung nach Maßgabe des § 135 a - c BauGB festgestellt werden, dass *zunächst* keine Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind - entsprechend Ziff. 3.2.5 -.

### 4.2 Klima/Luft

#### 4.2.1 Klimatische Verhältnisse

##### Frischluft-Ventilationsbahnen

Das ehemalige Autohofgelände grenzt an den Grünzug Südost, der eine Schlüsselfunktion im städtischen Klima- bzw. Strömungsgeschehen einnimmt. In diesem Bereich stellen sich bei den verschiedenen stadtklimatisch relevanten Situationen gantztägig Verbesserungen ein in Form intensiver Ventilation und Lufterneuerung und Abbau von bioklimatischen Belastungen.

Wie im Modell Räumliche Ordnung (MRO) aufgezeigt und im Rahmenplan Mannheim-Ost konkretisiert, ist dieser klimaökologisch so wichtige Bereich jedoch zugleich zahlreichen Belastungen ausgesetzt, die verursacht werden durch verschiedene bauliche Entwicklungsvorhaben:

- Wohngebietserweiterung Neuhermsheim
- Wohngebietserweiterung Hochstätt
- Wohngebietserweiterung Seckenheim
- Wohngebietserweiterung Alteichwald
- Gewerbepark Oberfeld
- Gewerbegebietserweiterung Hans-Thoma-Straße
- Sportpark Bösfeld
- Umstrukturierung des Autohofareals

Würden alle o.a. Vorhaben realisiert werden, so verblieben im Bereich zwischen östlicher Riedbahn und der A 6 bzw. zwischen dem Neckar und den Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG noch ca. 300 ha zusammenhängende klimawirksame Ausgleichsflächen. Diese 300 ha sind - klimagutachterlich nachgewiesen - unbedingt notwendig zur Aufrechterhaltung sämtlicher klimaökologischer Funktionen in diesen Bereich.

Um zusätzliche Belastungen der Luft in dem klimaökologisch sehr sensiblen Bereich auszuschließen, wird ein Verbrennungsverbot festgesetzt.

#### Klimabarrieren

Die langgestreckte, kompakte Bebauung des Wohngebietes Neuostheim wirkt zusammen mit dem Gewerbegebiet Hans-Thoma-Straße wie eine rd. 2,5 km lange Barriere, die den Luftaustausch in Nord-Südrichtung bremst. Des Weiteren kommt es durch den Damm der östlichen Riedbahn auf dem Autohofareal zu Stagnations- und Stauerscheinungen im bodennahen Strömungsfeld. Aufgrund des jetzigen hohen Versiegelungsgrades von rd. 75 % entstehen negative thermische Effekte, die sich durch die Ausbildung einer eigenständigen Wärmeinsel, vor allem während der Tagesstunden äußern. Erst im Verlaufe der Nacht, wenn das vor dem Damm der östlichen Riedbahn aufgestaute Kaltluftpolster weit genug angewachsen ist, kann die Kaltluft von oben in die Bebauung am Harrlachweg eindringen und die wärmere Luft seitlich verdrängen. Durch das Neuordnungskonzept gilt es, diesen Effekt nachhaltig zu stärken.

Daher wird der zukünftige Bebauungsrand sowohl in West-Ost- als auch in Nord-Süd-Richtung offen gestaltet und es werden austauschfördernde Abstandsflächen zwischen den Baukörpern eingeplant. Die Gebäudehöhe wird, ausgehend von der Seckenheimer Landstraße zum Freiraum hin, *aus städtebaulichen Gründen zunächst gestaffelt, dann* abgestuft werden. Flachdächer sowie schwachgeneigte Dächer *sind* weitestgehend *zu* begrünen.

#### Lufthygienische Situation/Verbrennungsverbot

Gemäß Luftreinhalteplan Mannheim (1995) liegt das Plangebiet in einem Bereich mit "durchschnittlicher lufthygienischer Belastung". Die gasförmigen Luftschadstoffkonzentrationen können bis zu 60 % des Grenzwertes der TA-Luft erreichen. Um eine Erhöhung der Luftschadstoffkonzentration zu vermeiden, wird ein Verbrennungsverbot nach § 9 Abs. 1 Nr. 23 Baugesetzbuch festgesetzt. Der Anschluss an die Fernwärmeversorgung des Plangebietes ist möglich.

### **4.3 Boden**

Im Bereich des Autohofgeländes wurden aufgrund der alten Nutzungen (Kfz-Gewerbe, Schrottplätze) Bodenverunreinigungen festgestellt, die näher untersucht und im Bebauungsplanverfahren durch entsprechende Festsetzungen gekennzeichnet sind. Der notwendige Handlungsbedarf sieht wie folgt aus:

- 4.3.1 Im Bereich des ehemaligen Schrottplatzes (im BPlan ausgewiesen als SO -Gebiet Zweckbestimmung Flugplatz) wurden erhöhte Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) und erhöhte polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) festgestellt. Im Zuge von Umbau- bzw. Rückbaumaßnahmen wurden die auffälligen Bodenbereiche ausgekoffert und einer ordnungsgemäßen Verwertung bzw. Entsorgung zugeführt.
- 4.3.2 Im ehemaligen Tankstellenbereich der Autohof GmbH wurden stark erhöhte MKW-Gehalte z. T. bis in den Grundwasserwechselbereich hinein ermittelt. Die alten Tankbehälter wurden ausgegraben und entsorgt. Die vorhandenen Bodenverunreinigungen in diesem Bereich wurden saniert.
- 4.3.3 Im Plangebiet könnten noch Kampfmittel vorhanden sein. Daher ist bei allen erdgebundenen Baumaßnahmen der Kampfmittelbeseitigungsdienst einzuschalten.

#### 4.4 Wasser

Auf Bodenverschmutzungen östlich des Harrlachweges aufgrund vorhandener undichter Abwasserkanäle, die eventuell zu Beeinträchtigungen des Grundwassers geführt haben könnten, wurde im Rahmen der Abbruch- und Sanierungsarbeiten geachtet.

Westlich des Harrlachweges dürften diesbezüglich keine Probleme bestehen, da es sich hier um ein relativ neu bebautes Gebiet handelt.

#### 4.5 Lärm

Das geplante Baugebiet weist durch Straßen-, Schienen-, Flugverkehr sowie durch gewerbliche Nutzungen stellenweise eine hohe Lärmvorbelastung auf.

##### 4.5.1 Beurteilungsgrundlagen

Beurteilungsgrundlage für Lärmsituationen in der städtebaulichen Planung ist die **DIN 18005, Schallschutz im Städtebau**, die unter Beiblatt 1, Teil 1, **Orientierungswerte** zur Beurteilung von Lärmsituationen vorgibt. Beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen- und Schienenwegen ist **16. Verkehrslärmschutzverordnung** zum BImSchG, die **Immissionsgrenzwerte** vorgibt, anzuwenden.

##### 4.5.1.1 Orientierungswerte:

Nach dem Baugesetzbuch und der Baunutzungsverordnung sind in der Bauleitplanung den verschiedenen schutzbedürftigen Nutzungen (z.B. Bauflächen, Baugebieten, sonstigen Flächen) die folgenden Orientierungswerte zuzuordnen. Ihre Einhaltung oder Unterschreitung ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.

Für den vorliegenden Fall sind - für die Beurteilung der von Außen auf das Plangebiet einwirkenden Lärmquellen - die Orientierungswerte für Gewerbegebiete (GE) zugrunde zu legen. Sie betragen am Tag 65 dB(A) und in der Nacht 55 (50) dB(A), wobei der niedrigere Nachtwert für Gewerbebelärm anzusetzen ist.

**Bei Ausweisung einer Büronutzung ist für die Beurteilung der Lärmsituation der Orientierungswert am Tag maßgeblich. Für eine Wohnnutzung für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gelten diese Orientierungswerte am Tag und in der Nacht.**

**Zur Beurteilung der Lärmimmissionen durch Lärmemitteln im Plangebiet auf bestehende schutzwürdige Nutzungen in der Nachbarschaft sind die Orientierungswerte der entsprechenden Nutzungseinstufung zugrunde zu legen. Die Orientierungswerte werden bei den folgenden unterschiedlichen Beurteilungssituationen im einzelnen benannt.**

##### Hinweise für die Anwendung der Orientierungswerte

*Die oben genannten Orientierungswerte sind als eine sachverständige Konkretisierung der Anforderung an den Schallschutz im Städtebau aufzufassen.*

*Der Belang des Schallschutzes ist bei der in der städtebaulichen Planung erforderlichen Abwägung der Belange als ein wichtiger Planungsgrundsatz neben anderen Belangen zu verstehen. Die Abwägung kann in bestimmten Fällen beim Überwiegen anderer Belange - insbesondere in bebauten Gebieten - zu einer entsprechenden Zurückstellung des Schallschutzes führen.*

*Die Beurteilung der Geräusche verschiedener Arten von Schallquellen (Straßen- und Schienenverkehr, Industrie-, Gewerbe und Flugverkehr) werden wegen der unterschiedlichen Einstellung der Betroffenen zu verschiedenen Arten von Geräuschquellen jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen und nicht addiert.*

*Für die Beurteilung ist in der Regel tags der Zeitraum von 06.00 - 22.00 Uhr und nachts der Zeitraum von 22.00 - 06.00 Uhr zugrundegelegt.*

*In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelagen, lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten. Ein Abweichen von diesen Orientierungswerten ist jedoch vertretbar, wenn im Rahmen der Abwägung andere Belange überwiegen. Wo im Rahmen der Abwägung mit plausibler Begründung von den Orientierungswerten abgewichen wird, weil andere Belange überwiegen, ist ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen (z.B. geeignete Gebäudeanordnung und Grundrissgestaltung, bauliche Schallschutzmaßnahmen - insbesondere für Schlafräume) vorgesehen und wird planungsrechtlich abgesichert.*

#### 4.5.1.2 Immissionsgrenzwerte der 16. Verkehrslärmschutzverordnung

Diese Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen- und Schienenwegen.

Die Verkehrslärmschutzverordnung setzt zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche im Rahmen ihres Geltungsbereiches Immissionsgrenzwerte fest, bei deren Überschreitung der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage gegen den Träger der Baulast einen Anspruch auf angemessene Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen gemäss § 42 BImSchG hat.

#### 4.5.1.3 Berechnungsgrundlagen

Berechnungsgrundlage für Straßen sind die **RLS-90, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, 1990**.

Die Berechnung der Geräuschentwicklung von Gewerbebetrieben erfolgt nach der **VDI 2714, Schallausbreitung im Freien, Januar 1988**.

#### 4.5.2. Verkehrslärm

##### 4.5.2.1 Bestand

Auf das Gebiet wirkt der Straßenverkehr der Seckenheimer Landstraße, der Wilhelm Varnholt Allee (B 37) und der Schienenverkehr der östlichen Riedbahn ein.

Der Schienenverkehrslärm, verursacht durch die Straßenbahn Linie 6, ist hier nicht relevant.

#### 4.5.2.2 Prognose

In dem vorliegenden Bebauungsplan ist der überwiegende Teil des Plangebietes, mit Ausnahme einer privaten Grünfläche und eines sonstigen Sondergebietes (SO) als Gewerbegebiet (GE) festgesetzt.

Auf das GE-Gebiet wirkt der Straßenverkehrslärm der Seckenheimer Landstraße, der Wilhelm-Varnholt-Allee (ehemals B 37) und der Schienenverkehrslärm der östlichen Riedbahn ein.

Als weitere Lärmquelle muss der geplante Straßenanschluss an die Wilhelm-Varnholt-Allee für die südliche Erschließung des Plangebietes ebenso berücksichtigt werden, wie die inneren Erschließungsstraßen.

Die genannten lärmrelevanten Straßen werden auf der Grundlage neuer Prognosezahlen gerechnet.

Die Orientierungswerte der DIN 18 005, bezogen auf Verkehrslärm, liegen für **GE-Gebiete** bei 65 dB(A) am Tag und bei 55 dB(A) in der Nacht.

Das **SO-Gebiet-Flugplatzfläche** hat auf Grund seiner Zweckbestimmung Freifläche /Sicherheitsabstand keine schutzwürdige Nutzung und kann daher lärmtechnisch vernachlässigt werden.

Folgende Situationen werden bezüglich des Verkehrslärms untersucht:

##### Wohnhaus Hermsheimer Straße 15

Das vorhandene Wohnhaus an der geplanten Erschließungsstraße zwischen der Wilhelm-Varnholt-Allee und der Hermsheimer Straße wird als private Grünfläche ausgewiesen.

**Aufgrund der Wohnnutzung wird dieser Bereich lärmtechnisch als Mischgebiet behandelt und entsprechend den zugeordneten Immissionsgrenzwerten aus der 16. Verkehrslärmschutzverordnung beurteilt. Die Immissionsgrenzwerte liegen danach bei 64 dB(A) am Tag und bei 54 dB(A) in der Nacht. Diese Immissionsgrenzwerte werden an dem Wohnhaus am Tag und in der Nacht eingehalten.**

##### Studentenwohngebäude der FH des Bundes

Diese Gebäude erfahren nach dem Bau der neuen Erschließungsstraßen im Plangebiet, bei der fiktiven Annahme einer freien Schallausbreitung, im ungünstigsten Fall eine geringfügige Lärmpegelzunahme von höchstens 1-2 dB(A). Mit zukünftig zu erwartenden Pegeln von ca. 47 bis 52 dB(A) am Tag und von ca. 42 bis 50 dB(A) in der Nacht werden die Orientierungswerte für eine der Beurteilung zugrunde gelegte Mischgebietenutzung – 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht – eingehalten.

##### Vorhandene Wohnbebauung nördlich der Seckenheimer Landstraße

Für die Wohnbebauung an der Seckenheimer Landstraße ergeben sich keine Lärmpegelerhöhungen durch die neuen Erschließungsstraßen im Plangebiet. Die Pegel durch Verkehrslärm verursacht durch die östliche Riedbahn und die Seckenheimer Hauptstraße liegen hier heute und zukünftig bei ca. 60-70 dB(A) am Tag und bei ca. 55 bis 65 dB(A) in der Nacht.

##### Wohn- und Büronutzung im Plangebiet

Die Lärmsituation durch Verkehrslärm im Plangebiet – Hauptlärmquellen sind die westlich des Plangebietes trassierte östliche Riedbahn, die nördlich des Plangebietes gelegene Seckenheimer Landstraße und südlich des Plangebietes die B 37 – verändert sich gegenüber heute nur unwesentlich.

**Aufgrund der bei dem vorliegenden Verfahren erforderlichen Beurteilung nach DIN 18005, Schallschutz im Städtebau werden die zugrunde zu legenden Orientierungswerte am Tag im westlichen und im nördlichen Randbereich mit Pegeln bis zu 70 dB(A) um 5 dB(A) überschritten. Im Großteil des Gebietes – über 90 % der Gesamtfläche – werden die Orientierungswerte am Tag bezogen auf Verkehrslärmimmissionen eingehalten.**

**In der Nacht wird, wie heute schon, insbesondere der westliche Bereich des Gebietes – ca. 30 % der Gesamtfläche – vor allem durch Lärmimmissionen der östlichen Riedbahn betroffen. Die Lärmpegel liegen mit bis zu 65 dB(A) im ungünstigsten Fall 10 dB(A) über dem Orientierungswert für den Nachtzeitraum. Jedoch durch die abschirmende Wirkung der heute vorhandenen Lagerhallen u.ä. werden für die bestehenden Wohngebäude zum größten Teil gute Abschirmwirkungen erzielt, so dass an diesen Wohngebäuden die Orientierungswerte eingehalten werden können.**

**Dies gilt analog für die vorhandenen Büronutzungen.**

**Für alle Neu- und Umbauten von Wohn- und Bürogebäuden im Plangebiet gilt:**

Zum Schutz gegen Verkehrslärm ist bei einer Überschreitung der Orientierungswerte jeweils ein Einzelnachweis für passiven Schallschutz bei Neu-, Um- und Erweiterungsbauten von Gebäuden in dem Plangebiet auf der Grundlage der DIN 4109, Schallschutz im Hochbau, grundsätzlich mit dem Bauantrag einzureichen.

Des weiteren sind planerische Festsetzungen, wie z.B. Ziffer **4.5.6 Lärminderungsmaßnahmen** (Grundrissorientierung und Lärmschutz an den Gebäuden) geeignete Lärmschutzmaßnahmen.

#### Vorhandene Kleingärten

Für die Kleingartenanlage ergibt sich eine nicht wahrnehmbare Lärmpegelerhöhung am westlichen Rand durch den Neubau der Erschließungsstraße zwischen der B 37 und der Hermsheimer Straße. Da die 16. Verkehrslärmschutzverordnung, die beim Bau von öffentlichen Verkehrsstraße zur Lärmbeurteilung angewendet wird, in ihrer Immissionsgrenzwerttabelle keine Angaben für eine Nutzungseinstufung „Kleingartenanlage“ macht, ist die Durchführung einer speziellen Lärmbeurteilung im vorliegenden Fall nicht erforderlich.

Die Lärmpegel, verursacht durch Straßenverkehrslärm, liegen im relevanten Bezugszeitraum für Kleingärten am Tag heute und zukünftig bei ca. 55 bis 70 dB(a), je nach Entfernung von den hier dominanten Lärmquellen Östliche Riedbahn und der Wilhelm-Varnholt-Allee (B 37).

#### 4.5.3. Gewerbelärm

##### 4.5.3.1 Bestand

Das Plangebiet wird bereits heute überwiegend gewerblich genutzt.

Der Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim weist dort bestehende gewerbliche Bauflächen aus.

##### 4.5.3.2 Prognose

Der folgende Schalleistungspegel wird in der DIN 18 005, Schallschutz im Städtebau, unter Abschnitt 4.5 Industrie und Gewerbe, vorgegeben, wenn die Art der in einem Plangebiet zukünftig unterzubringenden gewerblichen Anlagen nicht bekannt ist. Das ist bei dem vorliegenden Bebauungsplan der Fall.

Zur Feststellung der Notwendigkeit von Schutzmaßnahmen wird von einem flächenbezogenen A-Schalleistungspegel von  $L_w'' = 60 \text{ dB/m}^2$  - tags und nachts - für Gewerbegebiete ausgegangen.

Bei Entstehung von Immissionskonflikten zu bestehenden Wohn- und Mischnutzungen, müssen diese Schalleistungspegel, insbesondere über die Nachtzeit reduziert oder ganz eingeschränkt werden.

Beurteilungsgrundlage für Planungssituationen ist die DIN 18005 mit den obenbeschriebenen Orientierungswerten. Beurteilungsgrundlage für bestehende Situationen ist die TA-Lärm, die Immissionsrichtwerte vorgibt. Bei Gemengelagen lässt die TA-Lärm die Bildung eines Zwischenwertes zu.

Im Einzelnen werden folgende Situationen untersucht:

#### Wohnhaus Hermsheimer Straße 15

Im Bereich des vorhandenen Wohnhauses werden aufgrund seiner besonderen Lage die Orientierungswerte für eine Mischgebietsnutzung – 60 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht – für die Lärmbeurteilung bezogen auf Immissionen aus Gewerbelärm zugrunde gelegt.

Am Tag wird dieser Wert am Wohnhaus eingehalten.

In der Nacht befindet sich das Wohnhaus in einer Lärmzone, die dem nach TA-Lärm zu bildenden Zwischenwert von max. 50 dB(A) entspricht. Bei sogenannten Gemengelagen, d.h. eine vorhandene Wohnnutzung grenzt unmittelbar an eine vorhandene gewerbliche Nutzung, sehen die Vorschriften der TA-Lärm vor, dass geeignete Zwischenwerte zu bilden sind, die für alle Parteien einen hinnehmbaren und zu duldbaren Kompromiss darstellen, wobei die TA-Lärm davon ausgeht, dass die Immissionsrichtwerte für Kern-, Misch- und Dorfgebiete in Höhe von 65 dB(A) am Tag und in Höhe von 50 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden. Dieses trifft hier zu. Zudem ist das Wohnhaus von einer hohen Verkehrslärmvorbelastung von mehr als 65 dB(A) in der Nacht betroffen, die den Lärmpegel von Gewerbebetrieben übersteigt.

#### Studentenwohngebäude der FH des Bundes

Aufgrund der Lage der Studentenwohngebäude in einem Sondergebiet des Bundes (SB) – siehe FNP des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim – wird für die Lärmbeurteilung eine Mischgebietsnutzung mit Orientierungswerten von 60 dB(A) am Tag und von 45 dB(A) in der Nacht zugrunde gelegt.

Die Orientierungswerte am Tag werden vor den Gebäuden eingehalten. Um die Orientierungswerte auch in der Nacht einhalten zu können, ist eine Kontingentierung der GE-Flächen über den Nachtzeitraum erforderlich. Bei allen GE-Flächen muss gewährleistet werden, dass über die Nachtzeit, d.h. zwischen 22.00 und 06.00 Uhr ein flächenbezogener Schalleistungspegel von 45 dB(A) nicht überschritten wird.

#### Vorhandene Wohnbebauung nördlich der Seckenheimer Landstraße

Für die Lärmbeurteilung werden die Orientierungswerte der DIN 18005 zugrunde gelegt. Die Nutzung wird als WA – Allgemeines Wohngebiet – festgelegt. Die Orientierungswerte für Gewerbelärm liegen bei dieser Nutzung bei 55 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht. Bei der o.a. Wohnbebauung werden die Orientierungswerte am Tag mit dort maximal einwirkenden 53 dB(A) unterschritten. In der Nacht liegen die Gebäude im Kreuzungsbereich in einer Lärmzone von ca. 49 dB(A). Damit ist eine Pegelüberschreitung durch Gewerbelärm zu erwarten. Durch die Kontingentierung der GE-Gewerbeflächen auf 45 dB/m<sup>2</sup> in der Nacht werden die Orientierungswerte auch in der Nacht eingehalten.

#### Wohn- und Büronutzung im Plangebiet

Die Orientierungswerte für GE-Gebiete betragen 65 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht.

Der Orientierungswert am Tag wird sowohl für eine Wohn- als auch für eine Büronutzung eingehalten.

#### Kleingärten

Bei den vorhandenen Kleingärten werden die Orientierungswerte für Kleingartenanlagen von 55 dB(A) am Tag bzgl. der Gewerbelärmimmissionen im nördlichen Randbereich bei einem Streifen von 20 m Breite geringfügig überschritten.

Ansonsten werden die Werte eingehalten.

#### 4.5.4 Fluglärm durch den Verkehrslandeplatz Neuostheim

##### 4.5.4.1 Bestand

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flugplatzes wurde 1990 das Lärmgutachten IBL-7624/90 erstellt, in dem auf der Basis von Lärmmessungen Beurteilungspegel an einem Spitzentag in Höhe von 59 dB(A) und an einem Durchschnittstag Beurteilungspegel in Höhe von 54 dB(A) am Immissionsort Bundesakademie für Wehrverwaltung und Wehrtechnik dokumentiert wurden.

Auf Grund der geringen Flugbewegungen in der Nachtzeit, wurde in diesem Gutachten nur die Tagzeit betrachtet. Damit ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass in Ausnahmefällen auch nachts Flüge stattfinden.

**Aufgrund der in Mannheim überwiegend herrschenden Windrichtung West – Ost sind Startvorgänge von Osten Richtung Westen die Regel. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass in Ausnahmefällen Startvorgänge von Westen Richtung Osten stattfinden können.**

##### 4.5.4.2 Prognose

Nach Angaben der Rhein-Neckar-Flugplatz GmbH wird sich an dieser Situation in nächster Zukunft nichts ändern.

Das bedeutet, dass für die im Plangebiet ausgewiesene überwiegend gewerbliche Nutzung die Orientierungswerte (65 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht) eingehalten werden.

##### 4.5.5 Hubschrauberabstellplatz

An der östlichen Grenze außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ist ein Abstellplatz für Hubschrauber der Bundeswehrakademie vorgesehen, der ca. 10 – 20 Mal im Jahr genutzt werden wird.

*Die Start- und Landevorgänge selbst werden weiter östlich in dem dafür vorgesehenen Bereich des Flugplatzes stattfinden. Beim "hoovern" bis zum Abstellplatz ist temporär mit Lärmbelästigungen zu rechnen.*

**Da die Ereignisse auf ein ganzes Jahr bezogen relativ selten sind, ist ihre Auswirkung auf Mittelungspegel an den Immissionsorten vernachlässigbar.**

#### 4.5.6 Lärminderungsmaßnahmen

##### 4.5.6.1 Kontingentierung der geplanten Gewerbeflächen

Durch die Lärmkontingentierung der GE-Flächen auf 45 dB/m<sup>2</sup> in der Nacht – 22.00 – 06.00 Uhr – wird erreicht, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbelärm, vor den benachbarten vorhandenen Wohn- und Mischgebietsnutzungen eingehalten werden.

Bei den lärmkontingentierten Flächen müssen die zukünftigen Nutzer gegenüber der Stadt Mannheim den Nachweis erbringen, dass die Summe der gesamten Geräuschpegel ihrer Betriebe, umgerechnet auf ihre Grundstücksfläche, nicht den für ihr Grundstück festgesetzten Schallleistungspegel überschreitet.

#### 4.5.6.2 Grundrissorientierung und Lärmschutz an den Gebäuden

Aufgrund der beschriebenen Geräusche durch Verkehrs- und Gewerbelärm kann es im Plangebiet teilweise zu Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 kommen. Im Bebauungsplan wird daher festgesetzt:

Lärmschutz § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB

Im gesamten Plangebiet sind an den den Lärmquellen zugewandten Gebäudeseiten, bei Neu-, Um- oder Erweiterungsbauten, aufgrund der Immissionen aus Verkehrs- und Gewerbelärm, im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG), für Wohnungen und sonstige Aufenthaltsräume, bauliche und/oder sonstige Vorkehrungen zur Lärminderung zu treffen.

Nach DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau, Anforderungen und Nachweise", Ausgabe November 1989, Nr. 5, Tabellen 8 und 9, sind zum Schutz von Aufenthaltsräumen gegen Außenlärm die Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen einzuhalten.

Zusätzlich wird für die oben angeführten Wohnungen empfohlen, bei Neu- und Umbau von Betriebswohnungen die Wohn- und Schlafräume auf die der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes abgewandten Gebäudeseite zu legen.

#### Hinweis zur schriftlichen Festsetzung:

Mit Einhaltung der erforderlichen Luftschalldämmung der Außenbauteile gemäß DIN 4109 ist gewährleistet, dass die nach VDI 2719 "Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen" Tabelle 6, genannten Anhaltswerte für anzustrebende Innenschallpegel (gültig nur für von außen in Aufenthaltsräume eindringenden Schall) nicht überschritten werden.

## 4.6 Umweltrelevante Infrastruktur

Im nördlichen Bereich des Plangebietes sind eine Fernwärmeleitung DN 400 sowie ein Abwasserkanal vorhanden, die für die Versorgung des Plangebietes herangezogen werden können.

Die vorhandene Fußwegverbindung vom Maimarkt zum Stadion wird im Bereich Seckenheimer Landstraße neu gestaltet, ebenso in dem Abschnitt Parkplatz - Hermsheimer Straße.

## 5. Inhalte des Bebauungsplanes

### 5.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs. 1 BauGB)

#### 5.1.1 Art der baulichen Nutzung

Im Bebauungsplan werden für die für eine bauliche Nutzung vorgesehenen Flächen folgende Nutzungen festgesetzt:

a) Gewerbegebiet (Ge) gemäß § 8 BauNVO

- Unter Berücksichtigung des Zentrenkonzeptes werden in den Gewerbegebieten (Ge und Ge1) die Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen, deren angebotenes Sortiment lt. Liste zentrenrelevant ist, d.h. diese Sortimente sind städtebaulich begründet in Stadtteilzentren, in der Innenstadt oder in Wohngebieten anzusiedeln, nicht aber in Gewerbegebieten (s. Anlage 1.1a)
- Aufgrund der Prognose zum Gewerbelärm dürfen für die im Bebauungsplan festgesetzten Gewerbegebiete die flächenbezogenen Schalleistungspegel im Nachtzeitraum (22.00 bis 06.00 Uhr) den Wert von 45 dB/m<sup>2</sup> Grundfläche des Gebietes nicht überschreiten.

Gegliedert wird in GE- und GE-1-Gebiete

#### Gewerbegebiet Ge

Zulässig sind lt. § 8 Abs. 1 und 2 BauNVO

- Gewerbebetriebe, von denen keine erheblichen Belästigungen ausgehen
- Lagerhäuser
- Büro-, Geschäfts- und Verwaltungsgebäude einschließlich Einrichtungen für Forschung und Entwicklung.

Ausnahmsweise zulässig sind lt. § 8 Abs. 3 BauNVO

- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind;
- Anlagen für kirchliche, soziale und gesundheitliche Zwecke.

Nicht zulässig sind lt. § 1 Abs. 5 und Abs. 9 BauNVO folgende nach § 8 Abs. 2 (1) BauNVO zulässige Nutzungen:

- Einzelhandelsbetriebe, wenn das angebotene Sortiment der Liste Anlage 1.1a zuzuordnen ist;
- *Lagerplätze und öffentliche Betriebe*
- Tankstellen und Autowaschanlagen;
- Anlagen für sportliche Zwecke.

Nicht Bestandteil des Bebauungsplanes ist lt. § 1 Abs. 6 BauNVO folgende nach § 8 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässige Nutzung:

- Vergnügungsstätten

#### Gewerbegebiet GE-1

Im nördlichen Planbereich, zwischen Dürerknoten und ehemaliger Jugendverkehrsschule sowie für die Grundstücke im nordöstlichen Planbereich, die an die Liegenschaft der Wehrbereichsverwaltung mit Wohnheimnutzungen grenzen wird ein eingeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt, in dem Gewerbebetriebe, die das Wohnen nicht wesentlich stören sowie Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude zulässig sind, aus Gründen des vorbeugenden Immissionsschutzes und zur Vermeidung von Konflikten infolge von Nachbarschaften mit stark unterschiedlichen Nutzungsarten (vorhandene Wohnnutzung / Gewerbeflächen).

Zulässig sind lt. § 8 BauNVO

- Sonstige, das Wohnen nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,
- Büro-, Geschäfts- und Verwaltungsgebäude einschließlich Einrichtungen für Forschung und Entwicklung.

Ausnahmsweise zulässig sind lt. § 8 Abs. 3 BauNVO

- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind;

- Anlagen für kirchliche, soziale und gesundheitliche Zwecke.
- Nicht zulässig sind lt. § 1 Abs. 5 und Abs. 9 BauNVO folgende nach § 8 Abs. 2 (1) BauNVO zulässige Nutzungen:
- Lagerhäuser, Lagerplätze, öffentliche Betriebe;
  - Einzelhandelsbetriebe, wenn das angebotene Sortiment der Liste Anlage 1.1a zuzuordnen ist;
  - Tankstellen und Autowaschanlagen;
  - Anlagen für sportliche Zwecke.
- Nicht Bestandteil des Bebauungsplanes ist lt. § 1 Abs. 6 BauNVO folgende nach § 8 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässige Nutzung:
- Vergnügungsstätten.

b) Grünflächen

nach § 9 Abs. 1 (15) BauGB

werden festgesetzt als

- öffentliche Grünflächen, mit der Zweckbestimmung "Stadtteilplatz", um das Plangebiet städtebaulich zu gliedern und zu gestalten
- private Grünfläche mit der Zweckbestimmung einer "freihaltenden Funktion für die weitere Zukunft", um einen vorhandenen Bestand zu sichern, wobei das in der privaten Grünfläche gelegene Wohnhaus mit Nebengebäude *weiterhin genutzt werden kann*, soweit keine anderen Regelungen dem entgegenstehen. Das Grundstück ist in übergeordneten Planungen (Modell Räumliche Ordnung, Freiraumsicherungskonzept, Rahmenplan Ost), in der klimatologischen Untersuchung Mannheim-Südost (1986) und in der gutachterlichen Stellungnahme aus klimatologischer Sicht zu baulichen Entwicklungen im südöstlichen Stadtgebiet (1990) den Freihalteflächen/Grünflächen zugeordnet, die aus lufthygienischen Gesichtspunkten für die Frischluftzufuhr *der* Innenstadt und Schwetzingenstadt von Bedeutung sind.

c) Sonstiges Sondergebiet (SO)

nach § 11 BauNVO

mit der Zweckbestimmung "Flugplatz/Freihaltefläche, Abstandsfläche zur Start- und Landebahn" für eine zur Zeit gewerblich genutzte Fläche, die rd. 50.00 m tief in das Flugplatzgelände hineinragt. Durch diese Ausweisung erfolgt eine Geländearrondierung in einem Bereich, in dem eine bauliche Nutzung stark eingeschränkt ist. Die Fläche *wird als* Sicherheitsabstand/Freihaltefläche zur Start- und Landebahn dem Verkehrslandeplatz *hinzugefügt* und wird als solche festgesetzt.

5.1.2 Maß der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs. 1 BauGB)

Das Maß der baulichen Nutzung wird für das Plangebiet durch die Grundflächenzahl (GRZ) und aufgrund der Nachbarschaft zum Flugplatz durch die Höhe der baulichen Anlagen bestimmt werden.

a) Gewerbegebiet (GE, GE 1)

- Vorgesehen ist eine ca. 2 bis max. 5-geschossige Bebauung. (97,50 bis 117,5 0 m über NN)
- Die GRZ beträgt 0,8; die GFZ beträgt 1,2 im östlichen Bereich mit 97,50 m *Gebäudehöhe* und 2,4 in den höher bebaubaren Bereichen.

## 5.2 Bauweise

(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

- Für alle Randzonen wird "offene Bauweise" gemäß § 22 Abs. 2 BauNVO festgesetzt. (s. auch Ziff. 4.2.1)
- Für den Innenbereich (östlich und westlich des Harrlachweges) wird abweichende Bauweise festgesetzt.

Nach § 22 Abs. 4 BauNVO können Gebäude in der abweichenden Bauweise an den seitlichen und rückwärtigen Grundstücksgrenzen errichtet werden. § 5 Abs. 1 Nr. 2 LBO (öffentlich-rechtliche Sicherung z.B. Baulast) wird dadurch nicht berührt.

- Für das Grundstück der Jugendverkehrsschule wird die Bauweise nicht festgesetzt.

## 5.3 Lärmschutz

Aufgrund der Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) wird folgende Festsetzung getroffen:

Lärmschutz § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB

Im gesamten Plangebiet sind an den den Lärmquellen zugewandten Gebäudeseiten, bei Neu-, Um- oder Erweiterungsbauten, aufgrund der Immissionen aus Verkehrs- und Gewerbelärm, im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG), für Wohnungen und sonstige Aufenthaltsräume, bauliche und / oder sonstige Vorkehrungen zur Lärminderung zu treffen.

Nach DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau, Anforderungen und Nachweise", Ausgabe November 1989 Nr. 5, Tabellen 8 und 9, sind zum Schutz von Aufenthaltsräumen gegen Außenlärm die Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen einzuhalten.

Hinweise zur schriftlichen Festsetzung:

Mit der Einhaltung der erforderlichen Luftschalldämmung der Außenbauteile gemäß DIN 4109 ist gewährleistet, dass die nach VDI 2719 "Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen" Tabelle 6, genannten Anhaltswerte für anzustrebende Innenschallpegel (gültig nur für von Außen in Aufenthaltsräume eindringende Schall) nicht überschritten werden.

## 5.4 Grünordnungsmaßnahmen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und 25 BauGB i.V.m. § 74 LBO)

- Der Grünordnungsplan ist soweit er Festsetzungen gemäß § 9 (1) Nr. 15, 22 und 25 BauGB und § 9 Abs. 4 BauGB enthält in Verbindung mit § 74 LBO Bestandteil dieses Bebauungsplanes.
- Im Rahmen der Grünleitplanung werden spezielle Aussagen über die Besonderheiten der Bepflanzung im Plangebiet getroffen.
- Über geforderte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft ist *teilweise* in der planerischen Abwägung (also noch während der Planungsphase) entschieden worden, *teilweise werden die Ausgleichsmaßnahmen bei dem Eingriff im Bereich des Grundstückes der Jugendverkehrsschule direkt im Planprozess getroffen.*  
Die Entscheidung *erfolgt* auf der Grundlage einer Umweltbilanzierung. Der Ausgleich und Ersatz ist quantifiziert und nicht abwägungsrelevant. Im Grünordnungs- und Bebauungsplan werden die städtebaulichen ökologischen Ziele dargestellt und festgesetzt.

- Der Ausgleich und Ersatz für die Eingriffe in Natur und Landschaft wird durch eine Qualitätssteigerung der Flächen im Plangebiet erreicht. Aus den derzeit vorhandenen, zu ca. 70 % versiegelten Flächen werden ökologisch hochwertige Grundstücksflächen geschaffen.

## **5.5 Verbrennungsverbot** (§ 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB)

Im Hinblick auf die lufthygienische Situation (Ziffer 4.2.2) wird in dem Bebauungsplan Nr. 61 / 9 ein Verbrennungsverbot aufgenommen und dessen Festsetzung wie folgt begründet: Rechtsgrundlage für eine solche Festsetzung liefert der § 9 Abs. 1 Nr. 2 des Baugesetzbuches, der es den Gemeinden ermöglicht, in Bebauungsplänen Gebiete festzusetzen, in denen aus besonderen städtebaulichen Gründen oder zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, bestimmte luftverunreinigende Stoffe nicht oder nur beschränkt verwendet werden dürfen. Dieser Intention ist das Land mit der Veröffentlichung des Luftreinhalteplanes Mannheim (u.a. Emissionskataster, Immissionskataster, Wirkungskataster und Ursachenanalyse) gefolgt.

## **5.6 Liste der zentrenrelevanten Sortimente**

- Bekleidung aller Art
- Blumen
- Bücher, Zeitschriften
- Foto, Video, Telefon
- Geschenkartikel
- Glas / Porzellan / Keramik
- Hausrat, Haushaltswaren
- Heimtextilien, Stoffe, Bettwaren
- Kosmetika, Drogeriewaren, Reinigungsmittel
- Kunst, Antiquitäten
- Kurzwaren, Handarbeiten, Wolle
- Musikinstrumente, Musikalien
- Näh- und Strickmaschinen / Zubehör
- Nahrungs- und Genussmittel (einschl. Verkaufsstellen von Betrieben des Ernährungshandwerkes)
- Optik und Akustik
- Papier-, Schreibwaren, Schul-, Bastelbedarf
- Pharmazeutika
- Schuhe, Lederwaren
- Spielwaren
- Sportartikel, Sportgeräte, Fahrräder
- Tonträger
- Uhren, Schmuck, Silberwaren
- Unterhaltungselektronik
- Waffen, Jagd- und Anglerbedarf
- Zooartikel, lebende Tiere

## 6. Infrastruktur

### 6.1 Erschließungskonzept

#### 6.1.1 Anschluss an das übergeordnete Straßennetz

Das geplante, im Endausbau rd. 11.1 ha reine Bauflächen umfassende Gewerbegebiet am Harrlachweg erzeugt Ziel- und Quellverkehr, der das Wohngebiet Neuostheim nicht zusätzlich belasten soll. Deshalb erhält das Gebiet einen Anschluss an die B 37/Wilhelm-Varnholt-Allee, über den der Hauptverkehr des Plangebietes in das überörtliche Verkehrsnetz abfließen kann. Genutzt wird dafür die im Bebauungsplan Nr. 61/8 "Verlängerung der Start- und Landebahn des Flugplatzes Neuostheim" als Geh- und Radweg mit seitlichen Grünstreifen ausgewiesene 10,00 m breite Verbindungstrasse zwischen Hermsheimer Straße und Maimarktparkplatz sowie ein ca. 3,00 m breiter Streifen des Privatgrundstückes Hermsheimer Straße 15 (Flst.-Nr. 5942). Die vorhandene Wegverbindung ist z. Zt. in einer Breite von 6,00 m als fußläufige Verbindung zwischen Carl-Benz-Stadion und Maimarktparkplatz angelegt. Sie erhält eine Neuprofilierung und einen ampelgeregelten Anschluss an die B 37/Wilhelm-Varnholt-Allee in beiden Fahrtrichtungen. Die stadteinwärts führende Fahrspur der B 37 wird dreispurig weitergeführt. Aus Richtung Innenstadt erfolgt die Zufahrt über einen im Bereich der Anschlussstelle Maimarktparkplatz gelegenen U - turn (Wender).

#### 6.1.2 Innere Erschließung

Die Haupterschließungsachse des Plangebietes ist der Harrlachweg, der dem Gebiet den Namen gab. Quer dazu wird die Straße Am Schäferstock über den Harrlachweg hinaus in Form einer auf den Harrlachweg zurückführenden Schleife verlängert und wird als weitere Achse den Ziel- und Quellverkehr des Gebietes zur Wilhelm-Varnholt-Allee aufnehmen. Die Hermsheimer Straße mit ihrer (teilweise) nur einseitigen Bebauung ist lediglich Anliegerstraße. *Der nördliche in Ost-West-Richtung verlaufende Teil der Hermsheimer Straße wurde entwidmet.*

Die geplante Form der Erschließung ermöglicht

- a) die Anfahrbarkeit aller Gewerbegrundstücke von öffentlichen Straßen aus,
- b) die Anordnung einer Zufahrt für den Segelsportverein in das nordwestliche Gelände des Flugplatzes als Ersatz für den derzeit vorhandenen Zugang über den Autohof,
- c) *eine Zufahrt zum Bereich der Grasbahn des Verkehrslandeplatzes, die z. Zt. des Maimarktes temporär als Besucherparkplatz genutzt und nach Vorliegen einer Gesamtlösung Maimarktparkplatz einem angrenzenden Grundstück zugeordnet werden wird,*
- d) eine Zufahrt zu den Parkplätzen des Kleingartenvereins, dessen Parkplatzsituation im Rahmen der städtebaulichen Erneuerung neu zu regeln ist. Die derzeitige Zufahrt zu den westlichen Parkplätzen und die Parkplätze im Osten am Harrlachweg liegen in Bereichen, die überplant werden und damit künftig nicht mehr für Zwecke der Kleingartenanlage zur Verfügung stehen. Für die rd. 30 Kleingärten werden außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches der Planungen auf einem Restgrundstück des Betriebshofes des Grünflächenamtes, das bereits im BPlan Nr. 61/8 "Landebahnverlängerung" als Kleingartenanlage ausgewiesen ist, Ersatzparkplätze vorgesehen. Die Zufahrt liegt im Geltungsbereich der Planung und wird entsprechend planungsrechtlich gesichert. Sie erfolgt entlang der östlichen Grenze des Grundstückes Am Schäferstock 6, Flst.-Nr. 5933/15.

Parkplätze für Lieferverkehr und Kurzzeitparker werden in Teilbereichen östlich des Harrlachweges, am Südrand der Straße Am Schäferstock sowie am Harrlachweg vorgesehen.

*Die Straße Am Schäferstock erhält östlich des Harrlachweges teilweise eine Neigung von ca. 2,0 % in Richtung Osten bzw. Nord-Osten.*

### 6.1.3 Fußweg Maimarktparkplatz/Carl-Benz-Stadion

Für den Fußweg wird eine Breite von ca. 3,00 m (so wie sie bereits entlang der Hermsheimer und Seckenheimer Straße angelegt ist), als ausreichend angesehen für die Verbindung zwischen Parkplatz und Hermsheimer Straße. Der Fußweg wird auf der Nordseite des geplanten Anschlusses Hermsheimer Straße/Wilhelm-Varnholt-Allee angeordnet.

Bei größeren Veranstaltungen im Carl-Benz-Stadion kann 1 Fahrspur der Anschlussstrasse für den Pkw-Verkehr gesperrt, so dass ein Fußweg von rd. 6,00 m Breite (so wie bisher) zur Verfügung steht, um die den Maimarktparkplatz nutzenden Besucher des Carl-Benz-Stadions aufzunehmen.

### 6.1.4 Radweg

Eine Radwegverbindung entlang der Hermsheimer Straße parallel zum Bahndamm mit Anschluss an die Seckenheimer Landstraße in Nähe der Bahnunterführung ist vorgesehen.

## 6.2 Ver- und Entsorgung

### 6.2.1 Wasserversorgung

Die *Anbindung an* das bestehende Wasserversorgungssystem ist gewährleistet.

### 6.2.2 Energieversorgung

#### Strom

Ein weiterer Ausbau des im Plangebiet bestehenden Stromversorgungsnetzes ist gewährleistet.

#### Gas

Eine leitungsgebundene Energieversorgung mit Erdgas ist möglich.

#### Fernwärme

Im nördlichen Plangebiet ist eine Fernwärmeleitung vorhanden, an die angeschlossen werden kann. Für eine von der MVV innerhalb des Plangebietes vorgesehene Pumpstation wird unterirdisch im Vorgartenbereich des Grundstücks (der ehem. Jugendverkehrsschule) Hermsheimer - Straße / Ecke Harrlachweg eine Option offen gehalten.

### 6.2.3 Entwässerung

Ein Hauptentwässerungskanal verläuft von Seckenheim her kommend unter der Riedbahn hindurch in Ost-West-Richtung.

Ein weiterer Entwässerungskanal liegt im Harrlachweg und in der Straße Am Schäferstock. Das Gebiet östlich des Harrlachweges kann an den in Ost-West-Richtung verlaufenden Hauptkanal *bzw. an den Kanal im Harrlachweg* angeschlossen werden.

Das Grundstück Flst.-Nr. 5942 (private Grünfläche mit einer "freihaltenden Funktion") kann an die Straße Am Schäferstock angeschlossen werden.

### 6.2.4 Abfallentsorgung

Die Abfallentsorgung des Plangebietes erfolgt nach den *geltenden* Regeln.

## 7. **Kinderfreundlichkeit**

Die im Rahmen der UEP durchgeführte Kinderfreundlichkeitsprüfung für das Plangebiet zeigte keine im BPlan besonders zu beachtenden Hinweise auf.

Die Verlagerung des *Ballspielplatzes* aus dem Gewerbegebiet in eine die Erreichbarkeit für Kinder verbesserte Lage *südlich der Seckenheimer Landstraße im Zufahrtsbereich / Freihaltefläche zum Flugplatz* bzw. alternativ in das Sportgelände westlich der Riedbahn wurde *insgesamt* positiv bewertet.

*Um mögliche Konflikte, die aus dem Nebeneinander Wohnen – Ballspielplatz entstehen könnten, im Verfahren planungsrechtlich zu klären, wurde ein Bebauungsplanverfahren für den Standort “ Fachhochschulen“ eingeleitet und eine gutachterliche Einschätzung zur Lärmsituation in Auftrag gegeben.*

## 8. **Sozialplan**

Falls sich Bebauungspläne und/oder städtebauliche Sanierungsmaßnahmen voraussichtlich nachteilig auf die persönlichen Lebensumstände der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen auswirken, soll die Gemeinde nach § 180/181 BauGB zusammen mit den Betroffenen Vorstellungen entwickeln, wie diese nachteiligen Auswirkungen vermieden oder gemildert werden können.

Das Gebiet Harrlachweg ist als unter- und fehlgenutzter Standort mit hoher Lagegunst ausgestattet. Aus diesem Grund sahen bereits das Modell Räumliche Ordnung und der Rahmenplan Mannheim-Ost eine Umnutzung und Aufwertung des Geländes vor. Damit wird den Grundsätzen der Innenentwicklung Rechnung getragen, nach denen die Neuordnung bestehender Bauflächen Vorrang gegenüber der Neuausweisung von Baugebieten haben soll. Die Ziele der Neuordnung des Bereiches Harrlachweg sind nur dann zu erreichen, wenn die Gebäude östlich des Harrlachweges abgebrochen werden. Auf den Grundstücken östlich des Harrlachweges waren zum Zeitpunkt der Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) rund 30 Mieter und Untermieter ansässig, für die das Sanierungsverfahren nachteilige Auswirkungen hat. Seit 1994 wurden folgende Maßnahmen zur Sozialplanung ergriffen:

### 8.1 **Berücksichtigung der Belange der sanierungsbetroffenen gewerblichen Mieter**

Im Rahmen der Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen (VU) im Herbst/Winter 1994/95 wurden sämtliche Eigentümer und Mieter im Untersuchungsgebiet in Einzelgesprächen über die Planungsziele der Stadt informiert. Darüber hinaus wurden die sozialen und betrieblichen Merkmale der im Gebiet wohnenden und arbeitenden Nutzer erhoben. Den Mietern im Bereich östlich des Harrlachweges wurde mitgeteilt, dass die Stadt voraussichtlich nach Erwerb der Grundstücke des Bundes alle Gebäude abbrechen wird. In diesem Zusammenhang wurde erklärt, dass die Verwaltung den betroffenen Mietern bei der Suche nach Ersatzwohnungen bzw. Ersatzstandorten und bei der Abfederung möglicherweise entstehender besonderer Härten im sozialen und wirtschaftlichen Bereich behilflich sein wird.

Am 19.12.1995 hat der Gemeinderat den Bericht über die Durchführung der VU zustimmend zur Kenntnis genommen und die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets beschlossen. In der Beschluss-Vorlage wird zum Thema "Nutzungskonzept" ausgeführt:

”Im Nutzungskonzept ist vorgesehen, dass die gesamten Baulichkeiten östlich des Harrlachweges nach dem Erwerb der Bundesgrundstücke durch die Stadt abgebrochen und neu geordnet werden sollen. Die vorhandenen Betriebe sollen im Rahmen des Sanierungsverfahrens an Ersatzstandorte verlagert werden.”

Im Bericht über die VU sind die Ergebnisse der Erhebungen über die Miet- und Pachtverhältnisse, die soziale und wirtschaftliche Struktur des Gebietes, die Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen sowie die Grundsätze für den Sozialplan dargestellt worden.

Die vorgesehene Umsiedlung der Betriebe verzögerte sich zunächst, da die Grunderwerbsverhandlungen mit dem Bund langwierig waren.

Die Mieter östlich des Harrlachweges wurden von der Verwaltung in zahlreichen Gesprächen seit 1994 über den jeweiligen Stand des Verfahrens unterrichtet. In Anbetracht der Verzögerungen bei den Grunderwerbsverhandlungen mit dem Bund wurde den Betrieben angeboten, frühzeitig und ohne jeden Zeitdruck eine Verlagerung an Ersatzstandorte durchzuführen.

Alle Mieter mit Ausnahme der Autohof GmbH hatten Mietverträge mit relativ kurzen Kündigungsfristen. Im Hinblick auf die für die Jahre 1999 und 2000 geplanten Betriebsverlagerungen wurden entsprechende Kündigungen bzw. einvernehmliche Vereinbarungen über die Beendigung der Mietverhältnisse zum überwiegenden Teil erst seit dem Frühjahr 1999 veranlasst. Der auf die Dauer von 20 Jahren abgeschlossene Mietvertrag mit der Autohof GmbH auf dem städtischen Grundstück endete unabhängig von dem Sanierungsverfahren zum 30.09.1999. Alle Mietverhältnisse konnten inzwischen einvernehmlich beendet werden.

Bei der Durchführung der Betriebsverlagerungen wurden die Betriebe unterstützt. (In Sonderfällen, bei Verdacht einer durch den Mieter verursachten Kontamination gilt dies jedoch nur in eingeschränktem Umfang.) Im Regelfall kam grundsätzlich folgende Unterstützungsmaßnahmen in Betracht:

- Unterstützung bei der Suche nach einem Ersatzstandort u.a. durch Nachweis von privaten und/oder städtischen Objekten,
- Finanzierungsberatung im Zusammenhang mit der Betriebsverlagerung,
- Prüfung, ob etwaige besondere Härten durch die Zahlung eines Härteausgleichs abgefedert werden können.

Die Entscheidung über die jeweils geeigneten und gebotenen Maßnahmen wurden anhand des konkreten Einzelfalls bei jedem betroffenen Betrieb individuell festgelegt.

## **8.2 Berücksichtigung der Belange der sanierungsbetroffenen Wohnungsmieter**

Die Aussagen bezüglich der gewerblichen Mieter gelten im gleichen Umfang für die im Plangebiet östlich des Harrlachweges ansässigen Wohnmieter, mit denen Gespräche wegen der Umsetzung in neue Wohnungen geführt wurden. Aufgrund der Gebietsstruktur waren aber im Vergleich zu den Gewerbebetrieben nur vergleichsweise wenige Wohnmieter anzutreffen.

Von den ursprünglich 3 Wohnmieter wurde ein Mietverhältnis durch einen gerichtlichen Vergleich zum 30.06.2000 beendet. Dieses Mietverhältnis wurde ohne Zustimmung der Stadt durch den Umbau von Gewerberäumen des Autohofes in Wohnraum begründet. Ein anderer Mieter hat selbst eine neue Wohnung gefunden. Das letzte Wohnmietverhältnis wurde im Zusammenhang mit der Verlagerung des Betriebes beendet.

Zu den Hilfestellungen für die Wohnmieter zählte auch die pauschalierte Übernahme von evtl. Umzugskosten im Rahmen der Sanierung.

**9. Kosten** (sie sind gesondert in der Anlage 2.1a aufgeführt.)

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wurden städtebauliche Missstände aufgezeigt, die durch entsprechende Maßnahmen behoben werden können. Dadurch entstehen u.a. Kosten für

- den Abbruch der Gebäude östlich des Harrlachweges und die Sanierung von Altlasten,
- die Herstellung eines Straßenanschlusses an die Wilhelm-Varnholt-Allee,
- die Herstellung neuer Erschließungsstraßen und für Straßenumbaumaßnahmen,
- die Geländemodellierung,
- die Anlage eines öffentlichen Platzes,
- Baumpflanzungen im Straßenraum,
- die Verlegung der Jugendverkehrsschule inkl. Neubau in MA-Käfertal, Oskar - von Miller-Straße -
- die Verlagerung eines Bolzplatzes,
- die Verlagerung des Betriebshofes des Grünflächenamtes und
- die Verlagerung von Betrieben und Bewohnern

**10. Abwägung der Belange**  
(§ 1 Abs. 6 BauGB)

**10.1 Allgemeine Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse**  
(§ 1 Abs. 5 (1) BauGB)

werden durch Festsetzungen zum Lärmschutz und zu im Boden vorhandenen Altlasten wie folgt erfüllt:

**10.1.1 Lärmschutzbelange**

**Gewerbelärm**

Sowohl innerhalb des bestehenden Gewerbegebietes Am Schäferstock als auch in der angrenzenden Nachbarschaft zum Plangebiet (WA an der Seckenheimer Landstraße, Mi für die Wohnheime der als SO-Gebiet festgesetzten Fachhochschule der Bundeswehr) ist heute eine Wohnnutzung vorhanden. Aufgrund vorhandener städtebaulicher Missstände im Plangebiet wird die vorhandene gewerbliche Nutzung neu strukturiert. Eine Prognose zum Gewerbelärm, die nach der DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, vom ungünstigsten Fall ausgehen muss, da die Art der zukünftig im Gebiet anzusiedelnden Gewerbebetriebe nicht bekannt ist, sieht für alle neu geplanten Gewerbeflächen die Annahme eines Schalleistungspegels von 60 dB(A)/m<sup>2</sup> Gewerbefläche sowohl über die Tages- als auch über die Nachtzeit vor. Zur Vermeidung von Immissionskonflikten zu bestehenden Wohn- und Mischgebietsnutzungen wird für das Plangebiet ein flächenbezogener Schalleistungspegel für den Nachtzeitraum (22.00 bis 06.00 Uhr) festgelegt, der den Wert von 45 dB/m<sup>2</sup> Grundfläche nicht überschreiten darf. Damit wird dem öffentlichen Belang der Anforderung an gesunde, im Plangebiet vorhandene und zukünftig ausnahmsweise zulässigen Wohnnutzung für Betriebszugehörige Rechnung getragen.

## Verkehrslärm

Weitere Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die Festsetzung zum Lärmschutz (passiver Lärmschutz) und durch Ausweisung von Ge 1-Flächen (Gewerbebetriebe, die das Wohnen nicht wesentlich stören mit überwiegender Büro-, Geschäfts- und Verwaltungsnutzung) vor dem vorhandenen Wohngebiet Neuostheim und vor den vorhandenen Wohnheimen der Fachhochschule des Bundes als Nutzungsabstufungen zu den bestehenden und den geplanten Ge-Flächen (Gewerbeflächen, von denen keine erheblichen Belästigungen ausgehen), erfüllt. Diese Abstufung ist gerechtfertigt aus Gründen des vorbeugenden Immissionsschutzes, zur Vermeidung von Konflikten infolge von Nachbarschaften mit stark unterschiedlichen Nutzungen.

Hier stehen günstigste Rahmenbedingungen für die Ansiedlung einer hochwertigen gewerblichen Nutzung (Zentrumsnähe, gute Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz, attraktive Unternehmensstandorte in der Nachbarschaft, Flugplatznähe) in Konflikt mit einer vorhandenen Lärmvorbelastung des Standortes, die teilweise verursacht wird durch die o.g. Vorzüge des Standortes (Flugplatznähe, direkte Anbindung an das übergeordnete Straßennetz / Autobahn). Der Ansiedlung von Gewerbebetrieben und damit der Schaffung von Arbeitsplätzen und der in diesem Zusammenhang eingeleiteten Aufwertung eines Gebietes mit städtebaulichen Missständen wird eine hohe Priorität eingeräumt. Die vorhandene Lärmbelastung wird durch eine entsprechende Festsetzung für die Innenraumbereiche reduziert.

### 10.1.2 Altlasten

Innerhalb des Geltungsbereiches waren Altlasten im Boden vorhanden (u.a. im Bereich Schrottplatz und Tankstelle). Es handelte sich dabei um Verunreinigungen, die analysiert worden sind und die durch entsprechende Maßnahmen vor Beginn der Baumaßnahmen beseitigt wurden.

## 10.2 Fortentwicklung vorhandener Ortsteile

sowie Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes  
(§ 1 Abs. 5 (4) BauGB)

Das Plangebiet grenzt an Nutzungen, die keine Weiterentwicklung ermöglichen und von denen teilweise Emissionen ausgehen.

- Flugplatz im Osten
- Wilhelm-Varnholt-Allee (alte B37) im Süden, die eingebettet ist in den Grünzug Mannheim-Ost
- Riedbahn im Westen
- Wohngebiet Neuostheim sowie Sondergebiet mit Fachhochschulen im Norden

Sie beeinflussen die Entwicklungsmöglichkeiten und die Gestaltung entscheidend. Die Höhenentwicklung ist abgestimmt auf die Belange des Verkehrslandeplatzes Neuostheim; die Nutzungseinschränkungen im Gewerbegebiet selbst wiederum berücksichtigen die vorhandene Nachbarschaft (z.B. Wohngebiet Neuostheim, Wohnheime der Fachhochschule, Kleingärten).

Trotz der in unmittelbarer Nachbarschaft des Plangebietes vorhandenen Lärmemissionen scheint es geboten, das bereits baulich genutzte Areal weiterzuentwickeln und einer höherwertigen Nutzung zuzuführen. Dem städtebaulichen Ziel, für Mannheim eine zukunftsorientierte Standortsicherung im Dienstleistungsbereich und damit die Ansiedlung insbesondere von hochwertigen Büronutzungen planungsrechtlich zu sichern, wird eine hohe Priorität eingeräumt. Die Auswirkungen der in der Nachbarschaft vorhandenen negativen Randbedingungen (Lärmproblematik) können durch entsprechende Festsetzungen gemildert werden.

Für ein im Grünzug Mannheim-Ost liegendes bewohntes Grundstück wird "Private Grünfläche" mit der Zweckbestimmung einer "freihaltenden Funktion für die weitere Zukunft" festgesetzt. Das Grundstück, auf dem das Gebäude errichtet worden ist, lag schon immer im Außenbereich.

Es wurde lt. Verfügung des Badischen Bezirksamtes Mannheim vom 07.03.1924 am 24.03.1924 mit der baurechtlichen Verpflichtung (Baulast) belegt, nach der der Eigentümer des Grundstückes Lagerbuch Nr. 5942 die baurechtliche Verpflichtung übernimmt "für Zugänglichkeit und Entwässerung der Wohnstätte selbst Sorge zu tragen und das Wohngebäude jederzeit auf Verlangen der Baupolizeibehörde ohne Anspruch auf Entschädigung zu entfernen". Die Festsetzungen des Bebauungsplanes stehen nicht in Widerspruch zu den Gegebenheiten.

Durch den Bebauungsplan wird der südliche Ortsrand gestaltet, dem teilweise eine Kleingartenanlage vorgelagert ist, teilweise grenzt er an das offene Gelände des Flugplatzes. Durch Festsetzung einer offenen Bauweise in diesem Bereich wird eine "Grünverzahnung" mit der gewerblichen Nutzung erreicht.

### **10.3 Belange der Wirtschaft**

(§ 1 Abs. 5 (8) BauGB)

Den Belangen der Wirtschaft wird Rechnung getragen durch eine gute Verkehrsanbindung an das überörtliche Straßennetz sowie durch eine innere Erschließung, über die alle Gewerbegrundstücke an das öffentliche Straßennetz angebunden sind.

Die Grundstücksstruktur ist kleinteilig, die Zusammenfassung zu größeren Flächen- und Nutzereinheiten ist möglich im inneren Bereich mit abweichender Bauweise.

Für die im Plangebiet ansässigen Betriebe ohne Bestandsschutz werden Ersatzstandorte gesucht, über eine Verlagerung wird verhandelt. Lediglich für die Autohof GmbH konnte auch vor dem Hintergrund des zum 30.09.1999 auslaufenden Mietvertrages trotz langjähriger Bemühungen kein Ersatzstandort gefunden werden, der von der Firma akzeptiert wurde. Obwohl die Rahmenbedingungen wie z.B.

- möglichst zentrale Lage
- direkter Autobahnanschluss
- Grundstücksgröße ca. 2.0 - 3.0 ha
- Beteiligung von Investoren / Betreiber an Investitionskosten für anzulagernde Infrastruktureinrichtungen

schwer zu erfüllen sind, konnten zwei mögliche Ersatzstandorte angeboten werden, die jedoch abgelehnt wurden. Diese Grundstücke wurden zwischenzeitlich vergeben, so dass im Rahmen des Planverfahrens auf einen Ersatzstandortnachweis verzichtet werden muss. In der Abwägung müssen die Interessen der Firma, die optimale Standortbindungen in Mannheim wünscht, zurückgestellt und die Tatsache, dass in einem dicht besiedelten Ballungsraum keine geeigneten Flächen vorhanden sind, auf denen ein Autohof mit den dazugehörigen Infrastruktureinrichtungen angesiedelt werden kann, akzeptiert werden.

Der Ausschluss von zentrumsrelevanten Einzelhandelsbetrieben steht im Einklang mit der städtebaulichen Zielsetzung

- eine Sicherung und Weiterentwicklung der Attraktivität und Zentralität der Mannheimer Innenstadt,
- eine Sicherung und Weiterentwicklung der Stadtteilzentren Neuostheim und Neuhermsheim,

- eine Sicherung und Verbesserung der verbrauchernahen Grundversorgung innerhalb der auf das Plangebiet grenzenden Wohnquartiere zu erreichen.

Diesen Zielen wird eine sehr hohe Priorität eingeräumt. Ihnen würde eine Ansiedlung von Einzelhandel mit zentrenrelevantem Sortiment im Bereich Harrlachweg zuwiderlaufen. Aufgrund der vorgesehenen attraktiven Neubebauung östlich des Harrlachweges und der künftig besseren Verkehrsanschließung durch die Anbindung an die B 37 ist zu erwarten, dass langfristig auch westlich des Harrlachweges eine bauliche und nutzungsstrukturelle Aufwertung erfolgt.

## **Kostenübersicht zum Bebauungsplan Nr. 61/9 "Autohofgelände am Harrlachweg**

Die Planungen verursachen Kosten, die teilweise über Sanierungsfördermittel, Entgelte/Ge-bühren/Beiträge und über städtische Mittel zu finanzieren sind. Die unrentierlichen, nicht durch Einnahmen gedeckte Kosten werden durch das Land im Rahmen des Landessanierungsprogrammes (LSP) zu 60 v.H. bezuschusst. Der Komplementäranteil der Stadt beträgt 40 v.H. zzgl. der nicht förderfähigen Kosten.

### **1. Abbruchkosten: 4.030.000 €**

Bis auf kleinere Restarbeiten sind die im September 1999 begonnenen Abbruchmaßnahmen abgeschlossen. Durch unvorhergesehene Altastenfunde und Fundamentreste haben sich die Abbruchkosten auf insgesamt rd. 4.030.000 € erhöht. An den Kosten für den Abbruch beteiligt sich die Autohof GmbH mit rd. 179.000 €.

Die Abbruchmaßnahmen sind über das Landessanierungsprogramm förderfähig. Bezüglich einer Beteiligung an den Kosten für die Altlastenbeseitigung auf dem ehem. Bundesgrundstück wird derzeit mit der Bund verhandelt.

### **2. Erschließungsmaßnahmen:**

Da die Maßnahme im vereinfachten Sanierungsverfahren durchgeführt wird, können grundsätzlich Erschließungsbeiträge erhoben werden, soweit diese in der Vergangenheit nicht schon abgerechnet worden sind. Die Kosten für die Erschließungsanlagen sind im Rahmen des LSP nur dann zuwendungsfähig, wenn sie nicht im Wesentlichen über Entgelte, Gebühren oder Beiträge finanziert werden können. Kommt ausnahmsweise eine Sanierungsförderung in Betracht, etwa weil für die Erschließung größerer gemeindeeigener Flächen Dritte nicht herangezogen werden können (z.B. bei Zwischenerwerb durch die Gemeinde wie im Fall des Harrlachweges), so sind die späteren Entgelte, Gebühren oder Beiträge als sanierungsbedingte Einnahmen zu behandeln.

#### **2.1 Kosten für Leitungsverlegungen:**

Im Zusammenhang mit den Abbrucharbeiten ist eine Verlegung von Gas- und Wasserleitungen sowie Stromleitungen erforderlich. Die Kosten dafür betragen rd. 245.000 € und sind in Pos. 1 enthalten.

## **2.2. Kosten der Stadtentwässerung:**

Die Kosten für die Entwässerung werden über den städtischen Gebührenhaushalt finanziert. Für die errechneten ca. 1400 lfdm Kanal wurden 2.114.000 € veranschlagt und im Wirtschaftsplan des Eigenbetriebes eingestellt.

## **2.3. Kosten für Straßenbau:**

**6.000.000 €**

•

In diesen Kosten ist der Anschluss der Hermsheimer - Straße an die B 37 enthalten, der über das GVFG bezuschusst werden soll. Nach den Städtebauförderrichtlinien sind die Kosten für die Herstellung und Änderung von örtlichen öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen nur bis zu einer Förderobergrenze von 100 €/m<sup>2</sup> zuwendungsfähig. Die Förderobergrenze beinhaltet die Kosten für die Erdarbeiten, den Unterbau die Entwässerung, die Gestaltung der Oberflächen einschl. Beleuchtung, Möblierung, Begrünung und Anpassungsmaßnahmen.

## **2.4. Kosten für öffentl. Grünflächen und Baumpflanzungen:**

**217.000 €**

- • Anlage eines Stadtteilplatzes 63.000 €
- • Baumpflanzungen (II. Ordnung, kleinkronig) 154.000 €

Für das Anlegen des Stadtteilplatzes gilt die Förderobergrenze von 100 €/m<sup>2</sup>. Die Kosten der Baumpflanzungen sind entsprechend den Ausführungen unter Ziffer 2.3 in den 100 €/m<sup>2</sup> ebenfalls enthalten.

## **3. Verlagerung und Neubau der Jugendverkehrsschule:**

**1.850.000 €**

Das Gelände der Jugendverkehrsschule wurde in die Planungen zur Ansiedlung neuer Firmen und damit in die Überlegungen zur Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen einbezogen. Es wird künftig als Gewerbegebiet ausgewiesen. Daher war es erforderlich, die Jugendverkehrsschule zu verlagern auf einen Standort in Mannheim-Käfertal nördlich der Oskar-von-Miller-Straße. Die Kosten für den Umzug sowie für die Unterbringung der Einrichtung bis zur Fertigstellung des Neubaus werden aus den LSP bezuschusst, nicht jedoch die Kosten für den Neubau. Diese werden aus dem Grundstückserlös finanziert.

Die obengenannten Kosten beruhen auf einer vorläufigen Kostenschätzung.

## **4. Verlegung des Bolzplatzes:**

**46.000 €**

Die Verlegung des Bolzplatzes ist erforderlich geworden, da auf dem Grundstück an der Seckenheimer Landstraße ein Medien- und Kommunikationszentrum durch die LEG errichtet wurde.

Für den Bolzplatz ist ebenfalls die Förderobergrenze von 100 €/m<sup>2</sup> zu berücksichtigen. Als Ersatzstandort wird derzeit eine Fläche zwischen den Fachhochschulen des Bundes in Mannheim-Neustheim geprüft. Der entsprechende Aufstellungsbeschluss wurde im AUT am 26.02.2002 gefasst.

**5. Verlegung des Betriebshofes des Fachbereiches 68**

**1.585.000 €**

Kosten auf dem Ersatzgelände im Morchhof entstehen durch :

- Herstellen der Infrastruktur (Entwässerung, Versorgungsleitungen),
- Errichtung der Hochbauten mit Schüttboxen,
- Innere Grundstückerschließung und Verkehrsflächen.

Die Umsetzung der Planung im Harrlachweg insbesondere der Erschließung setzt mittelfristig einen Abbruch des Bürogebäudes des FB 68 am Harrlachweg / Am Schäferstock voraus, da die Fläche für die Anbindung der Erschließungsstraße an das vorhandene Straßennetz benötigt wird. Die Verlagerung und eine Substanzschädigung sind im Rahmen des LSP förderfähig. Nicht förderfähig sind die Kosten für die Erschließung des Grundstückes und Neubauten im Morchhof.

Für die Sanierung des Autohofgeländes am Harrlachweg sind folgende Haushaltsmittel in der Finanzposition 2.6150.9400.3400 veranschlagt :

<b>HHPlan</b>	<b>2002</b>	<b>1.250.000.- €</b>
	<b>2003</b>	<b>1.000.000.- €</b>
<b>Finanzplanung</b>	<b>2004</b>	<b>1.000.000.- €</b>
	<b>2005</b>	<b>500.000.- €</b>