

61 Stadtplanungsamt

Mannheim, den 17.01.1992
61.3.3/Schork/3488

Bebauungsplan Nr. 63/28a
für das Gebiet westlich
der Sinsheimer Straße in
Mannheim-Seckenheim
(Seckenheim-Nordwest)
- Teiländerung des Bebauungsplanes Nr. 63/24 -

Begründung

1. Beschreibung des Planungsbereiches

1.1 Räumlicher Geltungsbereich

Das Planungsgebiet (Anlage) wird begrenzt

- nach Norden durch den parallel zur B 37 verlaufenden Gleiskörper der OEG,
- nach Osten durch den Nord- u. Westrand des Wohngebietes an der Sinsheimer Straße bzw. am Gutacher Ring und durch das südlich daran anschließende Sportgelände und das Gewerbegebiet an der Wildbader Straße,
- nach Süden durch den Geltungsbereich des dort anschließenden Bebauungsplanes Nr. 63/28 (Seckenheim-Südwest),
- und nach Westen schließlich durch landwirtschaftlich genutzte Flächen.

1.2 Gegenwärtige Nutzungen innerhalb des Planungsgebietes

Das Planungsgebiet umfaßt ca. 11,89 ha und ist derzeit landwirtschaftlich genutzt. Ferner enthält es als Bestand den Straßenabschnitt der B 37 von östlich der BAB A 6 bis hin zur Pforzheimer Straße.

Überspannt wird das Planungsgebiet hauptsächlich durch die beiden dort am weitesten östlich verlaufenden Hochspannungsleitungen, von denen allein fünf der sieben Maststandorte in ersterem herrühren. Sie sind von der Planung als vorgegeben zu berücksichtigen.

1.3 Nutzung angrenzender Flächen

Vorwiegend grenzt das Planungsgebiet an landwirtschaftliche Nutzflächen, außerdem an das Sportgelände des SV 98/07 Seckenheim.

Soweit angrenzende Flächen bebaut sind, handelt es sich fast durchweg um die jeweils giebelseitig angrenzende Reihenhausbauung an der Sinsheimer Straße und dem Gutacher Ring sowie das eingeschränkte Gewerbegebiet an der Wildbacher Straße.

1.4 Grundbesitzverhältnisse

Der überwiegende Teil aller in das Plangebiet fallenden Grundstücke ist in Privatbesitz; somit ist der städtische Grundbesitz gering.

2. Anlaß, Bedingungen und Ziele der Planung

2.1 Anlaß

Mit der gewünschten, im Flächennutzungsplan dargestellten südlichen Erweiterung des Ortsteiles Seckenheim (innerhalb welcher der inzwischen rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 63/28 "Seckenheim Südwest" Erweiterungsabschnitt I ist) und mit insgesamt ca. 3.500 Einwohnern im Gefolge, entsteht ein zusätzliches Verkehrsaufkommen, welches als Ziel- und Quellverkehr mit ca. 5.600 Pkw-E/16 h das vorhandene Straßennetz (vorwiegend die Badener- und Kapellenstraße mit bereits heute 4.000 Pkw-E/16 h) bei Verzicht auf eine gesonderte Erschließungsstraße zusätzlich belasten würde.

Hinzu kommen die Fahrzeuge aus dem Neubaugebiet Seckenheim-West mit ca. 600 Pkw-E/16 h.

Deshalb kamen nach zahlreichen Diskussionen mit dem Bezirksbeirat Seckenheim, den politischen Parteien und mit zwei Bürgerinitiativen die Beteiligten zur weit überwiegenden Auffassung, daß für die beabsichtigte Erweiterung des südlichen Ortsrandes von Seckenheim eine gesonderte Erschließungsstraße außerhalb der neuen Bebauung Voraussetzung ist.

Der Erweiterungsabschnitt I ("Seckenheim-Südwest") beinhaltet deren Trassenabschnitt von der Rastatter Straße bis zur südlichen Verlängerung der Offenburger Straße. Der Trassenabschnitt der Randerschließung von dort bis zum östlichen Anschluß an die B 37 als ebensolche Voraussetzung zur Erschließung der Erweiterungsabschnitte II und III ("Seckenheim-Süd"), wird über ein Planfeststellungsverfahren betrieben, da nur für die Durchführung als Gesamtmaßnahme Zuschüsse aus Landesmitteln zu erwarten sind.

Damit die verschiedenen Trassenabschnitte alle ihnen zugeordneten Aufgaben überhaupt übernehmen können - so die Erschließung der Erweiterungsflächen ohne Zusatzbelastung für die Badener Straße, die Entlastung des Kapellenplatzes und

der engen Kapellenstraße - ist die schon mit Erweiterungsabschnitt I zeitgleiche Verwirklichung des in das Planungsgebiet ("Seckenheim-Nordwest") fallenden und verbindenden Trassenabschnittes von der B 37 westlich Seckenheims bis zur Rastatter Straße eine verkehrstechnisch zwingende Notwendigkeit.

2.2 Bedingungen

Trotz allen grundsätzlichen Einvernehmens über die Notwendigkeit der Randerschließung bestanden aber gerade für diesen Trassenabschnitt, der zudem den Zuschnitt des Planungsgebietes wesentlich bestimmt, unterschiedliche Auffassungen über den Trassenverlauf weiter fort. Die verschiedenen Auffassungen fanden in einer Vielzahl von Lösungsvorschlägen ihren Niederschlag. Es mußte deshalb eine Grundsatzentscheidung zugunsten einer Lösung herbeigeführt werden.

Als Entscheidungsgrundlage erfolgte deshalb die vergleichende Gegenüberstellung aller Lösungsvorschläge hinsichtlich Geländeverträglichkeit, verkehrsplanerischer und lärmtechnischer Bewertung sowie Bezuschussungsfähigkeit.

Anhand dieser Gegenüberstellung hat sich der Technische Ausschuß des Gemeinderates in seiner Sitzung am 15.04.1986 (Vorlage Nr. 180/86) für den Trassenverlauf der Randerschließung entsprechend Verwaltungsentwurf (Anlage) entschieden.

Bereits festgeschrieben ist dessen Abstand zur Wohnbebauung durch die vorgegebene Lage westlich angrenzend an den Geltungsbereich des seit 06.12.78 rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 63/24 "Seckenheim-West", also dem Straßenabschnitt von SV 98/07 Seckenheim bis in Höhe von St. Adalbert. Innerhalb der Abstandsfläche von hier ca. 60 m setzt bereits dieser Bebauungsplan Spiel- und Freizeitgrün fest, welches erster Teilabschnitt einer im Endzustand den gesamten westlichen Bauungsrand begleitenden öffentlichen Grünzone ist.

Anders ist die Ausgangslage beim nördlich anschließenden und die Randerschließung mit der B 37 verbindenden Straßenabschnitt. Im Gegensatz zur jetzigen Auslegung als Randerschließungsstraße mit weit überwiegend den neuen Wohngebieten dienender Funktion, hatten die zurückliegenden Planungen eine reine bis zu 4-spurige Umgehungs- und Schnellstraße zum Ziel. Die diesem viel höheren Ausbaugrad entsprechenden Radien hatten seinerzeit einen noch weiteren Abstand vom nordwestlichen Bauungsrand Seckenheims zur Folge, als dies in der jetzigen Planung mit ca. 160 m der Fall ist. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen in Verbindung mit einer Plangeschwindigkeit von jetzt 50 km und einem nur noch geringen Anteil von Durchgangsverkehr gleichen das Heranrücken der Trasse gegenüber deren früherer Lage mehr als aus.

Ebenfalls in der Sitzung vom 15.04.1986 hat der Technische Ausschuß außer dieser Trassenführung deshalb auf deren Grundlage auch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 63/28a ("Seckenheim-Nordwest") beschlossen.

2.3 Planungsziele

Im Rahmen dieses Bebauungsplanes werden - auch mit Hinblick auf die abschnittsweise Gesamterweiterung Seckenheims - die nachstehenden Planungsziele verfolgt:

- 2.3.1 Schaffung der verkehrstechnischen Voraussetzungen zur Funktions- und Bezuschussungsfähigkeit der in den Erweiterungsabschnitten I - III als deren Bestandteil enthaltenen bzw. diesen zuzuordnenden Einzelabschnitte der Randerschließung durch Ausweisung des notwendigen verbindenden Abschnittes zwischen B 37 westlich von Seckenheim und Rastatter Straße.
- 2.3.2 Abbau des augenblicklich großen Fehlbestandes an Kleingärten im Bereich Seckenheim.
- 2.3.3 Ausweisung eines lärmschützend modellierten und aus den Kleingärten in südlicher Richtung weiterführenden und zusammenhängenden Grünbereiches.
- 2.3.4 Im Wege der Zielsetzungen 2.3.1 - 2.3.3 Bildung eines ausgeprägten und vor allem endgültigen Ortsrandes bei dennoch möglichst geringem Geländeverbrauch zur Schonung landwirtschaftlicher Böden.
- 2.3.5 Anschluß der Zähringer Straße an die Randerschließungsstraße in Folgerichtigkeit zu den unter Abschnitt 4.4 dargestellten übergeordneten Zusammenhängen.

Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und bestehenden Bebauungsplänen

3.1 Flächennutzungsplan

Die im Geltungsbereich enthaltene Ausweisung von Kleingärten steht in Einklang mit der entsprechenden Festsetzung im Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes HD/MA und mit dem Fachplan Kleingärten, der von Technischem Ausschuß und Gemeinderat beschlossen wurde.

Als integraler Bestandteil jeglicher Bauflächenerweiterung in Seckenheim ist die Randerschließungsstraße im Gegensatz zur vormaligen und überwiegend überörtlich ausgelegten Umgehungsstraße im Flächennutzungsplan nicht mehr gesondert dargestellt.

3.2 Bestehende Bebauungspläne

Vom Geltungsbereich erfaßt und in die Planung inhaltlich unverändert übernommen wird eine Teilfläche des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 63/24 ("Seckenheim-West"). Dabei handelt es sich um den als überörtliche, öffentliche Grünverbindung vorgesehenen und lärmschützend modellierten Bereich zwischen Westrand der vorhandenen Neubebauung und der seinerzeit als B 37 (neu) geplanten Umgehungsstraße.

Gegenüber dem Aufstellungsbeschluß vom 15.04.1986 erfährt der Geltungsbereich durch Beschluß vom 22.08.1989 in zwei Punkten Änderungen.

Gründe der im angrenzenden Bebauungsplan Nr. 63/28 durchzuführenden Umlegung machten es erforderlich, dessen bisher nördlich über die Rastatter Straße hinausgreifenden Geltungsbereich nun nach Süden bis an diese zurückzunehmen und die danach verbliebene Restfläche nun dem Geltungsbereich (von Nr. 63/28 a) zuzuschlagen.

Ferner machten die Einwendungen eines der von der Planung betroffenen Betreiber der Hochspannungsleitungen (RWE) eine westliche Verschiebung der Randerschließung in deren Abschnitt ab Höhe Brettener Straße bis zur B 37 erforderlich, weshalb der Geltungsbereich auch dort eine gewisse Erweiterung erfährt.

4. Festsetzungen des Bebauungsplanes

4.1 Art und Maß der Nutzung

4.1.1 Kleingärten

Durch die Festsetzung von ca. 2,77 ha Kleingartengelände werden die Voraussetzungen für die Einrichtung von etwa 55 Kleingartenparzellen geschaffen. Der Fehlbestand von etwa 80 Kleingärten im Bereich Seckenheim könnte dadurch auf etwa 25 gesenkt werden.

Die Möglichkeit zur Errichtung von Gartenhäusern soll unter Einhaltung von technischen Vorgaben durch die Betreiber der Hochspannungsleitungen (RWE) mit 21,0 m² pro Parzelle eingeräumt werden.

Die direkte Nachbarschaft zwischen Kleingärten und den Endhäusern der bestehenden Reihenhausbebauung wird durch einen mit Geländemodellierung dazwischengeschalteten öffentlichen Grünbereich von etwa 25 m Tiefe vermieden.

Innerhalb des Kleingartengeländes, aber so weit als möglich abgerückt von der bestehenden Wohnbebauung und abgewandt von deren Wohnseite, sind ferner Baugrenzen für einen kleinen Vereinsstützpunkt ausgewiesen.

4.2 Grünordnungsmaßnahmen

In den Bebauungsplan werden die grünordnerischen Zielsetzungen übernommen.

So sehen diese vor, die bei der B 37 beginnende Grünzone am westlichen Ortsrand Seckenheims über die geplanten Kleingärten hinaus mit einem überörtlichen öffentlichen Grünbereich nach Südwesten fortzusetzen. Dadurch wird der verbindende Übergang in den außerhalb des Geltungsbereiches die Randerschließung künftig ab Rastatter Straße auf einer Anböschung begleitenden Fuß- und Radweg hergestellt. Ebenso wichtig ist der damit gewährte Bezug zu der nördlich des Sportgeländes verlaufenden und teilweise mitten durch das Neubaugebiet "Seckenheim-West" nach Osten bis zur Badener Straße führenden Grünverbindung. Beidseitig der Randerschließungsstraße werden landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen vorgesehen.

4.3 Umweltbelange

4.3.1 Lärmschutz

Der in den Geltungsbereich fallende Abschnitt der Randerschließung verläuft in Geländehöhe. Zur Bebauung hin ist deshalb ein etwa 2,20 m hoher Lärmschutzwall vorgesehen. Soweit er im öffentlichen Grünbereich verläuft, sind in Übernahme der schon bestehenden Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 63/24 ("Seckenheim-West") zusätzliche Geländemodellierungen vorgesehen.

4.3.1.1 Zur Beurteilung der Lärmsituation im Bereich des Bebauungsplanes Seckenheim-Nordwest wurde vom Ingenieurbüro Kittelberger eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt.

Die Berechnung der Lärmsituation erfolgte auf der Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - 90 (RLS-90).

Da hier an ein bestehendes Wohngebiet eine neue Straße gebaut wird, erfolgt die Beurteilung der Schutzbedürftigkeit vor Verkehrslärm nach § 1 und 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV).

4.3.1.1.1 Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) - Auszug aus der 16. BImSchV:

§ 1

Anwendungsbereich

- (1) Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen- und Schienenwege)
- (2) Die Änderung ist wesentlich, wenn
 1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
 2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindesten 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

§ 2

Immissionsgrenzwerte

- (1) Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

	Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altersheimen	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A).

4.3.1.2 Planungsziel des Bebauungsplanes Seckenheim-Nordwest ist u. a.

- Schaffung der verkehrstechnischen Voraussetzung für den Bau der Randerschließungsstraße
- Abbau des großen Fehlbestandes an Kleingärten im Bereich Seckenheim
- Schaffung einer ortsrandbegleitenden, zusammenhängenden öffentlichen Grünverbindung

Im Plangebiet sind keine Wohnbauflächen enthalten.

Der Untersuchungsgegenstand der schalltechnischen Untersuchung war deshalb, die Lärmsituation an der bestehenden Bebauung entlang der Sinsheimer Straße, Zähringer Straße und am Gutacher Ring zu erfassen.

Nach der Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV ist hier vorgeschrieben, daß die Beurteilungspegel des von der Randerschließung ausgehenden Verkehrslärmes die oben beschriebenen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht nicht überschreiten. Falls doch eine Überschreitung erfolgt, müssen Schallschutzmaßnahmen getroffen werden.

4.3.1.3. Ergebnis der Untersuchung

/ Nach dem Gutachten Ingenieurbüro Kittelberger (Zusammenfassung ist als Anlage A beigelegt, der Ordner mit den Originalunterlagen ist den Verfahrensakten beigegeben) betragen in Seckenheim-West die Beurteilungspegel aus dem Lärm der Randerschließungsstraße im Bereich Sinsheimer Straße/Gutacher Ring zwischen 44 und 48 dB(A) nachts ohne Lärmschutz. Mit der Lärmschutzanlage in Form eines ca. 2.2 m hohen Lärmschutzwalles bzw. einer ca. 2 m hohen Lärmschutzwand liegen die Werte zwischen 40 und 48 dB(A) nachts, je nach Gebäudestellung. Die vorgenannten Immissionsgrenzwerte werden eingehalten. Die Zähringer Straße erfährt durch den Bau der Randerschließungsstraße eine wesentliche Änderung. Durch die Erhöhung des Verkehrsaufkommens von 20 Kfz pro Tag auf 1.700 Kfz pro Tag erhöht sich der Pegel um mehr als 3 dB(A), und die Immissionsgrenzwerte werden überschritten. Eine wesentliche Änderung liegt aus den gleichen Gründen auch in der Rastatter Straße vor.

Die Anlieger Zähringer Straße 179 - 217, Wildbader Straße 13/15, Rastatter Straße 48 - 58 (gerade) und Herrenalber Straße 31/33 erhalten auf den schallzugewandten Seiten passiven Lärmschutz in Form von Fenstern der Schallschutzklasse 2, mit einem Schalldämmmaß $R_w = 30 - 34$ dB(A), wenn die vorhandene Schalldämmung nicht ausreichend ist. Moderne Doppelglasfenster entsprechen bereits dieser Schallschutzklasse.

Zuständig für die Überprüfung der vorhandenen Schalldämmung und der Finanzierung notwendiger Schallschutzfenster ist der Straßenbaulastträger der Randerschließungsstraße, die Stadt Mannheim.

Der Neubau der Randerschließungsstraße hat auf die Gesamtlärmsituation im Bereich Seckenheim-West nur sehr geringen Einfluß, da dort der Lärm der Autobahnen A 6 und A 656 dominierend ist. Die Vorbelastung liegt hier zur Zeit bei ca. 60 dB(A) am Tag und ca. 55 dB(A) in der Nacht.

Im Zusammenhang mit der Planung zum 6-streifigen Ausbau der A 6 werden zur Zeit vom Landesamt für Straßenwesen Möglichkeiten für Lärmschutzmaßnahmen untersucht. Nur diese können eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation bringen.

4.3.2 Versickerungsflächen

Die vorgesehenen Nutzungen durch öffentliche Grünbereiche und Kleingärten - letztere mit nur geringer Überbauung durch Gartenhäuser mit zudem ins Gelände entwässerten Dachflächen - gewährleisten einen weitestgehenden Erhalt des Planungsgebietes als Versickerungsfläche.

Auch das an der Oberfläche der Randerschließung anfallende Niederschlagswasser wird nicht über Kanal abgeführt, sondern seitlich von dieser zur Versickerung gebracht.

4.3.3 Baumbestand

Für den Geltungsbereich sind in der Baumcheckliste des Grünflächenamtes keine als erhaltenswert eingestuft Bäume enthalten.

4.3.4 Klima

Die vom heutigen Ortsrand sich westlich bis zur A 6 (MA - F) erstreckenden landwirtschaftlichen Nutzflächen sind - ebenso wie die entstehenden Kleingärten und öffentlichen Grünbereiche - das Klima günstig beeinflussende Flächen, deren Zusammenwirken durch den notwendigen Lärmschutz allerdings unvermeidlich etwas beeinträchtigt wird. Die Ausbildung eines im Verlauf der Randerschließungsstraße klar festgelegten Ortsrandes stellt somit eine endgültige Barriere gegen ein künftiges Übergreifen von Bebauung auf diese Flächen dar.

4.3.5 Altlasten

Vorbelastungen des Planungsgebietes durch Altlasten sind nicht bekannt.

4.4 Verkehrserschließung

Entsprechend der Darstellung übergeordneter Zusammenhänge (Abschnitt 2) ist das Teilstück der Randerschließung zwischen B 37 und Rastatter Straße ein wesentlicher Bestandteil des Planungsgebietes.

Nur durch häufige und höhengleiche Verkehrsanschlüsse und die damit verbundene quartiermäßige Erschließung aller zwingend auf die Randerschließung zu beziehenden Bauerweiterungsflächen ist eine gleichmäßige Verteilung der Verkehrsströme zu erreichen, womit in erster Linie den Bedürfnissen der Bewohner Rechnung getragen wird. Dabei hat die unmittelbare Randlage der Erschließungsstraße den Vorteil der kurzen Wege in die Wohn- bzw. Gewerbegebiete.

Während also für die geplanten Erweiterungsgebiete südlich der Rastatter Straße vier Verkehrsanschlüsse im Abstand von ca. 300 m für eine gute Aufteilung mit kleineren Belastungsanteilen sorgen, würde das bisherige Erschließungskonzept - Zufahrt nur bei der B 37 und der Rastatter Straße (Knotenabstand ca. 1 km) - zu einer stärkeren Belastung dieser Straßen führen. Um auch hier eine gerechtere Verkehrsverteilung zu erreichen, sollte die Zähringer Straße eine Anbindung an die Randerschließungsstraße erhalten, zumal eine höhengleiche Querung für die Landwirtschaft ohnehin unumgänglich ist.

Die Planung sieht deshalb für die westlichen Randgebiete Seckenheims neben den Anschlüssen Hauptstraße (B 37) und Rastatter Straße an die Randerschließung auch einen entsprechenden Anschluß an die Zähringer Straße vor.

Anläßlich der schon genannten Sitzung am 19.10.87 bejahte der Bezirksbeirat insgesamt die Notwendigkeit dieser Anbindung.

Dabei wird der am westlichen Eingang der Bebauung bestehende 8,0 m breite Straßenraum an seinem westlichen und östlichen Ende punktuell auf eine Fahrbahnbreite von 4,0 m verengt, wodurch eine geschwindigkeitssenkende und damit verkehrsberuhigende Wirkung erzielt werden soll.

Einigung wurde auch darüber erzielt, daß die Frage, ob Einbahn- oder Zweirichtungsstraßen zunächst ausgeklammert bleibt und erst anhand der Praxis zusammen mit Bürgern und Bezirksbeiräten entschieden werden soll.

Die Erschließung der geplanten Kleingartenanlage erfolgt durch einen vom Westrand der bestehenden Bebauung abgerückten kleinen Stich direkt von der B 37 aus. Parkmöglichkeiten werden als dem Eingang zu den Kleingärten vorgelagerte Auffangstellplätze bei der B 37 angeboten, die ebenfalls weit vom bestehenden Bebauungsrand abgerückt sind.

Um keinen Anreiz für unerwünschtes Parken im Bereich der Sammelgaragen an der verlängerten Gaggenauer Straße zu bieten, sind Zugangsmöglichkeiten in das Kleingartengelände hinein dort nicht vorgesehen.

5. Abwägung der Belange

5.1 Belange für die Planung

- Die Schaffung der Voraussetzungen für einen ausgeprägten und dauerhaften Ortsrand durch Anordnung eines 60 - 160 m breiten, lärmschützend modellierten Grünbereichs zwischen westlichem Bebauungsrand und Randerschließung ist aus städtebaulicher Sicht zu begrüßen. Spätere bauliche Erweiterungen in

Richtung Autobahn sind dadurch unterbunden. Die Zielsetzung, auch im Bereich Seckenheim-West einen endgültigen Ortsrand festzulegen, steht im vollen Einklang mit den gleichgerichteten Absichten im Randbereich der geplanten Erweiterungsabschnitte. Damit bleibt für die Seckenheimer Landwirtschaft auf Dauer eine zusammenhängende Fläche zur Verfügung, die auch für optimale klimatische Verhältnisse in diesem Raum sorgen kann.

- Mit der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für etwa 55 Kleingärten könnte dem dringenden Bedürfnis nach zusätzlichen Kleingärten entsprochen werden, und der augenblickliche Fehlbestand dadurch deutlich verringert werden.
- Die vom Technischen Ausschuß beschlossene und der Planung zugrunde gelegte Linienführung der Randerschließungsstraße bietet den Vorteil kurzer Wege in die von ihr vorwiegend zu bedienenden Neubaugebiete. Allein dadurch wird eine gute Akzeptanz dieser Straße erreicht, was Voraussetzung für die erwünschte Entlastung der alten Ortsstraßen und damit auch für eine Bezuschussung durch das Land ist.
- Über den geplanten Anschluß der Zähringer Straße an die Randerschließung kann derjenige Anteil des von Seckenheim-West verursachten Verkehrsaufkommens direkt abgewickelt werden, der ansonsten, entgegen der angestrebten gerechteren Verkehrsverteilung, seinerseits die Rastatter- bzw. Badener Straße gebietsfremd belasten würde.

5.2 Belange gegen die Planung

- Die Planung nimmt bisher vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch.
- Gegenüber dem bisher häufiger möglichen Übergang in die offene Feldlage bringt die Planung eine gewisse Einengung auf bestimmte Übergänge mit sich.
- Der Anschluß der Zähringer Straße hat die teilweise Verlagerung des gebietsbezogenen Verkehrsaufkommens in deren westlichen Bereich zur Folge.

5.3 Abwägung der Belange

Die Straßenführung entspricht dem Beschluß des Technischen Ausschusses vom 15.04.1986 aufgrund einer Gegenüberstellung aller Trassenvarianten mit ihren objektiven Vor- und Nachteilen. Die Schaffung eines endgültigen und dabei gestalteten Ortsrandes ist ein zunächst eigenständiges Planungsziel, das seine Durchgängigkeit in sämtlichen Abschnitten der künftigen Ortserweite-

zung am Südrand Seckenheims widerspiegelt. Es begründet somit nicht von sich aus die Linienführung der Randerschließung, sondern hält sich seinerseits mit der planungsrechtlichen Festsetzung von Kleingärten genau an die Vorgaben des Flächennutzungsplanes und des ebenfalls beschlossenen Fachplanes Kleingärten.

Auch wenn sich die Zielsetzung eines endgültigen Ortsrandes mit der aus anderen Zielsetzungen rührenden Straßenplanung letztlich in Einklang bringen läßt, verbietet es dieser Sachverhalt nicht, gegenüber dem Verlsut an landwirtschaftlichen Flächen es insgesamt höher anzusetzen, daß durch die Planung der Nachfrage nach Kleingärten weitgehend abgeholfen werden könnte, mindestens aber als Auswirkung davon gerade die noch verbleibenden Landwirtschaftsflächen festgeschrieben werden, womit deren noch weitergehende Beschneidung endgültig unterbunden wird.

Die unter 4.3.1 beschriebenen Lärmschutzmaßnahmen verhindern - und dies im Falle eines künftigen Lärmschutzes unmittelbar an der A 6 sogar entscheidend, daß von der Randerschließungsstraße selbst ausgehend - auch in der nun beschlossenen Linienführung - zusätzliche Lärmbelastigungen auf den 60 - 160 m entfernten westlichen Ortsrand einwirken.

Die Beschränkung auf bestimmte Übergangsmöglichkeiten in das freie Feld stellt insofern keinen besonderen Nachteil dar, als sie auch bei den übrigen Erweiterungsabschnitten wegen der gemäß Abschnitt 2 überzuordnenden Bedeutung der Randerschließung hinzunehmen ist, dies um so weniger, als die in der Planung beinhaltet modellierte Grünzone als Freizeitangebot einen weitgehenden Ausgleich dieser Beschränkung darstellt.

Schon in den 60er Jahren und auch noch während des Bebauungsplanverfahrens für das Neubaugebiet Seckenheim-West (Beb.-Plan Nr. 63/24, rechtsverbindlich seit 06.12.78) war die Randerschließung als reine Umgehungsstraße geplant. Die Trassierungselemente waren sehr großzügig gewählt; die damals geplanten 3 Anschlüsse sollten planfrei ausgebildet werden, so daß eine Geschwindigkeit von 100 km/Std. hätte zugelassen werden können. Die heutigen Bewohner des Neubaugebietes Seckenheim-West hatten somit von Anfang an Kenntnis von der Planung einer Umgehungsstraße.

Anfang bis Mitte der 80er Jahre fand - auch auf Druck der Seckenheimer Bürger - ein Umdenkungsprozeß statt. Die Schnellstraßencharakteristik einer Umgehungsstraße wurde geändert. Es entstand der Begriff "Randerschließungsstraße Seckenheim". Dieser Begriff begründet sich auf die geänderte Straßenführung mit vielen Richtungswechseln, Einbauten in der Straße, 11 plangleichen Knoten (davon 3 Kreisellösungen) und dadurch bedingt ein geändertes Erschließungskonzept für Seckenheim. Die Geschwindigkeit wird auf 50 km/h beschränkt.

Ziel des Erschließungskonzeptes ist es, den Verkehr auf möglichst kurzem Weg auf die neue mit Lärmschutz vorgesehene Randerschließungsstraße zu führen. Durch die 11 plangleichen Anschlüsse an die Randerschließungsstraße entsteht ein "Zellen"-Prinzip (Schema-Skizze Seite 15). Dadurch ist es möglich, die Verkehrsbelastungen für die Seckenheimer Bevölkerung insgesamt zu minimieren.

Unter diesem Gesichtspunkt ist auch die Verkehrsführung im Bereich der beiden Anschlüsse Randerschließung/Seckenheimer Hauptstraße (B 37) zu sehen.

5.3.1 Anschluß der Seckenheimer Hauptstraße an die Randerschließungsstraße

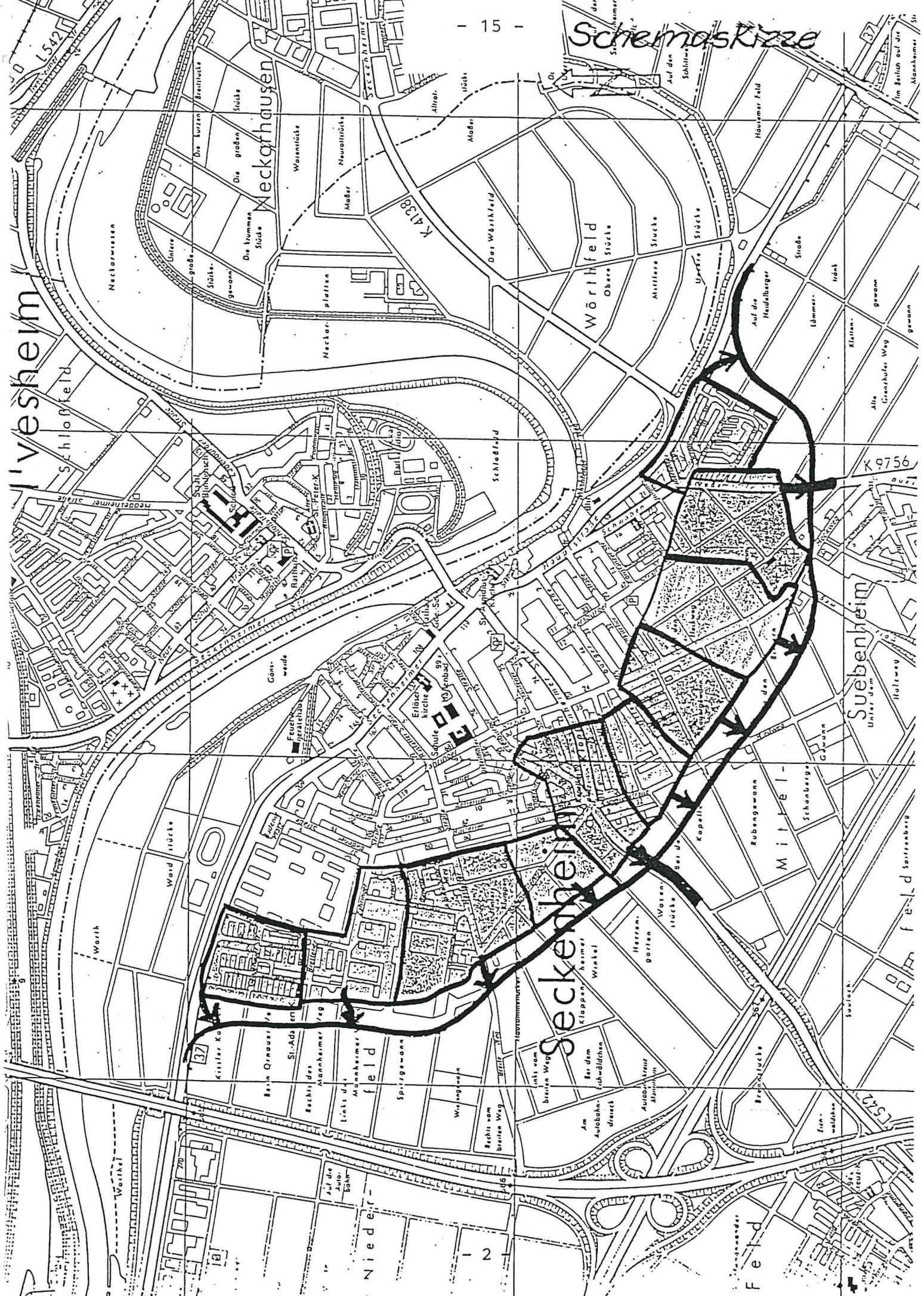
Diese Form des Anschlusses wurde bewußt gewählt, damit die Aufgaben der Randerschließungsstraße dem Verkehrsteilnehmer auch deutlich gemacht werden.

Zudem geht die Belastungsprognose davon aus, daß östlich des Anschlusses der Verkehr auf der Randerschließung stärker ist als auf der Hauptstraße.

Die Aufgaben der Randerschließung liegen neben der Erschließung der Baugebiete zwischen dem alten Ortskern von Seckenheim und der Randerschließungsstraße in der Entlastung der Hauptstraße sowie der Aufnahme des Verkehrs zwischen der B 37 westlich Seckenheims und der L 542 in Richtung Rheinau.

Es ist kein Widerspruch darin zu sehen, daß auf einer neuen Randerschließungsstraße auch Durchgangsverkehr geführt wird, wenn gewährleistet ist, daß die angrenzende Wohnbebauung durch Lärmschutzmaßnahmen geschützt ist, was für Seckenheim zutrifft (Anlage A).

Schemaskizze



Ivesheim

Neckarhausen

Seckenheim

Siebenheim

Mittelheim

Niederfeld

Field

K 9756

K 4138

1542

- 2 -

Neckarwasser

Die kurzen Stücke

Die großen Stücke

Die trummen Stücke

Die kleinen Stücke

Die trummen Stücke

Die kleinen Stücke

Die großen Stücke

Die trummen Stücke

Die kleinen Stücke

Die großen Stücke

Die trummen Stücke

Die kleinen Stücke

Die großen Stücke

Die trummen Stücke

Die kleinen Stücke

Die großen Stücke

Die trummen Stücke

Die kleinen Stücke

Die großen Stücke

Die trummen Stücke

Wörth

/ Aktuelle Grundlage für die entsprechende schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüros Kittelberger GmbH ist die Verkehrsprognose 1990/95 (Anlage B) beruhend auf dem Gutachten von Prof. Schaechterle, die auch den aus den Erweiterungsgebieten resultierenden Einwohnerzuwachs einbezieht.

/ Außer den Belangen des Lärmschutzes berücksichtigt die gewählte Verkehrsführung aber auch die Ergebnisse der Prognosebelastung an sich. Danach spaltet sich der Verkehr gemäß Anlage B 3 dergestalt auf, daß ca. 2/3 auf die Randerschließungsstraße und ca. 1/3 in die Hauptstraße fließen werden. Dabei ist bereits die Fortführung der L 597 östlich Seckenheims von der B 37 bis über den Neckar hinweg berücksichtigt. Insofern widerspricht jede andere Lösung den Erfordernissen des Verkehrs und den Regeln der Verkehrsplanung.

5.3.2 Anschluß Zähringer Straße an die Randerschließungsstraße

Konsequenterweise wurde auch hier, wie ebenfalls aus der Schemaskizze deutlich hervorgeht, für das Neubaugebiet "Seckenheim-West" das gewählte "Zellen"-Prinzip zugrunde gelegt. Daraus ist ersichtlich, daß die Anbindung der Zähringer Straße an die Randerschließung sinnvoll ist und exakt dem Prinzip der kurzen Wege auf das übergeordnete Straßennetz entspricht. Damit ist gewährleistet, daß insgesamt gesehen die Belästigung der Bewohner Seckenheims durch den motorisierten Individualverkehr minimiert wird. Dieses Vorgehen schließt nicht aus, daß an der einen oder anderen Stelle, wie hier z. B. dem restlichen Abschnitt der Zähringer Straße, d. h. westlich der Brettener Straße, eine Mehrbelastung auftritt. Letztendlich dient diese Herausnahme des Verkehrs aus dem Wohngebiet der Wohnqualität, der Lebensqualität und auch der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern, vor allem Kindern und älteren Menschen.

/ Die maximale Verkehrsbelastung für die verlängerte Zähringer Straße wird sich auf 1.700 Kfz/24 belaufen, wobei die Hälfte Eigenverkehr aus Seckenheim-West, die andere Hälfte Verkehr aus Alt-Seckenheim ist (siehe Anlage C). Dabei ist es keinesfalls so, daß die Verkehrsbelastung der Zähringer Straße erst durch ihren Anschluß an die Randerschließungsstraße neu entstehen wird, sondern sie ist bereits heute, wenn in den einzelnen Abschnitten auch unterschiedlich, vorhanden.

An der Einmündung des westlichen Abschnitts der Zähringer Straße in die Badener Straße wurden bereits 1985 1.778 Kfz/24 h, entsprechend 1.702 PKW-E/16 h, gezählt mit einem LKW-Anteil von 5,7 %. Hinzu kommen ca. 400 Radfahrer/Tag. Diese Belastung dürfte durch die Bebauung von Seckenheim-West bis heute nicht zugenommen haben und bis zur Brettener Straße praktisch gleich sein.

Im restlichen Abschnitt (westlich der Brettener Straße) ist diese Belastung deutlich niedriger; die dort angeschlossenen ca. 70 WE lösen etwa 350 Fahrten/Tag aus; hinzu kommen die o. g. Radfahrer sowie der landwirtschaftliche Verkehr. Jedoch haben Sackgassen ohne Wendemöglichkeit für Lieferfahrzeuge, Falschfahrer und dergleichen sich in aller Regel auf Dauer nicht bewährt; insofern befriedigt der heutige Zustand nur sehr bedingt und widerspricht darüber hinaus dem "Zellen"-Prinzip für die Erschließung Seckenheims.

Für den Landwirtschaftsverkehr ist im Zuge der Zähringer Straße eine Anbindung oder Überführung der Randerschließungsstraße zwingend erforderlich und war auch schon bei der damaligen Umgehungsstraße vorgesehen (Anbindung an das Wegenetz westlich der Randerschließungsstraße).

Unter diesem überzuordnenden Gesamtaspekt sind Änderungen aus Planungssicht durchaus zumutbar. Dazu zählt auch ein Anstieg der Verkehrsbelastung aus Ziel- und Quellverkehr vom bisher extrem schwachen Wert auf einen wohngebietsüblichen Wert von ca. 1.700 Kfz/Tag im restlichen Abschnitt der Zähringer Straße; dieser Verkehr entsteht im wesentlichen durch die Bewohner der angeschlossenen Zelle. Auch bei üblichen Neuplanungen von Wohngebieten gelten ähnliche Belastungswerte für die inneren Wohnerschließungsstraßen.

Im übrigen bietet die Breite der Zähringer Straße mit ihren beiden Einschnürungen auf 4,50 m Fahrbahnbreite eine ziemliche Sicherheit dafür, daß dieser Anschluß nur vom Quell- und Zielverkehr dieser Zelle benutzt wird. Die beiden benachbarten Anschlüsse (Hauptstraße und Rastatter Straße) haben einen anderen Charakter und andere Qualitäten, d. h. auch höhere Belastungen.

Es ist durch nichts begründet, daß die Anwohner der Zähringer Straße andere Wohnbereiche über Gebühr belästigen, nur um selbst absolute Ruhe vor dem Verkehr der Umgebung zu haben. Gerade der Gleichheitsgrundsatz gebietet es, die Zähringer Straße an die Randerschließungsstraße anzubinden.

Nachdem den auf den Anschluß Zähringer Straße bezogenen Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung (Anlage A) müssen die schallzugewandten Seiten (in der Regel die Nord- bzw. Erschließungsseiten) der Gebäude Zähringer Straße 179 - 217 passive Schallschutzmaßnahmen erhalten, wenn die vorhandene Schalldämmung nicht ausreichend ist. Moderne Doppelglasfenster entsprechen bereits der hier erforderlichen Schallschutzklasse 2.

Würde man den geplanten Anschluß der Zähringer Straße nicht herstellen, müßten die erwähnten 1.700 Kfz auf Umwegen dicht bebaute Wohngebiete durchfahren (z. B. Sinsheimer Straße und Badener Straße). Ziel des Erschließungskonzeptes für Seckenheim aber ist es (wie oben schon erwähnt), die Anwohner auf kurzem Weg an die Haupterschließungsachsen zu führen.

Unterstützend im Sinne der gewollt quartiersbezogenen Benutzung des Anschlusses wirken Maßnahmen und Vorgehen gemäß 4.4, aber auch die vollzogene Unterbrechung zwischen Pforzheimer- und Brettener Straße.

Aus der vorgenommenen übergeordneten städtebaulichen Beurteilung heraus kann die Stadt Mannheim im Rahmen ihrer Planungshoheit die Anbindung der Zähringer Straße durchsetzen, da aufgrund der notwendigen Ausstattung (gemäß Anlage A) der betroffenen Wohngebäude mit Schallschutzfenstern die entstehende Mehrbelastung im Rahmen der einschlägigen Vorschriften (Verkehrslärmschutzverordnung/16. BImSchV) zumutbar ist.

6. Maßnahmen zur Verwirklichung der Planung

6.1 Bodenordnung

Da die in das Planungsgebiet fallenden Grundstücke größtenteils in Privatbesitz sind, ist zur Verwirklichung der Planung auch eine an das Bebauungsplanverfahren anschließende Bodenneuordnung erforderlich.

7. Flächenbilanz

Die insgesamt ca. 11,89 ha Planungsgebiet gliedern sich wie folgt:

ca. 5,35 ha (45,0 %)	öffentliches Grün
ca. 2,77 ha (23,3 %)	Kleingärten
ca. 3,72 ha (31,3 %)	Straßen und Wirtschaftswege mit Begleitgrün, Lärmschutz (Bestand + Planung)
ca. 0,05 ha (0,4 %)	Gemeinbedarf
<hr/>	
ca. 11,89 ha (100 %)	insgesamt

8. Kosten

/ - s. Kostenzusammenstellung, Anlage D

9. Umweltschutzcheckliste

/ - s. Tabelle, Anlage E.

