

rechtskräftig 20.3.92

61 Stadtplanungsamt

Mannheim, den 10.10.1991  
61.3.3/Schork/3488

Bebauungsplan Nr. 63/30  
für das Gebiet der südlichen  
Ortserweiterung in  
Mannheim-Seckenheim (Sek-  
kenheim-Süd)

- Teiländerung des Bebauungs-  
planes Nr. 63/7 und  
63/7a -

### BEGRÜNDUNG

#### 1. Beschreibung des Plangebietes

##### 1.1 Räumlicher Geltungsbereich

/ Das Plangebiet wird begrenzt (s. Planskizze, Anlage)

- im Norden (von West nach Ost verlaufend) durch die rückseitigen Grenzen der im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 63/28 (Seckenheim-Südwest) enthaltenen künftigen Baugrundstücke entlang der Offenburger Straße, durch die rückwärtigen Grundstücksgrenzen der bestehenden Wohnbebauung an der Hausacher Straße, durch die nordwestliche Grenze des Feldweges Flst.-Nr. 53278, durch die Nordostseite der Zähringer Straße und zwei Seiten der dort vorhandenen Kleingartenanlage, durch die Nordostseite eines Teilstückes der Meersburger Straße und durch die rückwärtigen Grundstücksgrenzen der bestehenden Bebauung an der Waldkircher Straße.
- im Osten durch die Schwabenstraße bzw. K-9756
- im Süden durch eine ab Flst.Nr. 53387 einschl. vorerst noch in landwirtschaftlicher Nutzung verbleibende Fläche, durch den bestehenden Friedhof sowie dessen Erweiterungsfläche entsprechend Bebauungsplan Nr. 63/7a und schließlich durch die geplante Randstraße.

Gemäß schon früher getroffener Festlegungen werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Abschnitt "C" der Randstraße (von Verlängerter Offenburger Straße bis östlich zur B 37) über ein Planfeststellungsverfahren geschaffen. Die Randstraße bleibt somit vom Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Seckenheim-Süd" ausgenommen (s. Übersichtsplan M 1 : 5.000), zumal ein beträchtlicher Straßenabschnitt bis zur B 37 ohnehin wegen dessen freier Lage in der Planfeststellung verbliebe.

Diese gegenüber dem Bebauungsplan Seckenheim-Südwest abweichende Handhabung vermeidet Einsprüche von der Straßenplanung betroffener Grundstückseigentümer insofern, als klargestellt wird (hier aber schon von Beginn an) daß diese Grundstücksanteile nicht an der Baulandumlegung teilhaben werden.

Nach Aussage der Umlegungsstelle bleibt sowohl von den Verfahrensweisen (also Planfeststellung oder Bebauungsplan mit Ausschluß von der Umlegung) als auch von den Plangebieten her ("Seckenheim-Südwest" im Vergleich mit "Seckenheim-Süd") immer die völlige Gleichbehandlung aller von der Straßenplanung betroffenen Grundstückseigentümer gewahrt (d. h. finanzielle Entschädigung für "Ackerland").

#### 1.2 Gegenwärtige Nutzungen innerhalb des Plangebietes

Das Plangebiet erfaßt vorwiegend Flächen, die derzeit landwirtschaftlich genutzt sind, aber auch solche mit bestehendem Friedhofsgewerbe und Erwerbsgärtnereien, die jedoch nur einen kleinen Flächenanteil des Plangebietes ausmachen.

Soweit Geländeteile der Hundesportanlage generell von Planungen erfaßt werden, fällt deren Großteil in den Bereich der Randstraße (Planfeststellungsverfahren), und nur ein sehr kleiner Teil in den Geltungsbereich.

### 1.3 Nutzung angrenzender Flächen

Die im Norden an das Plangebiet angrenzenden Flächen sind schon oder werden noch mit 1- bis 2-geschossigen Wohnhäusern bebaut. Eine weitere nördlich angrenzende Nutzung ist die sich zwischen Zähringer- und Meersburger Straße erstreckende Kleingartenanlage, die erhalten bleiben und in ihrem Zuschnitt mit ca. 3 zusätzlichen Parzellen abgerundet werden soll.

Im Südosten grenzen der Friedhof sowie dessen Erweiterung an. Auch weiterhin landwirtschaftlich zu nutzende Flächen grenzen vor allem im Süden des Plangebietes jenseits der künftigen Randstraße an.

### 1.4 Grundbesitzverhältnisse im Erweiterungsgebiet

Das Plangebiet umfaßt ca. 24,1 ha insgesamt, die sich aufteilen in ca. 1,6 ha (6,6 %) alte öffentliche Flächen und in ca. 22,5 ha (93,4 %) Flächeneinwurf. Davon sind städt. Besitz ca. 7,4 ha (30,7 %), Privatbesitz ca. 14,7 ha (61,0 %) und Gesellschaftseigentum ca. 0,4 ha (1,7 %).

## 2. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und bestehenden Bebauungsplänen

1 4

### 2.1 Flächennutzungsplan

Die sich auf den Geltungsbereich beziehenden Festsetzungen des Flächennutzungsplans sehen vorwiegend Wohnbauflächen vor, außerdem Friedhofsgewerbe und einen Grünbereich, der den Altbestand Seckenheims durch die Wohnerverweiterung hindurch mit dem Friedhof verbinden soll.

Die Art der Nutzungsausweisungen gemäß Ziffer 4. ist hieran ausgerichtet.

## 2.2 Bestehende Bebauungspläne

Der Geltungsbereich erfaßt einen kleinen Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 63/7 beim Holzweg mit einer aufzuhebenden Straßenfläche (Wendehammer) und im Bebauungsplan Nr. 63/7a enthaltene landwirtschaftliche Flächen, die nun ebenfalls der Wohnerverweiterung zugeführt werden sollen, ebenso das an dieser Stelle nicht mehr für den Friedhof benötigte Grundstück Flst.-Nr. 53441.

## 3. Anlaß und Ziele der Planung

In räumlicher Übereinstimmung mit dem Flächennutzungsplan umfaßt die Gesamtheit der Bauerweiterungsflächen in Mannheim-Seckenheim das Gebiet, für das der inzwischen rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 63/28 "Seckenheim-Südwest" besteht, und das Gebiet "Seckenheim-Süd", das sich von der Offenburger Straße aus östlich bis zu Schwabenstraße und Friedhof erstreckt.

Die Planungsziele sind folgende:

### 3.1

Im Rahmen des Sonderwohnungsbauprogrammes soll ein rascher Vollzug der im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Wohnerverweiterungsflächen erfolgen.

### 3.2

Anordnung und Begrenzung der Gesamtheit der Erweiterungsflächen mit dem Ziel einer für die Teilabschnitte "Seckenheim-Südwest" und "Seckenheim-Süd" gleichwertigen Lage zu den zentralen Einrichtungen des Stadtteiles bei gleichzeitig ausreichendem Abstand zur Lärmquelle Bundesautobahn Mannheim-Heidelberg.

### 3.3

Ausweisung von Wohnbaugrundstücken für unterschiedliche Ansprüche und Wohnformen, wobei die Grundstückszuteilung der Stadt (ca. 2 ha) am dringenden Bedarf ausgerichtet, weitgehend für sozialen Wohnungsbau vorgesehen werden soll.

### 3.4

Schaffung von verkehrsberuhigten Wohnbereichen unter Zugrundelegung einer flächen- und kostensparenden Erschließung mit guter Orientierbarkeit. Vermeidung von unerwünschtem Durchgangsverkehr.

### 3.5

Führung des Ziel- und Quellverkehrs über eine Randstraße, so daß weder das neue noch ältere Baugebiete und Straßen zusätzlich belastet werden. Dadurch soll gleichzeitig der Durchgangsverkehr aus der Badener-/Offenburger Straße und in gewissem Umfang auch aus der Hauptstraße herausgenommen werden.

### 3.6

Bildung eines der Baustruktur Seckenheims angemessenen, deutlichen und endgültigen Ortsrandes. Besondere Einfühlsamkeit ist dabei dem höhenmäßig interessanten Bereich am Nordostportal des Friedhofs zuzuwenden.

### 3.7

Schaffung eines Ortsmitte und Friedhof verbindenden Grünbereiches unter Einbeziehung der den Heckweg in seiner heutigen Lage noch begleitenden einseitigen Obstbaumallee.

### 3.8

Entsprechend der vorgenommenen Abklärung des Bedarfs Ausweisung von Folgeeinrichtungen.

### 3.9

Einbindung im Geltungsbereich bereits vorhandener Nutzungsansätze wie Erwerbsgärtnereien und Friedhofsgewerbe in die Gesamtplanung. Existenzsicherung für diese durch Beibehaltung von Betriebszusammenhänge währenden Grundstücksgrößen.

#### 4. Ausgangspunkte und Inhalte der Planung

##### 4.1 Ausgangspunkt

Grundgedanke ist, vorhandene Strukturen aufzugreifen und zu re-spektieren, auch im Interesse einer wohlverstandenen Arrondierung des Ortsrandes von Seckenheim. Ein formaler Bruch zwischen Alt und Neu sollte im Hinblick auf die angestrebte Einheitlichkeit Seckenheims vermieden werden.

Des weiteren erscheint es wichtig, dem regionalen Grünzug zwischen Seckenheim und Suebenheim die größtmögliche Breite zu bewahren.

Aus diesen Ausgangsüberlegungen resultieren daher die folgenden entwurfsbestimmenden Ansatzpunkte und Rahmenbedingungen:

- Lineare Weiterführung des Heckwegs als Obstbaumallee entsprechend dem alten Verlauf mit Gelenkpunkt und Abschluß an der nordwestlichen Friedhofsecke.
- Anordnung von öffentlichen Einrichtungen, Gemeinbedarf und Geschößwohnungsbau entlang dieses Rückgrats.
- Fortführung der Meersburger Straße mit von dieser nach Südwesten ausgehend zweitem Schwerpunkt des Geschößwohnungsbaus im Hinblick auf die günstige Lage zum ÖPNV (OEG und MVG-Bus).
- Erhaltung und Sicherung des Friedhofes samt Erweiterung bei Offenhaltung möglicher Ergänzung im ganzen Dreieck Randstraße-Schwabenstraße. Vorgelagerte Obstwiese als zusammenhängende Grünfläche im Verlauf des regionalen Grünzugs.
- Sicherstellung des NO-Zuganges zum Friedhof.

Generell wird angestrebt, im Zusammenwirken von Baukörpern und Bäumen klar definierte, ablesbare Räume zu bilden, die jederzeit eine Orientierung ermöglichen. Öffentlicher und privater Raum sollen sich in Charakter und Raumproportionen unterscheiden.

Von der Lage des Baugebietes in der Bauschutzzone II des Verkehrslandeplatzes Neuostheim gehen keine Beschränkungen für die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen aus, da sie damit vereinbar sind.

#### 4.2 Art und Maß der baulichen Nutzung; Bestandsübernahme

Gemäß Planungsziel 3.1 und 3.3 sind im Geltungsbereich vor allem Flächen für den Wohnungsbau vorzusehen. Der Nachfrage entsprechend soll darin ein deutlicher Anteil von Geschößwohnungsbau mit Sozialwohnungen enthalten sein. Dessen Obergrenze wird im wesentlichen durch den von der Stadt eingebrachten Grundbesitzanteil vorgegeben. Ausgehend von das Ortsbild Seckenheims noch berücksichtigendem 2- bis 3-geschossigem Geschößwohnungsbau plus ausbaufähigem Dachraum bedeutet das, daß darin gut 50 % der Wohnungen insgesamt enthalten sein werden, wovon wiederum fast 50 % als Sozialwohnungen festgesetzt sind.

Im westlichen Teilgebiet (südlich des Heckweges/Zähringer Straße) erfolgt eine Staffelung von den 3-geschossigen Bauten am Heckweg über 2-geschossige Gebäude entlang der abzweigenden Wohnstraßen bis hin zum 1-geschossigen Abschluß (dazu Ziff. 4.4.5) parallel zur Randstraße.

Im östlichen Teilgebiet (nördlich vom Heckweg) befinden sich die Geschößbauten nahe der Schwabenstraße sowie an einer von der Meersburger Straße ausgehenden Querspange. Die an den Wohnstraßen und am Übergang zum bestehenden Ortsrand gelegene Bebauung ist hier ausschließlich zweigeschossig. In diesem Gebiet sind experimentelle und alternative Wohnformen denkbar wie Niedrigenergiehäuser, Regenwasserversickerung, genossenschaftliches Bauen, Dachbegrünung; evtl. auch Durchmischung mit nicht störendem Gewerbe. Durch das Doppelkamm-System im Mittelteil öffnen sich die Innenbereiche zu den angrenzenden Grünbereichen.

Die für den Wohnungsbau festgesetzten Flächen insgesamt ermöglichen damit den Bau von ca. 640 Wohnungen mit etwa 1600 - 1700 künftigen Bewohnern.

In den Geltungsbereich fallende, bereits vorhandene Nutzungsansätze (Erwerbsgärtnereien und Friedhofsgewerbe) werden in die Planung eingebunden.

#### 4.3 Folgeeinrichtungen

Im Verlauf der zentralen Grünverbindung sind, angemeldetem Bedarf folgend, eine zweizügige Grundschule mit Schulsporeinrichtungen und ein Kinderhaus mit drei Kindergartengruppen sowie einer Krippen- und einer Hortgruppe angeordnet und als Gemeinbedarfsflächen bindend festgesetzt.

Ferner wird, der Bitte aus dem Bezirksbeirat folgend, im Bereich Nähe Überlinger/Schwabenstraße durch eine schriftliche Festsetzung die bei tatsächlichem Bedarf dann gegebene Möglichkeit zur Errichtung eines Alten- und Pflegeheimes ausdrücklich offen gehalten.

Am Gelenkpunkt und zentralen Abschluß der Grünverbindung soll eine Einkaufsmöglichkeit zur Deckung des täglichen Bedarfs entstehen.

#### 4.4 Umwelterheblichkeits-/Umweltverträglichkeitsprüfung (UEP/UVP)

##### 4.4.1 Umwelterheblichkeitsprüfung

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde zunächst eine UEP durchgeführt, mit dem Ergebnis, daß für folgende Prüftatbestände eine UVP durchzuführen ist:

- Natur/Landschaft
- Luft
- Boden
- Wasser
- Lärm
- Umweltrelevante Infrastruktur



Die eingeholte klimagutachterliche Stellungnahme hat ergeben, daß weder vom Baugebiet noch der Randstraße mit Lärmschutz eine für das Klima nachteilige Relevanz ausgeht. Zu dieser positiven Bewertung hat auch der Sachverhalt beigetragen, daß die vom künftigen Ortsrand sich südlich bzw. westlich bis zu den Autobahnen erstreckenden landwirtschaftlichen Nutzflächen auch in der Zukunft ein klimatologisch wichtiges Kaltluftentstehungsgebiet darstellen.

Somit erübrigt sich zu diesem Teilaspekt eine weitergehende Betrachtung im Zuge der UVP.

#### 4.4.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Als Ergebnis der anschließenden UVP kann festgehalten werden, daß sämtliche, zuvor eingebrachten Anregungen und Bedenken berücksichtigt werden konnten und in die Entwurfsüberarbeitung eingeflossen sind.

##### 4.4.2.1 Natur/Landschaft/Grünordnungsmaßnahmen

Rücksichtnahme auf den Bestand ist hier oberster Grundsatz. Sämtliche im Rahmen der Baumcheckliste als erhaltenswert eingestufte Bäume, Baumgruppen, Gehölzstreifen sowie eine Streuobstwiese beim Friedhof können erhalten und ggf. ergänzt werden; ebenso wird der Verlauf des regionalen Grünzugs und der im FNP vorgesehene Grünverbindung (mit Obstbaumreihe) entlang des Heckweges gesichert. Neben der auch zum Verweilen einladenden Gestaltung letzterer wird ebenso großer Wert auf landschaftspflegerische Maßnahmen entlang der Außenseite der Randstraße und des diese innen begleitenden Fuß- und Radweges gelegt.

Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenraum werden gezielt zur Raumbildung, aber auch zur Markierung geschwindigkeitsmindernder Richtungswechsel in der Straßenführung eingesetzt.

Sammelstraßen erhalten begleitende Baumreihen, je nach Gegebenheiten ein- oder beidseitig; Wohnstraßen werden mit punktuell den Straßenraum optisch einengenden Baumtoren versehen. Zusätzlich wurde auch eine Festsetzung bezüglich des prozentualen Anteils einer Fassadenbegrünung aufgenommen.

Öffentliche Spielplätze mit randlichem Grün befinden sich in der Nähe des Platzes im westlichen Teilgebiet und beim geplanten Kindergarten am Heckweg.

Die im Bebauungsplan ursprünglich innerhalb der verbleibenden Streuobstwiese ausgewiesene Spielfläche wurde ersatzlos aus der Planung herausgenommen.

Ein Bolzplatz ist im Grünbereich bei der Schwabenstraße vorgesehen, so daß keine Anwohner gestört werden und die Erreichbarkeit zu Fuß und mit Rad aus dem Planungsgebiet und von Suebenheim her gewährleistet ist.

Die Zielsetzungen des Grünordnungsplanes werden vom Bebauungsplan übernommen.

#### 4.4.2.2 Luft/Lufthygiene/umweltrelevante Infrastruktur

Aufgrund der im folgenden dargestellten gesamtstädtischen Rahmenbedingungen bzw. der lufthygienischen Verhältnisse im Plangebiet soll auch im Erweiterungsabschnitt "Süd" ein (eingeschränktes) Verbrennungsverbot festgesetzt werden. Durch die vorgesehene Versorgung mit Fernwärme sind die technischen Voraussetzungen dazu gegeben.

##### 4.4.2.2.1 Gesamtstädtische Verhältnisse

Die Landesregierungen sind nach § 49 Abs. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ermächtigt, per Rechtsverordnung Gebiete festzusetzen, in denen während austauscharmer Wetterlagen (= Inversionswetterlagen) ein Anwachsen schädlicher Umwelteinwirkungen durch Luftschadstoffe zu erwarten ist.

Bedingt durch die Lage im Oberrheingraben kommt es in Mannheim zu einem überdurchschnittlich häufigen Auftreten derartiger Inversionswetterlagen.

Hinzu kommt, daß im Umkreis des Industrie- und Gewerbestandes Mannheim aufgrund der Anhäufung und Verschiedenartigkeit der hier vertretenen Branchen bzw. Betriebe und den dabei emittierten Stoffen, aber auch allein aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte und den damit verbundenen Kraftfahrzeug- und Hausbrandemissionen mit für Ballungsräume typischen höheren lufthygienischen Belastungen gerechnet werden muß.

Vor diesem Hintergrund erließ das Land daraufhin, gestützt auf das Bundes-Immissionsschutzgesetz, eine Smog-Verordnung, die im Falle des Auftretens einer austauschbaren Wetterlage in Kraft tritt. Sie enthält zum einen anlagenbezogene Regelungen (Einsatz von Brennstoffen sowie Betriebsbeschränkungen/-verbote) zum anderen Verbote für die Benutzung von Kraftfahrzeugen innerhalb der jeweiligen Smog-Sperrbezirke (nach § 40 BImSchG). In Mannheim wurde ebenfalls ein solcher Smog-Sperrbezirk festgesetzt.

Um die Belastung der Luft ständig zu überwachen und die Schadstoffemissionen soweit wie möglich zu vermindern, hat das Land zudem damit begonnen, die Luftreinhaltekonzeption für Belastungsgebiete (nach § 44 BImSchG) zu verwirklichen, ohne jedoch die Gemarkung von Mannheim als Belastungsgebiet ausgewiesen zu haben.

Danach sollen in Belastungsgebieten erstens bestimmte Luftverunreinigungen kontinuierlich gemessen und zweitens Emissions- und Immissionskataster sowie ein Luftreinhalteplan aufgestellt werden.

Im Rahmen der Aufstellung des Mannheimer Luftreinhalteplans haben die entsprechenden Immissionsmessungen ergeben, daß es beim NO<sup>x</sup> in erster Linie aus dem Kfz-Bereich zu Grenzwertüberschreitungen und damit zu schädlichen Umwelteinwirkungen (i.S. des BImSchG) kommt. Um eine zusätzliche Luftverunreinigung des belasteten Mannheimer Stadtgebietes zu vermeiden bzw. zu erreichen, daß lufthygienische Verbesserungen eintreten, ist es unerlässlich, ein eingeschränktes Verbrennungsverbot festzusetzen.

#### 4.4.2.2.2 Lufthygienische Situation im Planungsgebiet

Das Plangebiet (63/30) liegt zwar nicht in unmittelbarer Nähe größerer industrieller bzw. gewerblicher Emittenten, die Nähe der Bundesautobahn A 656 und A 6 bewirkt jedoch, daß die NO-Immissionen ( $I_1$  und  $I_2$ ) in diesem Gebiet die gesamtstädtischen Höchstwerte erreichen.

Die  $\text{NO}_2$ -Immissionswerte liegen ebenfalls sehr hoch und reichen nahe an die entsprechenden Grenzwerte der TA-Luft heran.

Da darüber hinaus, verkehrsbedingt, auch die CO-Immissionen vergleichsweise hohe Werte aufweisen, gehört Seckenheim zu den belasteten Stadtteilen von Mannheim.

In diesem Zusammenhang sei auch darauf hingewiesen, daß bei der Interpretation der TA-Luft Grenzwerte stets beachtet werden muß, daß sie sich auf das Gauß-Krüger-Netz beziehen (Größe der Rasterfläche  $1 \text{ km}^2$ ). Dies erfordert aber zunächst die Umsetzung der gemessenen Immissionswerte auf die jeweilige Rasterfläche, was zur Folge haben kann, daß die dergestalt umgewandelten Werte u.U. niedriger erscheinen als dies in der Realität der Fall ist. Untersuchungen, die einen Vergleich von flächen- und von punktbezogenen Immissionswerten durchführen, ergaben, daß die gemessenen (Einzel-)Werte um den Faktor 1,5 - 2 größer sein können als die flächenbezogenen Jahresmittelwerte. Die Kurzzeitbelastung kann sogar - gegenüber dem auf die gesamte Rasterfläche bezogenen Wert - um den Faktor 3 - 5 erhöht sein.

Dieser Sachverhalt erlangt während der bereits mehrfach erwähnten Inversionswetterlagen große Bedeutung, vor allem, wenn diese über mehrere Tage andauern. Gerade während solcher Wetterlagen ist ein (eingeschränktes) Verbrennungsverbot von großer Bedeutung, spielen doch dann die Emissionen der Quellengruppe "Hausbrand" und "Verkehr" mit ihrer relativ niedrigen Quellenhöhe eine besondere Rolle. Verschiedene medizinische Studien haben nun ergeben, daß bei Asthmatikern oder Bronchitikern Gesundheitsschäden schon bei

Kurzzeitkonzentrationen ( $\text{NO}_2$ ) ab ca. 0,3 mg/cbm auftreten können. Zum Teil gehen die Untersuchungen sogar soweit, daß schon bei einer kurzzeitigen Schadstoffkonzentration von 0,08 mg/cbm eine Beeinträchtigung der Atemwegsfunktion möglich ist. Aus all dem läßt sich erkennen, wie wichtig es ist, ein eingeschränktes Verbrennungsverbot festzusetzen.

Hinzu kommt, daß sich das Plangebiet in unmittelbarer Nähe eines im Regionalplan des Regionalverbandes Unterer Neckar ausgewiesenen "regionalen Grünzuges" befindet.

Diese im Südosten von Mannheim gelegenen Freiflächen haben für die umliegenden Wirkungsräume, gutachterlich nachgewiesen, die Funktion eines klima-ökologischen Ausgleichsraumes, wobei die Positivwirkungen, bedingt durch das dortige Flurwindssystem, sogar noch in der Innenstadt spürbar sind.

Der Verzicht einer Festsetzung eines eingeschränkten Verbrennungsverbotes im Bebauungsplan 63/30 würde somit zum einen bedeuten, daß sich nicht nur die lufthygienische Situation von Seckenheim weiter verschlechtern würde, zum anderen aber auch bewirken, daß diese negativen Auswirkungen über das lokale Strömungsgeschehen bis in die Innenstadt hinein getragen werden.

#### 4.4.2.3 Boden/Wasser

Vorbelastungen des Planungsgebietes selbst durch Altlasten sind nicht bekannt. Die im Altlastenkataster erfaßte Auffüllung Q 68/1 liegt im Bereich der Randstraße. Bereits vorgenommene Sondierungen haben ergeben, daß von ihr keine umweltgefährdende Relevanz für den Boden sowie für das Grundwasser der das Plangebiet erfassenden weiteren Wasserschutzzone IIIB ausgeht.

Über eine geeignete Festsetzung wird zugleich sichergestellt, daß ein Mindestprozentsatz der nicht zu überbauenden Grundstücksfläche unversiegelt bleibt und stattdessen begrünt wird.

#### 4.4.2.4 Lärmschutz

Grundlage für die Beurteilung der Lärmsituation bei städtebaulichen Planungen bildet die DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau). Im Beiblatt 1 zur DIN 18005 werden schalltechnische Orientierungswerte angeführt, deren Einhaltung oder Unterschreitungen wünschenswert sind. Bei allgemeinen Wohngebieten liegen diese Werte bei 55 dB(A) am Tag (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und bei 45 dB(A) in der Nacht (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr), bei reinen Wohngebieten bei 50 dB(A) am Tag und bei 40 dB(A) in der Nacht. Der in der DIN 18005 angegebene niedrigere Nachtwert - 35 dB(A) bei WR; 40 dB(A) bei WA - gilt nicht für die Verkehrslärmbeurteilung, wie sie im vorliegenden Fall gefordert wird.

Da diese Orientierungswerte, insbesondere bei Vorbelastung durch bestehende Verkehrswege - wie hier die Autobahn A 656 - oftmals nicht eingehalten werden können, ist ein Abweichen von den Orientierungswerten möglich, wenn im Rahmen der Abwägung andere Belange überwiegen.

Mit der überwiegenden Festlegung des Bereiches entlang der Randerschließungsstraße als WR soll auch diesem Bereich, trotz Vorbelastung hinsichtlich Lärm, der strengste Schutz der BauNVO zuteil werden (Ausschluß von das Wohnen störenden Nutzungen).

Hier sollen die künftigen Bewohner zusätzlich nur die sich aus der üblichen Wohnnutzung selbst ergebenden Belästigungen hinnehmen müssen. Vorrangig geht es also um die größtmögliche Sicherung der Wohnruhe.

Aus den vorgenannten Gründen wurde eine Festsetzung des Bereiches als WA verworfen, da der in dieser Gebietskategorie mögliche Schutz geringer ist als der im WR.

Die vorhandene Autobahn A 656 beschallt das zu planende Wohngebiet einschließlich der neuen Randerschließungsstraße unter Berücksichtigung der aktiven Lärmschutzmaßnahme mit Mittelungspegeln von rund 50 dB(A) in der Nacht und rund 60 dB(A) am Tag. Das bedeutet, daß die Orientierungswerte für WR nach DIN 18005 (40 dB(A) für die Nacht und 50 dB(A) für den Tag) mit bis zu 10 dB(A) am Tag und in der Nacht überschritten werden.

Mit der vorhandenen Autobahn A 656 ist jedoch eine Lärmvorbelastung für das Baugebiet gegeben, die durch aktive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der großen Entfernung zu keiner weiteren Verbesserung der Mittelungspegel führt. Diese Lärmvorbelastung rechtfertigt es, sich an den für das allgemeine Wohngebiet geltenden Orientierungswerten auszurichten (55 dB(A) für den Tag und 45 dB(A) für die Nacht).

Die darüber hinaus vorliegende Überschreitung dieser Orientierungswerte muß unter 2 weiteren Gesichtspunkten betrachtet werden:

1. Ausgleichsmaßnahmen sind darin zu sehen, daß bei der neuen Wohnbebauung durch den Einbau von Fenstern mit Doppelverglasung, die somit der Schallschutzklasse 2 entsprechen, der erforderliche Innenraumpegel für Wohn- und Schlafräume durch ein Schalldämmmaß von 30 - 34 dB(A) gewährleistet ist. Darüber hinaus sollen durch Baukörperfassaden und Grundrißgestaltung weitere Lärminderungen erzielt werden.
2. Ein Mittelungspegel von 40 dB(A) über den Nachtzeitraum als Außenpegel kann in einer Großstadt wie Mannheim nur in den wenigsten Situationen eingehalten werden, da schon bei einem Verkehrsaufkommen von 3 PKW in der Stunde dieser Wert erreicht wird.

Diese besonders begründete Ausnahme rechtfertigt die Überschreitung um 5 dB(A) gegenüber den, wie dargelegt, maßgeblichen Orientierungswerten des WA-Gebietes.

Die o.g. Mittelungspegel basieren auf einer schalltechnischen Untersuchung des Planungsbüros Dr. Gruschka und Fritz GmbH, deren aktuelle Grundlage die Verkehrsprognose 1990/1995 von Prof. Schaechterle mit Einbeziehung des aus der Erweiterung resultierenden Einwohnerzuwachses war.

Zusätzlich wurde eine Geschwindigkeit von 50 km/h auf der Randerschließungsstraße und ein Verkehrsaufkommen von ca. 10.000 PKW/16 h bei Endausbau und fertiggestellter Brücke der L 597 über den Neckar zugrunde gelegt.

Die Randerschließungsstraße für das neue Wohngebiet muß, im Gegensatz zur Beurteilung der Lärmsituation der vorhandenen Autobahn A 656 nach DIN 18005, nach der 16. VO zum BImSchG - sie gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung eines Straßen- oder Schienenweges - beurteilt werden.

Hier gelten Immissionsgrenzwerte, die im Gegensatz zu den Orientierungswerten aus der DIN 18005 eingehalten werden müssen.

Für WA und WR betragen sie gleichermaßen 49 dB(A) in der Nacht und 59 dB(A) am Tag.

Im Gegensatz zu einer mitten durch die Wohnerverweiterung verlaufenden Erschließung bietet die Randerschließung den Vorteil des aktiven und damit wirkungsvollen Lärmschutzes.

In analoger Weiterführung des differenziert abgestuften Lärmschutzes (wie bereits im Bereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes "Seckenheim-Südwest" festgelegt) entsteht die wirksame Gesamthöhe der Lärmschutzmaßnahmen von insgesamt ca. 3,50 m (Anlage Schemaschnitt) aus folgender Kombination:

- Verlauf der Randstraße im leichten Einschnitt von ca. 0,5 m,
- im Massenausgleich erfolgende und auf den ca. 40 m tiefen Baugrundstücken sanft auslaufende Anschüttung des Straßenaushubes auf max. ca. 1,20 m über Geländehöhe,



- i. d. Regel an rückwärtiger Grundstücksgrenze, jedoch außerhalb befindliche Lärmschutzwand als Grundstückseinfriedigung von max. ca. 1,80 m üblicher Höhe.

Der dieserart gegliederte Schallschutz läßt aufgrund seiner wirksamen Gesamthöhe die wünschenswerte Südorientierung der anschließenden Wohnbaugrundstücke zu. (Wie schon bei "Seckenheim-Südwest" ist der Lärmschutz abrechnungsmäßig dem angrenzenden Wohnbaugelände zuzuordnen.)

Mit den Lärmschutzmaßnahmen als Wand/Wallkombination an der Randerschließungsstraße werden die Lärmimmissionen aus dieser Straße unterhalb der Grenzwerte aus der 16. VO liegen.

Durch den nicht abschirmbaren Lärm der BAB A 656 wurde das Baugebiet neben der Beurteilung nach DIN 18005 in Anlehnung an die Immissionsgrenzwerte der 16. VO zum Bundesimmissionsschutzgesetz betrachtet.

Durch den in Mannheim-Neustadt gelegenen Verkehrslandeplatz können auch im Bereich des Bebauungsplanes Seckenheim-Süd Störungen durch überfliegende Luftfahrzeuge auftreten.

Verursacht werden kann dies zum einen durch dessen im Regelfall bis auf ca. 200 m an den westlichen Ortsrand von Seckenheim heranreichende Platzrunde (Warteschleife für landende Flugzeuge) dann, wenn kurzfristig Teile der Platzrunde ausgedehnt werden müssen und Luftfahrzeuge dadurch näher an das Plangebiet herangeführt werden könnten.

Voraussichtlich deutlicher auswirken wird sich aber, daß direkte Anflüge auf die Landebahn 27 (Länderichtung Westen) über Seckenheim-Süd hinwegführen können.

Zwar liegt damit das Baugebiet im direkten Einflußbereich des Verkehrslandeplatzes, weshalb auch Überflüge nicht die Ausnahme bleiben werden. Da aber selbst im Bereich der Landebahn und unterhalb der Platzrunde die geforderten Immissionsrichtpegel weitgehend eingehalten werden, ist davon auszugehen, daß keine gravierenden Lärmbelastungen im Plangebiet auftreten werden.

Auch die geplante Erweiterung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes wird an dieser Situation - wie im Lärmgutachten Nr. 7624/90 des Ingenieurbüros für Bauakustik und Lärmschutz - (IBL) nachgewiesen - nichts ändern.

## 5. Verkehrserschließung

### 5.1 Individualverkehr

#### 5.1.1 Äußere Erschließung

Zwar sind heute schon sämtliche Abschnitte der südlichen Erweiterung Seckenheims über bereits bestehende Straßenanschlüsse vernetzt und grundsätzlich auch erschließbar. Für die dortigen Anwohner ist es aber auf Dauer völlig unzumutbar, das aus der Ortserweiterung resultierende Mehraufkommen an Individualverkehr nun zusätzlich auch noch über die bestehenden, teilweise schon heute stark belasteten Straßen zu bewältigen. Es ist geplant, die Maßnahme Randerschließung Seckenheim bis 1995 abzuschließen.

Die sich daraus ergebende Notwendigkeit zur auf Dauer besseren Erschließung der gesamten südlichen Erweiterung Seckenheims über eine Randstraße, aber auch zur notwendigen Teilentlastung bestehender Ortsstraßen, war bereits im Rahmen der Bebauungsplanverfahren Nr. 63/28a "Seckenheim-Nordwest" und Nr. 63/28 "Seckenheim-Südwest", ausführlichst erörtert worden. Auf diese Grundsatzdiskussion muß im Rahmen des jetzigen Planverfahrens "Seckenheim-Süd" als letztem Abschnitt der Gesamterweiterung daher nicht erneut eingegangen werden, zumal daraufhin der Grundsatzbeschuß des (damaligen) Technischen Ausschusses zur Linienführung der Randstraße gefaßt wurde.

Es trifft auch für Seckenheim-Süd zu, daß durch die geplanten häufigen und höhengleichen Verkehrsanschlüsse und die damit verbundene quartiersmäßige Erschließung der Bauerweiterungsflächen eine gleichmäßige Verteilung der Verkehrsströme erreicht werden kann, womit in erster Linie den Bedürfnissen der Bewohner Rechnung getragen wird.

Besondere Aufmerksamkeit ist diesen Anschlüssen hinsichtlich der Sicherheit und ihrer Gestaltung als jeweiliger Eingangsbereich zu den Wohngebieten zu widmen. Durch geschwindigkeitsmindernde Fahrbahnführungen u. -teiler in den Anschlußbereichen werden dort der Landwirtschaft bzw. Radfahrern und Fußgängern gefahrlose Überquerungsmöglichkeiten eingeräumt, und insgesamt die Einhaltung der Richtgeschwindigkeit von 50 km/h bewirkt.

An zwei dieser Anschlüsse der Randstraße ist das westliche Teilgebiet angeschlossen, während das östliche über die Schwabenstraße an die Randstraße und die B 37 angebunden ist. Im Zuge der Herstellung der Randstraße soll der Knoten Überlinger/Schwabenstraße umgestaltet werden.

Damit der das Plangebiet begleitende Trassenabschnitt aber die ihm zugedachte Aufgabe überhaupt übernehmen kann, ist sowohl die gleichzeitige Verwirklichung des verbindenden Abschnittes von der B 37 westlich Seckenheims bis zur Offenburger Straße als auch die Weiterführung vom Friedhof bis zum östlichen Anschluß an die B 37 zur Erzielung der anbestrebten Entlastungswirkungen verkehrstechnisch zwingende Voraussetzung.

Den planungsrechtlichen Erfordernissen für ersteren Abschnitt wird über die Bebauungspläne Nr. 63/28 a "Seckenheim-Nordwest" und Nr. 63/28 "Seckenheim-Südwest" entsprochen. Parallel zum Beb. Plan Nr. 63/30 wird nun für die Weiterführung bis zum östlichen Anschluß an die B 37 ein Planfeststellungsverfahren betrieben, da nur für die Durchführung als Gesamtmaßnahme Zuschüsse aus Landesmitteln zu erwarten sind.

Als Folge der Verknüpfung der Randstraße mit der L 597 und durch Verwirklichung der Neckarbrücke kommt dann auch die beabsichtigte Entlastung der Offenburger Straße zum Tragen.

#### 5.1.2 Innere Erschließung

Zwecks Verkehrsberuhigung im Wohngebiet werden zu lange Straßengeraden mit Hilfe von Versätzen, Krümmungen oder Abknickungen, ähnlich wie im Baugebiet "Seckenheim-Südwest", vermieden. Zur Erzielung einer dennoch guten Orientierung setzt sich die auf die Anschlüsse der Randerschließung bezogene innere Hupterschließung in ihrer Gliederung klar von den abzweigenden Wohnstraßen ab.

Insgesamt wird mit der Anordnung der Baulichkeiten in kleineren Baugruppen die Straßenführung innerhalb des Wohngebietes bewußt dahingehend beeinflußt, daß die Straßen überwiegend nur von dem Personenkreis benutzt werden, der dort auch wohnen wird.

Unterstützt werden soll diese Absicht dadurch, daß zwischen den beiden Teilgebieten keine den Heckweg kreuzende Fahrverbindung für motorisierten Individualverkehr geschaffen wird. Dagegen soll der Heckweg als gewachsene Verbindung zwischen Seckenheim und dem Friedhof - dem nachdrücklichen Wunsch des Bezirksbeirates folgend - als mögliche Fahrverbindung fortbestehen. Dabei werden Fuß- und Radwegeverbindung ganz durchgehend im Verlauf des Heckweges geführt, während der Kfz-Verkehr mit einem Versatz im Bereich der Ladengruppe zum Friedhof und Friedhofsgewerbe geführt wird. Erreicht wird dadurch zum einen, daß die zwischen Kindergarten und Läden sich erstreckende Platzfläche vom Kfz-Verkehr frei bleibt. Insbesondere aber wird von der Randstraße kommender Fahrverkehr zum hauptsächlich benutzten südwestlichen Friedhofseingang durch Führung über diesen Versatz weitestgehend aus dem Wohngebiet herausgehalten.

Ebenso wie der Heckweg der inneren Vernetzung des westlichen Teilbereiches der Bauerweiterung mit dem Ortskern dient, übernimmt dies für den östlichen Teilbereich die Meersburger Straße.

Die Andienung des zentralen Bereiches soll wegen der Nähe zum Anschluß an die Randstraße über diesen erfolgen, wobei ein peripherer Parkplatz entsprechenden Besucherverkehr abfangen und so Parksuchverkehr im Planungsgebiet selbst vermeiden soll.

Entsprechend der Hierarchie der Erschließung sind die Geschosßbauten mit ihrem relativ hohen Verkehrsaufkommen vorwiegend entlang der Sammelstraßen angeordnet, während Ein- und Zweifamilienhäuser sich an Wohnstraßen gruppieren.

Die Durchlässigkeit des gesamten Planungsgebietes für Fußgänger und Radfahrer, in Unabhängigkeit vom Verlauf von Fahrstraßen, wird durch jenen vorbehaltenen Wege parallel zu Straßen oder diese in Verlängerung verbindend erreicht. Eigens die Straßen begleitende Radwege sind damit nicht erforderlich.

Nach vorangegangener Diskussion ist mit dem Bezirksbeirat Seckenheim abgestimmt worden, daß die Fußweg/Radwegverbindung nach Suebenheim als ebenerdiger, signalgeregelter Überweg ausgeführt werden soll. Diese Maßnahme liegt als der Randstraße zugehörig außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, läßt sich jedoch mit diesem vereinbaren.

### 5.1.3 Landwirtschaftlicher Verkehr

Für den landwirtschaftlichen Verkehr sind sowohl von Offenburger und Zähringer Straße ausgehend als auch im Verlauf der Schwabenstraße höhengleiche Querungen über die Randstraße geplant; sie ermöglichen das Anfahren des auf deren Außenseite neu anzulegenden, befestigten Wirtschaftsweges, der die Feinverteilung in die einzelnen Flurstücke übernimmt.

### 5.2 Öffentlicher Nahverkehr

Der Anschluß des neuen Baugebietes an den öffentlichen Nahverkehr erfolgt im Westen durch den bereits heute auf der Offenburger bzw. Kloppenheimer Straße verkehrenden MVG-Bus und am Ostrand durch den OEG-Bus auf der Schwabenstraße. Deren Haltestellen deken, beim .MVG-Bus auf die Offenburger Straße bezogen, das künftige Wohngebiet im jeweiligen Radius von 300 m weitestgehend ab; ausgenommen bleibt nur ein Randbereich nahe beim Friedhof.

Ferner sind Überlegungen im Gange, abhängig von der Frequentierung vorhandener Linien, eine neue Buslinie entlang der Randstraße zu schaffen. Das steht auch im Zusammenhang mit noch weiteren Untersuchungen, im Zuge der neuen Wohngebiete Neuhermsheim, Hochstätt eine Straßenbahnlinie bis an Seckenheim-Süd heranzuführen.

## 6. Abwägung der Belange

### 6.1 Belange für die Planung

- Es entstehen Wohnbauflächen mit vielfältigem Wohnungsangebot, so daß das Baugebiet insgesamt dazu geeignet sein wird, im Rahmen des Wohnungsbauprogrammes zur Erstellung dringend benötigter Wohnungen beizutragen, dabei aber auch gleichzeitig der Abwanderung Bauwilliger aus Mannheim entgegenzuwirken.
- Das Entstehen eines ausgeprägten und dauerhaften Ortsrandes unterbindet ungewollte und nachträgliche Bauflächenerweiterungen in Richtung Autobahn.
- Damit bleibt der Seckenheimer Landwirtschaft auf Dauer eine zusammenhängende Fläche erhalten, die so auch für gute klimatische Verhältnisse in diesem Raum sorgen kann.
- Neu entstehende Folgeeinrichtungen können aufgrund ihrer Standortnähe zur Altbebauung auch ein Angebot an die dortige Wohnbevölkerung darstellen.
- Durch das neue Wohngebiet wird der Einzugsbereich der vorhandenen öffentlichen Nahverkehrsmittel vergrößert.

### 6.2 Belange gegen die Planung

- Die Bauflächenerweiterung nimmt bisher vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch.
- Gegenüber dem in bisherigen Ortsrandlagen beliebig möglichen Überwechsel in die offene Feldflur bringt der Planungszusammenhang Wohnenerweiterung/Randstraße eine gewisse Einengung auf bestimmte Übergänge mit sich.
- Vorhandener Baubestand wird nicht in jedem Einzelfall zu erhalten sein.

### 6.3 Abwägung der Belange

Das Wohnerverweiterungsgebiet weist eine besondere Standortgunst auf, die auch dadurch, daß bei ungünstigen Wetterlagen gelegentlich Geräuschentwicklungen durch die 450-500 m entfernte Autobahn hingenommen werden müssen, nicht entscheidend gemindert wird.

Gegenüber dem Verlust an landwirtschaftlichen Flächen ist es höher zu bewerten, daß durch die Planung die Voraussetzungen zur Ausweisung von Bauland geschaffen werden, wodurch der weiteren Abwanderung von Bauwilligen aus Mannheimer Gemarkung Einhalt geboten wird, vor allem aber dringend benötigter Wohnraum geschaffen werden kann. Andererseits werden gerade als Folge der Planung die verbleibenden Landwirtschaftsflächen festgeschrieben, womit deren fortwährende Beschneidung verhindert wird.

Zudem ist die Umsetzung des Planungszusammenhanges Wohnerverweiterungen/Randstraße zwingende Voraussetzung, damit die immer wieder geforderte Entlastung innerörtlicher Wohnstraßen überhaupt eintreten kann, bzw. diese nicht gar noch stärker durch gebietsfremden Ziel- und Quellverkehr belastet werden.

Der Verlust vor allem eines Teiles von allerdings nicht besonders bewerteten Obstbäumen durch die Planung ist unvermeidlich. Jedoch sind innerhalb des Plangebietes umfangreiche Ersatzmaßnahmen vorgesehen; ebenso über einen landschaftspflegerischen Begleitplan entlang der Randstraße. Dadurch wird auch ein gewisser Ausgleich für den nicht mehr beliebigen Übergang in die offene Feldlage geschaffen.

Insgesamt sprechen die überzuordnenden Belange für die Planung.

## 7. Maßnahmen zur Verwirklichung der Planung

### 7.1 Bodenordnung

Da die in das Planungsgebiet fallenden Grundstücke zum deutlich größeren Teil in Privatbesitz sind, ist zur Verwirklichung der Planung auch eine an das Bebauungsplanverfahren anschließende Umlage nach dem Baugesetzbuch erforderlich.

## 8. Sicherung von Bodenfunden

In den Bebauungsplan wird als Hinweis ein Textbaustein aufgenommen, der die Bergung von im Geltungsbereich vermuteten archäologischen Kulturdenkmalen sichern soll.



## 9. Flächenbilanz

### 9.1 Aufteilung der Bauflächen

1. I - II Geschl. bebaubar	9,3 ha (38,6 %)
2. Geschößwohnungsbau III	3,6 ha (15,0 %)
3. Läden mit Wohnungen	0,3 ha ( 1,2 %)
4. Gemeinbedarf	<u>1,4 ha ( 5,8 %)</u>

ca. 14,6 ha (60,6 %)

### 9.2 Sonderflächen

1. Besth. Gartenbaubetriebe	1,2 ha (5,0 %)
2. Friedhofsgewerbe	
(besteh. u. gepl.)	0,4 ha (1,7 %)
3. Obstwiese	<u>0,9 ha (3,7 %)</u>

ca. 2,5 ha (10,4 %)

### 9.3 Öffentliche Flächen (Flächenabzüge)

1. Straßenflächen	5,3 ha (22,0 %)
2. Grünflächen	<u>1,7 ha ( 7,0 %)</u>

ca. 7,0 ha (29,0 %)

---

Gesamtfläche

ca. 24,1 ha (100 %)

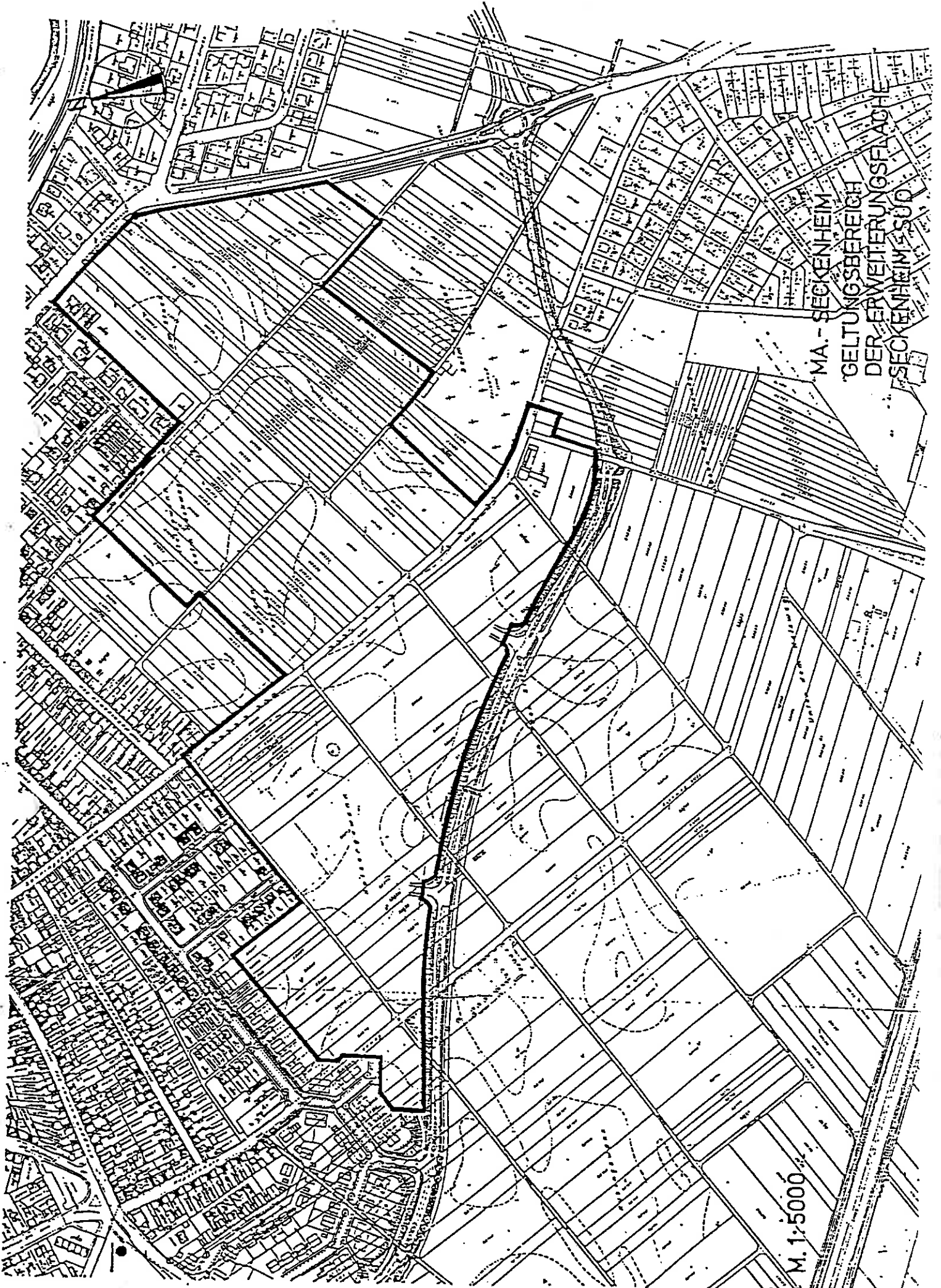
=====

9.4 Anzahl der Wohnungen

Flächenanteile

Wohnungsbau	Flächenanteile (ha) netto WB-Land	Wohnungsanzahl (WE)
<u>Flachbau</u> I + II + Dach	9,3 ha (72 %)	295 WE (46,2)
<u>Geschossw.bau</u> III + Dach		
- freifinanziert	(47 %) 1,7 ha	(53 %) 183 WE
- sozialgebunden	(53 %) <u>1,9 ha</u>	(47 %) <u>161 WE</u>
	ca. 3,6 ha (28 %)	344 WE (53,8 %)
insgesamt	12,9 ha (100 %) =====	rd. 640 WE (100 %) =====
	Zuteilungsanspruch der Stadt ca. 2,0 ha	

Bei der Anzahl der Wohnungen im Geschosswohnungsbau noch nicht berücksichtigt ist eine Verringerung um ca. 20 WE für den Fall der Realisierung des Alten- und Pflegeheimes.



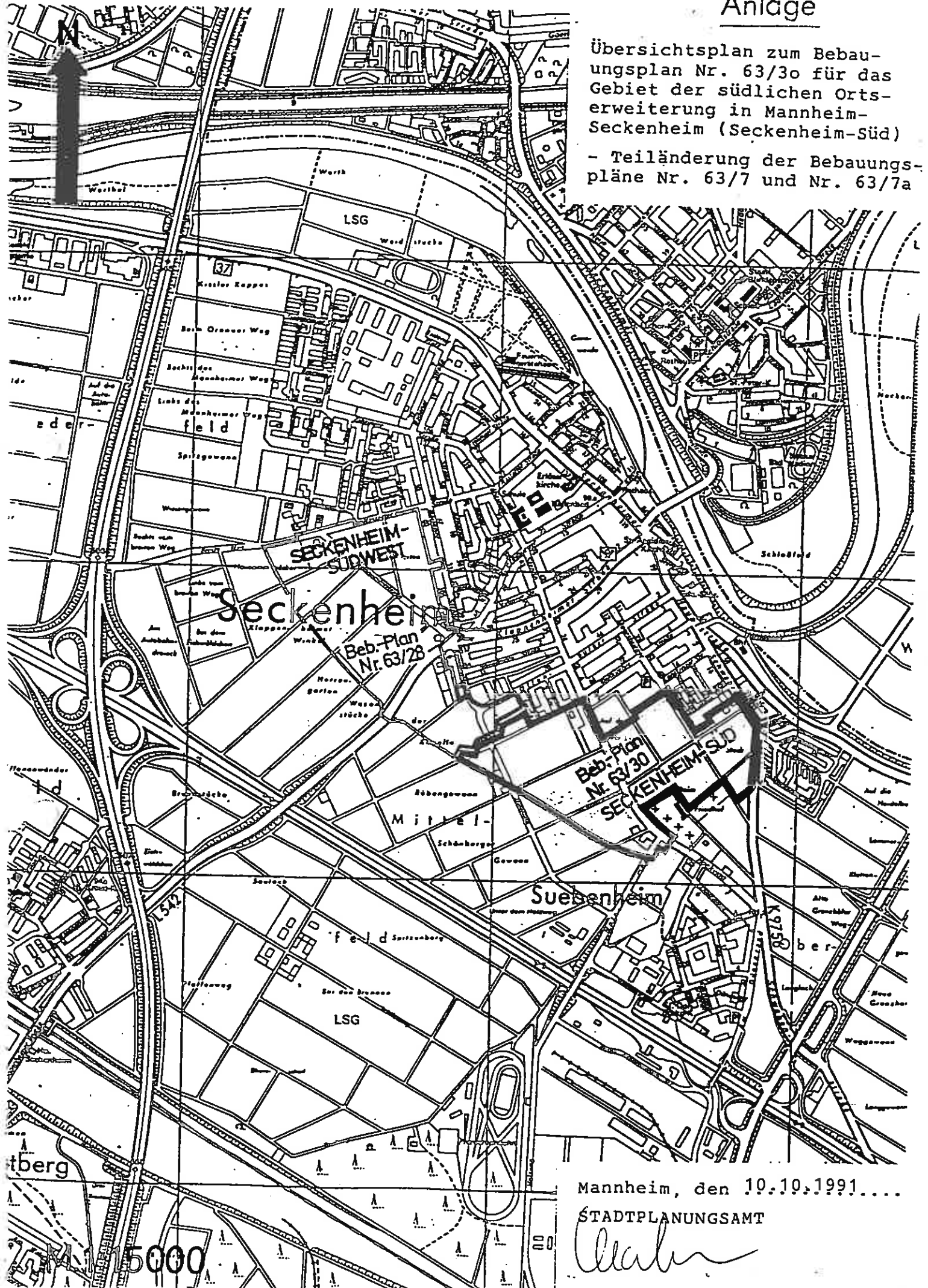
MA. - SECKENHEIM  
GELTUNGSBEREICH  
DER ERWEITERUNGSFLÄCHE  
SECKENHEIM SÜD

M. 1:5000

# Anlage

Übersichtsplan zum Bebauungsplan Nr. 63/30 für das Gebiet der südlichen Ortserweiterung in Mannheim-Seckenheim (Seckenheim-Süd)

- Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 63/7 und Nr. 63/7a



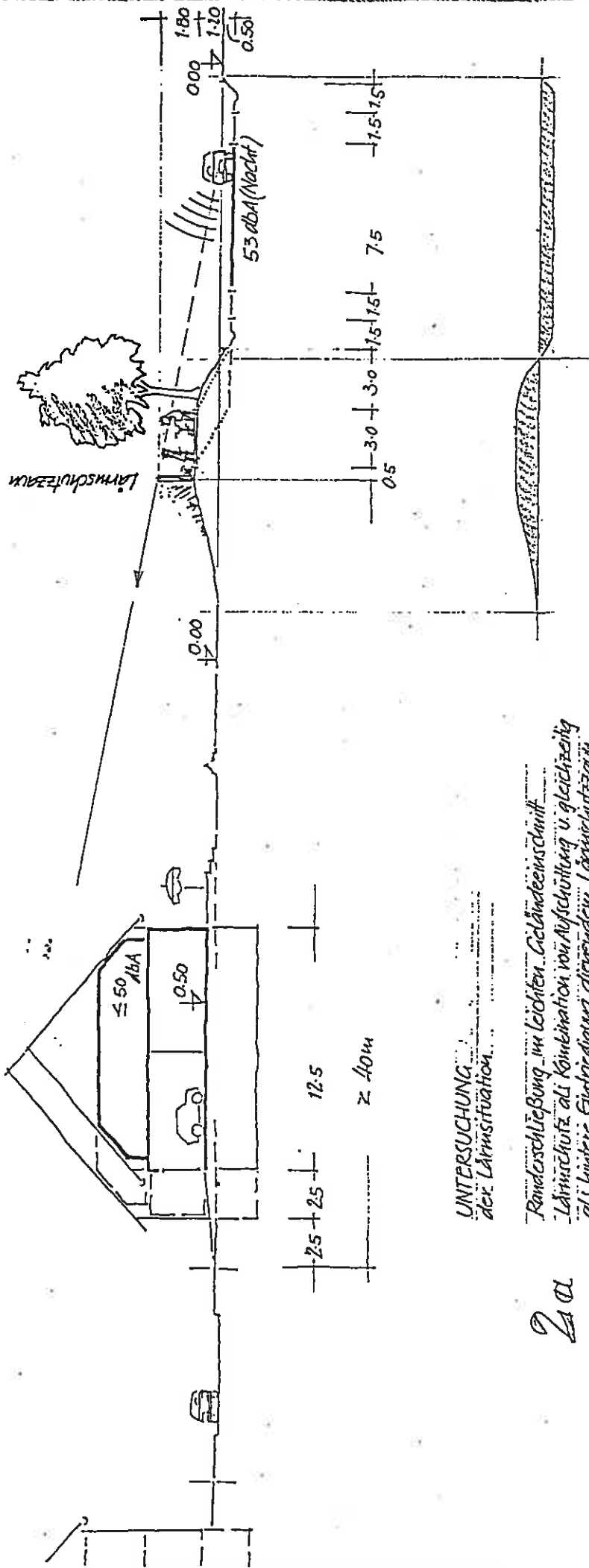
Mannheim, den 10.10.1991....

STADTPLANUNGSAMT

*Ulrich*

# SECKENHEIM

Überlagerung durch Autobahn (50 dbA) nicht berücksichtigt!



UNTERSUCHUNG  
der Lärmsituation

Randerschließung im leichten Geländeinschnitt  
Lärmhöhe als Kombination von Aufschiebung u. gleichzeitig als hintere Einfriedigung dienenden Lärmschutzraum

Zu II

- Abdichtung im Bereich der Grundstücke gering
- Die Randerschließung begleitender Geh- u. Radweg mit baumbestandenen senklichem Abstand vermindert den Einbruch tiefer Autostraße
- = Massenausgleich, Abgratung - Aufschiebung gegeben
- = Der nur geringe Geländeinschnitt macht diese Lösung auch im Bereich des B. B. B. Sektors, Sektors, vorwärts des Geländesprungs möglich

**SECKENHEIM**

Anlage zur Begründung

Zusammenstellung der bei der Realisierung der Planung voraussichtlich entstehenden, überschlägig ermittelten Kosten in DM.

1 Maßnahme	2 Kosten	3 städt. Anteil	4 Beiträge/Zuschüsse	5 Bemerkungen
1. Tiefbauamt				
Straßenbau	14.60 Mio	4.38 Mio	10.22 Mio	Wegen Umbau bestehender Anlagen, Markierungsarbeiten, Friedhofsplatz u. ä. bleibt städt. Anteil 30 %
2. Lärmschutz	1.40 Mio	0.84 Mio	0,56 Mio = 40 %	lt. Satzung städt. Ant. 60 %
3. Beleuchtung	0.75 Mio	0.075 Mio	0.675 Mio = 90 %	lt. Satzung städt. Ant. 10 %
4. Kanalbau	6.80 Mio	4.73 Mio	2.07 Mio = 90 %	52 000 m <sup>2</sup> öff. Fläche x 43,76 (Kostenanteil Kanal) städt. Anteil lt. Satzung 10 %
Gesamtsumme	23.55 Mio	10.03 Mio	13.53 Mio	

1 Maßnahme	2 Kosten	3 städt. Anteil	4 Beiträge/Zuschüsse	5 Bemerkungen
<u>Grünflächenamt</u> 1. Landschaftsgärtnerische Maßnahmen (öffentliches Grün)	3.08 Mio	2.36 Mio	0.72 Mio	1.) Straßenbäume (ca. 300 x 2.600 DM/St) 2.) Straßenbegleitgrün Kostangaben (Endsumme) + Unvorhersehbares Planung Bauleitung u. MWSt. ohne Schulsportanlage Zuschüsse pro WE/4.000,-- als Investitionspauschale
2. Schulsparteinrichtung Schulsportfreigelände + 5 % Unvorhersehbares + 9.5 % Planung + Bauleitung + MWSt.	0.35 Mio 0.0175 Mio 0.036 Mio 0.403 Mio 0.056 Mio 0.459 Mio			
Gesamtsumme	3.539 Mio	2.36 Mio	0.72 Mio	

1 Maßnahme	2 Kosten	3 städt. Anteil	4 Beiträge/zuschüsse	5 Demerkungen
<p><u>Hochbauamt</u>                      Baul. Veränderung der vorhandenen Signalanlagen                      Stadtwerke Mannheim AG (SMA)                      Verlegung der Fernwärmeleitungen</p>	<p>0.01 Mio</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>Kosten wurden nicht genannt, da diese zu Lasten der SMA gehen</p>
<p>Umlegung der 20 KV-Freileitung ca. 300 lfm</p> <p>Umlegung der Wasserleitung DN 80, ca. 570 lfm</p> <p>Verlegung der Stromleitungen</p>	<p>0.300 Mio</p> <p>0.473 Mio</p>	<p>0.300 Mio</p> <p>0.283 Mio</p>	<p>-</p> <p>0.19 Mio</p>	<p>Kosten wurden nicht genannt, da diese zu Lasten der SMA gehen</p>
<p>Gesamtsumme:</p>	<p>0.783 Mio</p>	<p>0.583 Mio</p>	<p>0.19 Mio</p>	
<p>Gesamtkosten:</p>	<p>27.872 Mio</p>	<p>12.973 Mio</p>	<p>14.44 Mio</p>	