

Beschlussvorlage



STADT MANNHEIM²
Der Oberbürgermeister

Dezernat IV	Az. 60.14.0.66.25	Datum 20.05.2009
-------------	-------------------	------------------

Nr. 291 / 2009

Betreff:

Bebauungsplan Nr. 66.25
„Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ in Mannheim – Friedrichsfeld

Hier:

Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes gem. § 10 Abs. 1 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	13.01	17.06.2009		X		
2. Gemeinderat	17.00	23.06.2009	X			
3.						
4.						

Einladung an Bezirksbeirat Friedrichsfeld

Finanzielle Auswirkungen ?

ja

nein

Beschluss/Antrag:

- Den in der Beschlussanlage Nr. 1 dargelegten Beschlussvorschlägen zu den Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB, der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und zu den Stellungnahmen der Behörden, Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen gem. § 4 Abs. 1 und § 4 Abs. 2 BauGB wird zugestimmt.
- Der in Beschlussanlage Nr. 2 festgelegte Untersuchungsrahmen der Umweltprüfung wird gebilligt.
- Der Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ mit Datum vom 20.05.2009 (Beschlussanlagen Nr. 3 und Nr. 4, der zeichnerische Teil des Bebauungsplans liegt in der Sitzung aus) wird gem. § 10 BauGB als Satzung beschlossen.
- Die Begründung mit integriertem Umweltbericht zum Bebauungsplan (Beschlussanlage Nr. 5) und der gesonderte Umweltbericht gem. § 2a BauGB (Beschlussanlage Nr. 6) werden gebilligt.
- Der Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ ersetzt nach seinem Inkrafttreten in seinem Geltungsbereich den bestehenden Bebauungsplan Nr. 66/7 für die Zufahrtsstraße zur Siedlung Alteichwald und für die Grundstücke Rehpfad 7, 9 und 11.

Nr.	291 / 2009
Blatt	- 2 -

Finanzielle Auswirkungen:

1) **Einmalige Kosten**

Gesamtkosten der Maßnahme		350.000 €
Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.)	./.	- €
Kosten zu Lasten der Stadt		350.000 €

2) **Laufende Kosten**

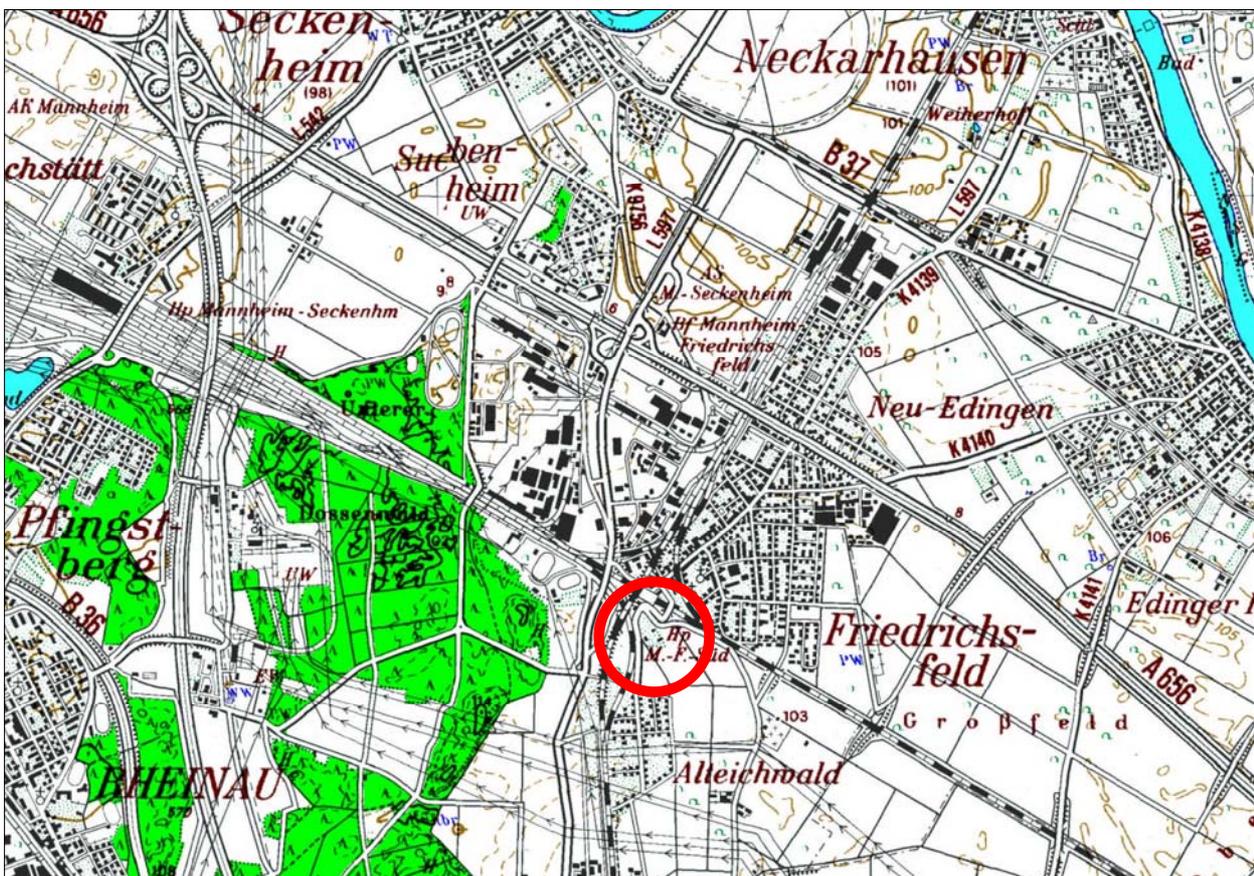
Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand nach Fertigstellung der Baumaßnahme, Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. Durchführung der Maßnahme (einschl. Finanzierungskosten)		24.000 €
zu erwartende Erträge	./.	- €
jährliche Belastung		24.000 €

Dr. Kurz

Quast

Kurzfassung Sachverhalt

Für den Bereich südlich des Haltepunktes Friedrichsfeld - Süd der DB AG in Mannheim – Friedrichsfeld wird gemäß Aufstellungsbeschluss vom 09.04.2002 (Beschlussvorlage 199 / 2002) ein Bebauungsplan erarbeitet (Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“). Das Plangebiet befindet sich im Süden des Stadtteils Friedrichsfeld, nördlich der Alteichwald-Siedlung. Der nachfolgende Übersichtsplan zeigt die Lage des Bebauungsplanes Nr. 66.25 im Stadtgebiet:



Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ soll die Herstellung eines Park & Ride - Platzes mit ca. 50 Pkw-Stellplätzen und ca. 3 Motorrad-Stellplätzen am Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd bauplanungsrechtlich ermöglicht werden.

Am 14. Dezember 2003 wurde im Rhein-Neckar-Raum ein neues S-Bahn-System eröffnet. Die S-Bahn RheinNeckar bildet das Rückgrat des Schienenpersonennahverkehrs in der Metropolregion Rhein-Neckar. Mittelpunkt des regionalen S-Bahn-Systems ist der Ballungsraum um die Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen am Rhein. Der dafür neu ausgebaute Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd (Fertigstellung 2005) wird gut angenommen und ist stark frequentiert. Hier fahren in regelmäßigen Abständen Züge in Richtung Mannheim, Kaiserslautern und Heidelberg, Karlsruhe.

Aufgrund mangelnder Abstellmöglichkeiten auf geordneten Parkplätzen werden die Fahrzeuge der S-Bahn-Nutzer im Straßenraum abgestellt, was zu Verkehrsbehinderungen, einer Gefähr-

Kurzfassung Sachverhalt

derung des Verkehrssicherheit (Schulweg) und Konflikten mit Anwohnern führt. Die Anlage des Park & Ride - Platzes liegt damit im öffentlichen Interesse und ist dringend erforderlich, um den derzeit bestehenden Parkplatzmangel zu beheben.

Kosten

Die Gesamtkosten der Maßnahme (einschließlich Grunderwerb) betragen ca. 350.00 €. Im Haushaltsplan 2009 und in der Finanzplanung 2010 wurden jeweils 175.000 € eingestellt.

Realisierung

Die Grundstücke im Plangebiet befinden sich rechtlich noch im privaten Eigentum und im Eigentum der deutschen Bahn AG und müssen zur Realisierung des Vorhabens von der Stadt erworben werden.

Auf dem Grundstück der DB AG ist eine dem Eisenbahnbetrieb dienende Funktion nicht erkennbar. Es befinden und befanden sich keine Betriebsanlagen auf dem Grundstück. Die Fläche ist als Ackerland gekennzeichnet, deshalb unterliegt sie nicht der Planungshoheit des Eisenbahn-Bundesamtes.

Den Grundstückseigentümern wurde von der Stadt ein Kaufangebot unterbreitet. Bis zum heutigen Stand konnte von der Stadt Mannheim kein Grundstück erworben werden.

Eine Realisierung des Parkplatzes wird nur möglich sein, wenn die Stadt Mannheim das Eigentum an den benötigten Flächen erlangt.

Redaktionelle Anpassungen der Planung nach der öffentlichen Auslegung:

Nach Abwägung der Anregungen aus der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden folgende redaktionelle Änderungen gegenüber der bisherigen Planfassung (Planfassung der öffentlichen Auslegung gem. Beschlussvorlage Nr. 15 / 2009) vorgenommen:

- Planzeichnung: Bezeichnung „Wirtschaftsweg“ in „landwirtschaftlicher Weg“ (LW) geändert.
- Planzeichnung: Im Bereich des landwirtschaftlichen Wegs mit Rasengitter Bezeichnung „landwirtschaftlicher Weg - Rasengitter“ (LW – rg) ergänzt.
- Planzeichnung: Darstellung des Gestaltungsplans: zwei Bäume nördlich der Gebweilerstraße als Bestand dargestellt.
- Festsetzung B 1.3 „Die Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „landwirtschaftlicher Weg - *Rasengitter*“ ist mit Rasengittersteinen anzulegen.“ = bei „landwirtschaftlicher Weg“ Rasengitter ergänzt.
- Die Hinweise C1 - Archäologische Bodenfunde und C4 - Wasserschutzgebiet wurden aktualisiert.
- Der Hinweis C 7. - Baumpflanzungen – Mindestabstände wurde neu eingefügt
Alle Neuanpflanzungen im Nahbereich von Bahnanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die Bahnrichtlinie 882 zu beachten.“ ergänzt.
- Die Begründung wurde redaktionell überarbeitet.

Die vorgenommenen Änderungen haben keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung.

Eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit oder der berührten Träger öffentlicher Belange ist nicht erforderlich, da die Änderungen nur klarstellende Bedeutung haben.

Der jetzt vorliegende Bebauungsplan soll nunmehr als Satzung beschlossen werden.

Verfahrensverlauf / Verfahrensschritte

Verfahrensverlauf

Der Bezirksbeirat wurde mit Schreiben vom 13.03.2002 über das Vorhaben informiert.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik (AUT) hat in seiner Sitzung am 09.04.2002 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ beschlossen und die Verwaltung beauftragt, die frühzeitigen Beteiligungsverfahren gemäß BauGB durchzuführen.

Vom 22.04.2002 bis 06.05.2002 erfolgte die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB. Die Behörden und sonstigen in ihren Aufgaben berührten Träger öffentlicher Belange (TÖB) wurden vom 16.07.2002 bis 30.08.2002 um Stellungnahme gemäß § 4 Abs. 1 BauGB gebeten.

Gemäß Beschluss vom 03.02.2009 hat der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 66.25 „Park & Ride – Platz Friedrichsfeld - Süd“ der Stadt Mannheim nach § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 23.02.2009 bis 24.03.09 öffentlich ausgelegen. Mit Schreiben vom 20.02.2009 wurde den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 66.25 „Park & Ride – Platz Friedrichsfeld - Süd“ der Stadt Mannheim zur Stellungnahme gem. § 4 Abs. 2 BauGB übersandt. (Siehe Beschlussanlage 1).

Verfahrensschritt	Datum
Aufstellungsbeschluss (gem. § 2 (1) BauGB) am	09.04.2002
Ortsübliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses im Amtsblatt der Stadt Mannheim am	19.04.2002
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (gem. § 3 (1) BauGB) im Zeitraum vom	22.04.2002–06.05.2002
Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (gem. § 4 (1) BauGB) im Zeitraum vom	16.07.2002– 30.08.2002
Billigungs- und Auslegungsbeschluss am	03.02.2009
Ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung im Amtsblatt der Stadt Mannheim am	12.02.2009
Auslegung (gem. § 3 (2) BauGB) im Zeitraum vom	23.02.2009 - 24.03.2009
Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (gem. § 4 (2) BauGB) mit Schreiben vom	20.02.2009
Satzungsbeschluss (gem. § 10 (1) BauGB) am	

Bebauungsplan Nr. 66.25

1. Beteiligung gem. § 3 und § 4 BauGB
2. Untersuchungsrahmen der Umweltprüfung
3. Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ (unmaßstäbliche Abbildung der Planzeichnung) Stand 20.05.2009

Das farbige Original der Planzeichnung im Maßstab 1:1000 hängt während der Sitzung aus.

4. Bauplanungsrechtliche Festsetzungen gem. BauGB, Stand 20.05.2009
5. Begründung zum Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“, Stand 20.05.2009
6. Umweltbericht als Auszug der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“, Stand 20.05.2009

Anhang: Verfahren / Beteiligung

- A1 Verzeichnis der beteiligten Behörden und sonstigen Träger öffentliche Belange
- A2 Anregungen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB und der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB
 - A2.1 Öffentlichkeit
 - A2.2 Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen
- A3 Anregungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB
 - A3.1 Öffentlichkeit
 - A3.2 Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen

1. Ergebnisse der Frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB und der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Gemäß Aufstellungsbeschluss vom 09.04.2002 (Beschlussvorlage 199 / 2002) hat der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ der Stadt Mannheim im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB in der Zeit vom 22.04.2002 bis 06.05.2002 zur Einsicht ausgelegen.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden vom 16.07.2002 bis 30.08.2002 um Stellungnahme zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ der Stadt Mannheim gebeten.

Über die Anregungen der Öffentlichkeit sowie die Stellungnahmen der Dienststellen, Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen, in denen Anregungen vorgebracht wurden, wird empfohlen, wie folgt zu entscheiden.

1.1 Öffentlichkeit

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gingen vier Schreiben mit Anregungen ein.

Nr.	Öffentlichkeit	Schreiben vom	Anregungen		s. Ziffer	s. Anlage
			Ja	nein		
a		28.04.2002	x		1.1.1	A 2.1.1
b		24.04.2002	X		1.1.2	A 2.1.2
c		24.04.2002	x		1.1.3	A 2.1.3
d		02.05.2002	x		1.1.4	A 2.1.4

1.1.1 a – Schreiben vom 28.04.2002

Zum vorgelegten Planentwurf werden Anregungen und Bedenken zum Ausdruck gebracht.

Die dargestellte Lösung ergibt zum jetzigen Zeitpunkt für die städtebauliche Entwicklung im Bereich Gebweilerstraße / Hubertusweg / Alt Eichwald eine Einschränkung aller Zukunftsplanungen und sollte als Gesamtkomplex geplant und überdacht werden.

Da die konkreten Pläne der DB-AG für den Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd noch nicht vollständig und gesichert vorliegen, behindert die jetzige Planung die weitsichtige Entwicklung dieses Stadtbereiches, des Haltepunktes und führt u.U. zu hohen Änderungskosten in der Folge.

Die L 597 alt wurde mit einem schienengleichen Bahnübergang in der Gebweilerstraße geführt. Nach dem Neubau der Trasse über die Steinzeugstraße und einer Straßenbrücke wurde das Teilstück in der Gebweilerstraße aufgefüllt. Es wird daher die Frage gestellt, wieso nun eine landwirtschaftlich genutzte natürliche, ökologisch wertvolle, Großfläche versiegelt werden soll, wenn doch eine Umwidmung des ehemaligen Straßenstückes fast zu dem gleichen Ergebnis führen könnte. Auch würden die Kosten für Entwässerung und Abführung des Oberflächenwas-

sers aufgrund der wesentlich kürzeren Wege niedriger ausfallen. Wenn man bedenkt, welche landwirtschaftlich genutzte Fläche momentan durch die Bebauung „Mühlfeld“ verloren geht, sollte man mit erhöhter Sensibilität jeden Verlust an diesen natürlichen Flächen sorgsam prüfen und bewerten.

Stellungnahme:

Die Planungen und Baumaßnahmen am Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd (behindertengerechter Fußgängersteg mit Aufzug) wurden 2005 abgeschlossen. Der geplante Park & Ride - Platz fügt sich in die Gesamtkonzeption am Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd ein.

Nördlich des Haltepunktes sind keine Flächen für die Anlage eines Park & Ride - Platzes vorhanden.

Die angesprochene alternative Fläche zwischen Gebweilerstraße und Hubertusweg ist als Park & Ride - Platz nicht geeignet. Die Fläche weist einen ungünstigen Zuschnitt auf. Der Bereich ist insgesamt zu schmal um zwei Parkreihen mit mittiger Fahrbahn anzuordnen. Bei einer direkten Anfahrt der Parkplätze von der Gebweilerstraße auf der einen Seite und dem Hubertusweg auf der anderen Seite würde es in Stoßzeiten zu massiven Verkehrsbehinderungen kommen. Insgesamt könnten daher in diesem Bereich nur weniger als 20 Stellplätze Platz finden. Damit kann der erforderliche Stellplatzbedarf von 50 Stellplätzen und einzelnen Motorradstellplätzen dort bei weitem nicht untergebracht werden.

Der Stellplatzbedarf wurde durch Verkehrszählungen vor Ort und indem die Parkvorgänge im Umfeld des Haltepunktes beobachtet wurden, von der Stadt Mannheim ermittelt. Anwohner haben außerdem bestätigt, dass insbesondere außerhalb der Ferienzeiten die Zufahrtsstraßen (Hubertusweg, Gebweilerstraße und die Brücke über die Bahn (Rudolf-Langendorf-Straße) zu geparkt werden. Dies führt zum einen zu Verkehrsbehinderungen und zum anderen zu Konflikten mit Anwohnern. Würde eine Anlage mit deutlich weniger Stellplätzen errichtet werden, so würde sich die Parkplatzsituation im Gebiet kaum verbessern lassen.

Der Bereich der rückgebauten L 597 alt ist zudem ebenfalls nicht versiegelt. Hier wurde eine Grünfläche (Wiese mit Baum- und Strauchpflanzungen im Süden und Norden) angelegt, so dass auch bei Nutzung dieser Fläche Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft verbunden wären.

Auch ist die Entwässerung des Park & Ride - Platzes am vorgesehenen Standort nicht aufwändiger als im Bereich der rückgebauten L 597. Das anfallende Niederschlagswasser wird über Anschluss an den vorhandenen Kanal beseitigt.

Die landwirtschaftliche Fläche die für den Park & Ride - Platz vorgesehen ist, ist derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzt. Somit hat diese Fläche keine besondere ökologische Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz. Zweifelsohne gehen durch den Park & Ride - Platz landwirtschaftlich genutzte Flächen verloren. Da jedoch sinnvolle Alternativen für die Lage des Park & Ride - Platzes nicht gegeben sind und die Herstellung dieses Platzes zur Ordnung des ruhenden Verkehrs im Umfeld des Bahnhaltelpunktes dringend benötigt wird, sind die Eingriffe in die landwirtschaftliche Fläche nicht vermeidbar.

Beschlussvorschlag:

Aus den oben genannten Gründen werden die Anregungen zurückgewiesen.

1.1.2 b – Schreiben vom 24.04.2002

Zum vorgelegten Planentwurf werden Bedenken zum Ausdruck gebracht.

Dem Vorhaben wird aus folgenden Gründen widersprochen:

1. Der geplante Parkplatz mit 50 Parkplätzen, der unangemessen groß ausgelegt ist, entspricht nicht dem tatsächlichen Bedarf an Parkmöglichkeiten.
2. Statt landwirtschaftliche Fläche in einen Parkplatz umzuwandeln, sollte eher ungenutzte Fläche wie z.B. das Rasengrundstück zwischen der Gebweiler Str. und Hubertusweg (ehemalige L 597) in Betracht gezogen werden.

Stellungnahme:

Zu 1:

Der Stellplatzbedarf wurde durch Verkehrszählungen vor Ort und indem die Parkvorgänge im Umfeld des Haltepunktes beobachtet wurden, von der Stadt Mannheim ermittelt. Anwohner haben außerdem bestätigt, dass insbesondere außerhalb der Ferienzeiten die Zufahrtsstraßen (Hubertusweg, Gebweilerstraße und die Brücke über die Bahn (Rudolf-Langendorf-Straße) zugeparkt werden. Dies führt zum einen zu Verkehrsbehinderungen und zum anderen zu Konflikten mit Anwohnern. Aufgrund der steigenden Benzinpreise ist außerdem davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Stellplätzen durch Berufspendler in den nächsten Jahren nicht nachlassen sondern eher ansteigen wird. Die Errichtung von 50 Parkplätzen erscheint damit angemessen.

Zu 2:

s. Stellungnahme Punkt 1.1.1

Beschlussvorschlag:

Aus den genannten Gründen werden die Anregungen zurückgewiesen.

1.1.3 c – Schreiben vom 24.04.2002

Es wird nicht für sinnvoll gehalten, landwirtschaftlich genutztes Gelände in einen Parkplatz umzuwandeln, solange in unmittelbarer Nähe die frühere Straßenfläche der L 597 (Flst.-Nr. 61234) zur Verfügung steht. Diese Fläche wurde noch nicht entwidmet und könnte jederzeit als Verkehrsfläche ausgebaut werden. Der ehemalige Straßenabschnitt wurde lediglich aufgerissen und mit Bauschutt aufgefüllt, auch die alten Entwässerungsleitungen müssten noch vorhanden sein.

Stellungnahme:

s. Stellungnahme Punkt 1.1.1

Beschlussvorschlag:

Aus den genannten Gründen werden die Anregungen zurückgewiesen.

1.1.4 d – Schreiben vom 02.05.2002

Es wird nicht für sinnvoll gehalten, landwirtschaftlich genutztes Gelände in einen Parkplatz umzuwandeln, solange in unmittelbarer Nähe die frühere Straßenfläche der L 597 (Flst.-Nr. 61234) zur Verfügung steht. Diese Fläche wurde noch nicht entwidmet und könnte wieder als Verkehrsfläche mit geringem finanziellen Aufwand ausgebaut werden.

Sollte trotzdem die Planungsabsicht weiter verfolgt werden, wird u.U. darauf bestanden, dass die Stadt Mannheim die ganzen Grundstücke der Unterzeichner – nicht nur den verplanten Teilbereich – zu einem angemessenen Preis übernimmt.

Stellungnahme:

s. Stellungnahme Punkt 1.1.1

Die Grundstücksverhandlungen sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanes.

Beschlussvorschlag:

Aus den genannten Gründen werden die Anregungen zurückgewiesen.

1.2 Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen

Beteiligt wurden die im beigefügten Verzeichnis (siehe Anhang A1) aufgeführten Dienststellen Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie sonstigen Stellen.

Keine Stellungnahme eingegangen

Folgende Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen haben sich bis heute nicht geäußert. Es sollte daher zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgegangen werden, dass die von diesen Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange vertretenen Belange von dem Bebauungsplan nicht berührt werden. Sollten bis zur Sitzung noch Stellungnahmen der aufgeführten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange eingehen, werden diese in der Sitzung vorgelegt werden.

- Energie- und Wasserwerke Rhein-Neckar AG
- BUND - Mannheim

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Eingegangene Stellungnahmen ohne Anregungen

Die nachfolgenden Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen haben sich ohne Einschränkungen mit der Planung einverstanden erklärt und keine eigenen Planungsabsichten vorgetragen:

Nr.	Behörden und sonstige Stellen	Schreiben vom	Anregungen		s. Ziffer	s. Anlage
			ja	nein		
	MVV Verkehr AG	16.08.2002		x		
	MVV 1.12.04 Energieversorgungs- u. Umweltkonzepte	14.10.2002		X		
	MVV 5.30 Utility Services	14.10.2002		x		
	Kabel Baden-Württemberg	05.08.2002		x		
	DB Regio	08.08.2002		x		
	Eisenbahnbundesamt	14.10.2002		x		
	Deutsche Post Bauen GmbH, Niederlassung Frankfurt	26.07.2002		x		

Über die vorstehend aufgeführten Stellungnahmen ist eine Abwägung und Entscheidung des Gemeinderats nicht erforderlich.

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Eingegangene Stellungnahmen mit allgemeinen Hinweisen

Die nachfolgenden Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen haben sich im Grunde mit der Planung einverstanden erklärt, z.T. jedoch allgemeine Hinweise vorgetragen:

Nr.	Behörden und Leitungsträger	Schreiben vom	Hinweise		s. Ziffer	s. Anlage
			ja	nein		
	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	26.08.2002	x			A 2.2.1
	RP Stuttgart KMBD	06.08.2002	x			A 2.2.2
	MVV 6.22 Rohrnetze/Anlagen	14.10.2002	X			A 2.2.3
	MVV 6.23 Strom- Telekomm.Anlagen/-netze	19.08.2002	x			A 2.2.4
	DB Netz AG	23.08.2002	x			A 2.2.5
	Landesdenkmalamt BW Außenstelle Karlsruhe Archäologische Landespflege	14.08.2002	x			A 2.2.6

Über die vorstehend aufgeführten Stellungnahmen ist eine Abwägung und Entscheidung des Gemeinderats nicht erforderlich. Die Hinweise sind zur Kenntnis zu nehmen und soweit erforderlich im Rahmen der Baudurchführung zu beachten.

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Eingegangene Stellungnahmen mit Anregungen

Nr.	Behörden und Leitungsträger	Schreiben vom	Anregungen		s. Ziffer	s. Anlage
			ja	nein		
	FB 63 Baurecht und Umweltschutz	25.07.2002	x		1.2.1	A 2.2.7
	Polizeipräsidium Mannheim Stabsbereich Verkehr	27.08.2002	x		1.2.2	A 2.2.8
	Amt für Landwirtschaft, Land- schafts- und Bodenkultur Sins- heim	02.08.2002	x		1.2.3	A 2.2.9
	MVV OEG AG	18.09.2002	x		1.2.4	A 2.2.10
	Staatliches Gewerbeauf- sichtsamt Mannheim Amt für Arbeits- und Umwelt- schutz	01.08.2002	x		1.2.5	A 2.2.11

1.2.1 FB 63 Baurecht und Umweltschutz (Schreiben vom 25.07.2002)

Wasser- und Abfallrecht, Wasser- und Abfalltechnik:

Das Bebauungsplangebiet befindet sich in Wasserschutzzone III A des Wasserwerkes Rheinau, die dazugehörige Rechtsverordnung ist zu beachten: Nach § 6 der RRVO ist das Versickern von Abwasser in Zone III A verboten.

Es ist zu überprüfen, ob das Bebauungsplangebiet vollständig in den Einzugsgebieten der Regenwasserbehandlungsanlagen der Stadt Mannheim erfasst ist.

Grundwasserstände können beim FB 63.2.2 – Team Umwelttechnik - angefordert werden.

Evtl. vorhandene Brunnen und Pegel dürfen nur in Absprache mit dem FB 63 rückgebaut werden.

Naturschutz

Liste der zu verwendeten Bäume und Sträucher ist abzuändern.

Hinweis: Entsprechend des § 29 a Naturschutzgesetz BW sind nur gebietsheimische Pflanzen zu verwenden.

Bodenschutz / Altlasten und Immissionsschutz

Keine Anregungen

Stellungnahme:

Zu Wasser- Abfallrecht, Wasser- und Abfalltechnik:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung/Baudurchführung berücksichtigt. Die Entwässerung des Niederschlagswassers ist durch

Ableitung in das Kanalnetz vorgesehen. Eine Versickerung ist nicht geplant. Es wird ein Hinweis zum Wasserschutzgebiet aufgenommen.

Zu Naturschutz:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt. Da die Maßnahme von der Stadt durchgeführt wird, wird auf die Festsetzung einer Pflanzliste im Bebauungsplan verzichtet. Die Liste der zu verwendenden Bäume und Sträucher wird gestrichen.

Beschlussvorschlag:

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

**1.2.2 Polizeipräsidium Mannheim Stabsbereich Verkehr
(Schreiben vom 27.08.2002)**

Im Rahmen der Kinderfreundlichkeitsprüfung ergibt sich die Frage nach einer sicheren Fahrradabstellmöglichkeit. Es wird gebeten dies in der Ausbauplanung zu prüfen.

Stellungnahme:

Am neu ausgebauten Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd (Fertigstellung 2005) befinden sich auf der Südseite bereits zwei überdachte Fahrradabstellanlagen, wovon eine erneuert werden soll. Auf der Nordseite sind ebenfalls Abstellanlagen vorhanden.

Eine Überprüfung vor Ort hat ergeben, dass der Bedarf an Fahrradstellplätzen auf der südlichen Seite des Haltepunktes geringer ist als auf der nördlichen Seite. Die im Süden vorhandenen Abstellanlagen sind für den Bedarf ausreichend. Auf dem Park & Ride - Platz selber werden daher keine weiteren Fahrradstellplätze benötigt.

Die Anbindung der Haltestelle an das bestehende Radnetz ist gewährleistet.

Beschlussvorschlag:

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

**1.2.3 Amt für Landwirtschaft, Landschafts- und Bodenkultur Sinsheim
(Schreiben vom 02.08.2002)**

Die betroffenen landwirtschaftlich genutzten Flurstücke Nr. 60736 bis 60743 sind bisher durch den befestigten Feldweg parallel zur Gebweilerstraße angemessen erschlossen. Diese Erschließung entfällt, wenn die P & R-Plätze wie geplant erstellt werden. Der Erdweg am anderen Ende dieser Flurstücke ist praktisch nicht benutzbar. Gründe:

- a) Im Westen ist die Zufahrt vom Hubertusweg her wegen der Zäune der angrenzenden Flurstücke zu schmal für landwirtschaftliche Fahrzeuge (bis 3 m breit).
- b) Im Osten ist die Zufahrt zu schmal wegen der Bäume auf den angrenzenden Flurstücken.

Die vorgelegte Planung führt dazu, dass die Bewirtschaftung der o.g. Flurstücke extrem erschwert bis unmöglich gemacht wird, weil die ausreichende Erschließung entzogen wird. Gegen die Planung bestehen daher erhebliche Bedenken, die jedoch durch eine Planänderung ausgeräumt werden können.

Hierzu wird eine alternative Gestaltung der Parkplätze an etwa der gleichen Stelle vorgeschlagen. Begründung:

1. Die Flurstücke werden wie bisher durch einen befestigten Feldweg erschlossen.
2. Der Feldweg wird als klare Trennlinie zwischen der freien Flur und dem städtebaulichen Bereich angelegt.
3. Der Verkehr auf dem Feldweg wird entflochten von dem Verkehr des Park & Ride - Platzes.
4. Die Einmündung des Feldwegs in Gebweilerstraße/Hubertusweg wird durch größere Kurvenradien wesentlich verbessert.

Stellungnahme:

Es wurde am 25.9.02 bei einem Gespräch bei FB 61 eine Planänderung erarbeitet, deren Ergebnis im vorliegenden Entwurf eingearbeitet ist.

Beschlussvorschlag:

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

**1.2.4 MVV OEG AG
(Schreiben vom 18.09.2002)**

Es soll geprüft werden, ob die bestehende Haltestelle der OEG - Buslinie 143 Alteichwaldsiedlung – Friedrichsfeld, die sich kurz vor der Einmündung des Hubertusweg in die Gebweiler Straße befindet (Bushaltestelle Gebweiler Straße), in den Bereich des Bebauungsplanes gelegt werden kann. Die Haltestelle könnte dann eine Behindertengerechte Ausstattung erhalten. Unter Umständen wäre es auch möglich in der Gegenrichtung eine behindertengerechte Haltestelle vorzusehen.

Stellungnahme:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Möglichkeit zur Verlegung der Haltestelle wird unabhängig vom Bebauungsplan überprüft. Eine Festlegung im Bebauungsplan ist nicht erforderlich.

Beschlussvorschlag:

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

1.2.5 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Mannheim Amt für Arbeits- und Umweltschutz (Schreiben vom 01.08.2002)

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.

Es wird auf die Stellungnahme zur Durchführung der UEP-Prüfung (Schreiben vom 20.06.2002, Az: 4.2/Ei/Ab) bezüglich der Änderung der Schallsituation hingewiesen.

Stellungnahme:

Im Schreiben vom 20.06.2002 wurde auf die Veränderungen der Schallsituation hingewiesen. Es wurde empfohlen, eine entsprechende Untersuchung durchzuführen.

Die erforderliche schalltechnische Untersuchung wurde durchgeführt (Modus Consult: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 66.25 vom Februar 2003). Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Lärmsituation im Straßenverkehr durch die Anlage des Park & Ride - Platzes nur unwesentlich beeinflusst wird.

Zum Nachweis der Lärmsituation wurden 13 Immissionsorte gewählt, die charakteristisch für die Immissionsbelastung sind. Dies sind die Gebäude:

- Gebweiler Straße 3 – 13 ungerade
- Hubertusweg 1 – 11 ungerade
- Rudolf-Langendorf-Straße 9
- Vogesenstraße 88

Alle Immissionsorte sind gemäß B-Plan Nr. 66/7 vom 19.07.1968 als WR eingestuft.

Die Pegelzunahme durch den Park & Ride - Platz beträgt 0,1 – 0,4 dB(A) am Tag bzw. 0,3 – 0,7 dB(A) nachts. Diese Pegelzunahme ist nicht wahrnehmbar.

Aus schalltechnischer Sicht bestehen somit keine Bedenken gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes.

Beschlussvorschlag:

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

2. Öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Gemäß Beschluss vom 03.02.2009 hat der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 66.25 „Park & Ride – Platz Friedrichsfeld - Süd“ der Stadt Mannheim nach § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 23.02.2009 bis 24.03.09 öffentlich ausgelegen.

Mit Schreiben vom 20.02.2009 wurde den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 66.25 „Park & Ride – Platz Friedrichsfeld - Süd“ der Stadt Mannheim zur Stellungnahme gem. § 4 Abs. 2 BauGB übersandt.

Über die Anregungen der Öffentlichkeit sowie die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, in denen Anregungen vorgebracht wurden, wird empfohlen, wie folgt zu entscheiden. Die Inhalte der eingegangenen Schreiben werden dabei z.T. gekürzt wiedergegeben. Die vollständigen Schreiben sind der Anlage zu entnehmen.

2.1 Öffentlichkeit

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung ging 1 Schreiben mit Anregungen ein.

Nr.	Öffentlichkeit	Schreiben vom	Anregungen		s. Ziffer	s. Anlage
			Ja	nein		
a		22.02.2009	x		2.1.1	A 3.1.1

2.1.1 a – Schreiben vom 22.02.2009

Es ist nicht notwendig gutes landwirtschaftlich genutztes Gelände als Parkplatz zu nutzen, sofern ausreichend Brachgelände zur Verfügung steht. Z.B. könnte auch die Gleisfläche des früheren Güterzugbereichs oder die Grünfläche an der Gebweilerstraße als Parkfläche genutzt werden. Ein Umbau der genannten Flächen ist vermutlich mit wesentlich weniger Kosten verbunden, als der geplante Neubau.

Es wird daher Einspruch gegen den Bebauungsplan Nr. 66.25 eingelegt.

Stellungnahme:

Die angesprochene alternative Fläche zwischen Gebweilerstraße und Hubertusweg ist als Park & Ride - Platz nicht geeignet. Die Fläche weist einen ungünstigen Zuschnitt auf. Der Bereich ist insgesamt zu schmal, um zwei Parkreihen mit mittiger Fahrbahn anzuordnen. Bei einer direkten Anfahrt der Parkplätze von der Gebweilerstraße auf der einen Seite und dem Hubertusweg auf der anderen Seite, würde es in Stoßzeiten zu massiven Verkehrsbehinderungen kommen. Auch würde die Verkehrssicherheit bei direkten Zufahrten gefährdet. Der Hubertusweg mit dem Übergang über die Bahntrasse am Haltepunkt Friedrichsfeld ist gemäß Schulwegplan der Friedrichsfeldschule 2009 ein wichtiger Schulweg.

Da somit direkte Zufahrten auf das angesprochene Gelände nicht in Betracht kommen, könnten auf der Fläche weniger als 20 Stellplätze Platz finden. Damit kann der erforderliche Stellplatzbedarf von 50 Stellplätzen und einzelnen Motorradstellplätzen dort bei weitem nicht untergebracht werden.

Der Stellplatzbedarf wurde durch Verkehrszählungen vor Ort und in dem die Parkvorgänge im Umfeld des Haltepunktes beobachtet wurden, von der Stadt Mannheim ermittelt. Anwohner haben außerdem bestätigt, dass insbesondere außerhalb der Ferienzeiten die Zufahrtsstraßen Hubertusweg, Gebweilerstraße und die Brücke über die Bahn (Rudolf-Langendorf-Straße) zugesperrt werden. Dies führt zum einen zu Verkehrsbehinderungen und einer Gefährdung des Verkehrssicherheit (Schulweg) und zum anderen zu Konflikten mit Anwohnern. Würde eine Anlage mit deutlich weniger Stellplätzen errichtet werden, so würde sich die Parkplatzsituation im Gebiet kaum verbessern lassen.

Auch Gleisflächen, die derzeit nicht genutzt werden können nicht als Parkplatzfläche herangezogen werden. Es ist auch nicht bekannt, welche Gleisflächen hier genau angesprochen wurden. Im direkten Umfeld sind hier keine größeren Gleisflächen bekannt, die stillgelegt wären und ohne Probleme angefahren werden könnten. Ein derzeit ungenutztes drittes Gleis könnte für den Fall eines Ausbaus benötigt werden. So wurde beispielsweise vom Nachbarschaftsverband auf Bestrebungen hingewiesen, im Bahn-Verkehr eine Direktverbindung von Schwetzingen nach Heidelberg zu schaffen. In diesem Zusammenhang wird eine neue Bahntrasse als Abbiegeschleife in unmittelbarer Nähe des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes erforderlich.

Durch den Park & Ride – Platz gehen landwirtschaftlich genutzte Flächen verloren. Da jedoch sinnvolle Alternativen für die Lage des Park & Ride - Platzes nicht gegeben sind und die Herstellung dieses Platzes zur Ordnung des ruhenden Verkehrs im Umfeld des Bahnhofes und damit zum Wohl der Allgemeinheit dringend benötigt wird, sind die Eingriffe in die landwirtschaftliche Fläche nicht vermeidbar.

Beschlussvorschlag:

Aus den genannten Gründen werden die Anregungen zurückgewiesen.

2.2 Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen

Beteiligt wurden die im beigefügten Verzeichnis (siehe Anhang A1) aufgeführten Dienststellen Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie sonstigen Stellen.

Keine Stellungnahme eingegangen

Folgende Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen haben sich bis heute nicht geäußert. Es sollte daher zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgegangen werden, dass die von diesen Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange vertretenen Belange von dem Bebauungsplan nicht berührt werden. Sollten bis zur Sitzung noch Stellungnahmen der aufgeführten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange eingehen, werden diese in der Sitzung vorgelegt werden.

- Stadt Mannheim, FB Baurecht und Umweltschutz – Untere Baurechtsbehörde
- MVV Energie AG Abt. TS.P2, Rohrnetz und Anlagen
- MVV Energie AG Abt. TN.N, Netzwirtschaft
- MVV Energie AG Abt. TN.G, Geo- Informations- Service
- MVV Verkehr AG (MVV 7.14)
- DB Netz AG, NL Südwest
- BUND

- VCD Kreisverband Rhein-Neckar
- Deutscher Kinderschutzbund Mannheim e. V.
- Mannheimer Arbeitskreis Kinder in der Stadt (KIDS) e. V., Begegnungsstätte westliche Unterstadt
- Stadtjugendring Mannheim e. V.

Beschlussvorschlag

Soweit von den beteiligten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und sonstigen Stellen Stellungnahmen nicht abgegeben wurden, geht die Stadt Mannheim davon aus, dass die von diesen Trägern vertretenen Belange von dem Bebauungsplan nicht berührt werden. Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Eingegangene Stellungnahmen ohne Anregungen

Die nachfolgenden Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen haben sich ohne Einschränkungen mit der Planung einverstanden erklärt und keine eigenen Planungsabsichten vorgetragen:

Nr.	Behörden und sonstige Stellen	Schreiben vom
2.6	Polizeipräsidium	03.03.2009
2.16	Eisenbahn Bundesamt – Außenstelle Karlsruhe / Stuttgart	26.02.2009
3.2	MVV Energie AG Abt. TS.P1 Stromnetz und Anlagen	26.02.2009
3.7	MVV OEG AG	20.03.2009
3.1.4	Bundeseisenbahnvermögen, Dienststelle Südwest	25.02.2009

Über die vorstehend aufgeführten Stellungnahmen ist eine Abwägung und Entscheidung des Gemeinderats nicht erforderlich.

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Eingegangene Stellungnahmen mit Anregungen

Nr.	Behörden und Leitungsträger	Schreiben vom	Anregungen		s. Ziffer	s. Anlage
			ja	nein		
2.1	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	24.03.2009	x		2.2.1	A 3.2.1
2.3	Fachbereich Liegenschaften / Landwirtschaft	27.02.2009	x		2.2.2	A 3.2.2
2.5	Untere Umweltschutzbehörde und Gewerbeaufsicht (FB 63.2)	26.02.2009	x		2.2.3	A 3.2.3
3.2	MVV Energie AG (Abteilung TS.A.4)	10.03.2009	x		2.2.4	A 3.2.4
3.1.2	DB Services Immobilien GmbH	24.02.2009	X		2.2.5	A 3.2.5
2.16	Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart	27.05.2009	X		2.2.5	A 3.2.5.1
4.2	Umweltforum Mannheim	18.03.2009 23.03.2009	x		2.2.6	A 3.2.6
4.6	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club	23.3.2009	x		2.2.7	A 3.2.7
4.18	Arbeitsgemeinschaft Barrierefreiheit	20.03.2009	X		2.2.8	A 3.2.8

**2.2.1 Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim
(Schreiben vom 24.03.2009)**

Die Darstellung im FNP für den Bereich des P & R Platzes ist „Fläche für die Landwirtschaft“. Aufgrund der geringen Größe der beanspruchten Fläche sowie der vorgesehenen Nutzung zur Unterstützung des dargestellten schienengebundenen Personennahverkehrs kann der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden.

Es wird auf Bestrebungen hingewiesen, im Bahn-Verkehr eine Direktverbindung von Schwetzingen nach Heidelberg zu schaffen. In diesem Zusammenhang wird eine neue Bahntrasse als Abbiegerschleife in unmittelbarer Nähe des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes erforderlich. Es wird um Berücksichtigung gebeten.

Stellungnahme:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Da noch keine konkreten Planungen für die neue Bahntrasse vorliegen, kann derzeit jedoch keine weitere Berücksichtigung erfolgen. Die Planung der neuen Bahntrasse ist zu gegebener Zeit auf die örtliche Situation abzustimmen.

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

**2.2.2 Fachbereich Liegenschaften / Landwirtschaft
(Schreiben vom 27.02.2009)**

Das Plangebiet ist im FNP als Landwirtschaftsfläche ausgewiesen. Es ist bedauerlich, dass der ständig fortschreitende Verlust landwirtschaftlicher Flächen auch solche Gebiete berührt, die lt. FNP vorrangig der Landwirtschaft dienen sollen.

Das Vorhaben ist jedoch für die Entwicklung des ÖNPV wichtig. An anderer Stelle können die Parkplätze nach Sachlage nicht ausgewiesen werden. Da auch der Flächebedarf mit rd. 0,3 ha vertretbar ist, werden keine Bedenken angemeldet.

Positiv ist anzumerken, dass bei der Planung an die Herstellung eines Erschließungs- bzw. Wendeweges gedacht wurde, was die Bewirtschaftung der verbleibenden Ackerflächen erleichtert und der besseren Abgrenzung zum angrenzenden Grünbereich dient.

Stellungnahme:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

**2.2.3 Untere Umweltschutzbehörde und Gewerbeaufsicht (FB 63.2)
(Schreiben vom 26.02.2009)**

In der Artenliste ist die Silberlinde (Hummelsterben) zu streichen und durch Winterlinde –tilia cordata- zu ersetzen. Die Dünenrose ist ersatzlos zu streichen.

Stellungnahme:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Pflanzliste war Gegenstand des Grünordnungsplans und ist im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Sie wird im Grünordnungsplan redaktionell überarbeitet.

Beschlussvorschlag

Der Anregung wird entsprochen.

2.2.4 MVV Energie AG (Abteilung TS.A.4)
(Schreiben vom 10.03.2009)

Der von Ihnen vorgelegte Bebauungsplanentwurf beschreibt eine Fläche, welche innerhalb der Schutzzone III A des Trinkwasserschutzgebietes Mannheim-Rheinau liegt. Es wird auf folgende Punkte hingewiesen:

- Die Bestimmungen der Rechtsverordnung für das Trinkwasserschutzgebiet Rheinau müssen grundsätzlich eingehalten werden.
- Treibstoffe und andere wassergefährdende Stoffe müssen nach VawS gelagert werden.
- Es dürfen nur einwandfreie Fahrzeuge, Geräte und Maschinen eingesetzt werden. Diese sind während der Bauausführung ständig sorgfältig auf eventuelle Verluste an Treib- und Schmierstoffen zu überprüfen. Werden Betriebsstoffverluste festgestellt, müssen die betreffenden Fahrzeuge umgehend aus dem Wasserschutzgebiet entfernt werden.
- Sämtliche eingesetzten Fahrzeuge dürfen nur mit umweltfreundlichen Betriebsstoffen betrieben werden.
- Sollen die erforderlichen Betankungen innerhalb der Weiteren Schutzzone stattfinden, sind die Bodenflächen der Eigenverbrauchstankstellen wasserundurchlässig zu befestigen.
- Die Wiederverfüllung des auszuhebenden Grabens muss ausschließlich mit dem entnommenen Erdmaterial erfolgen. Eine Wiederverfüllung mit Fremdmaterial ist nicht zulässig.
- Falls im Zuge der Grabungsarbeiten Bodenverunreinigungen angetroffen werden, müssen umgehend die zuständigen Behörden informiert werden.
- Die Oberfläche der Parkfläche ist so auszuführen, dass ein Versickern eventuell austretender Kraft- oder sonstiger Schadstoffe aus den dort abgestellten Kraftfahrzeugen nicht zu besorgen ist.
- Im Falle einer Verunreinigung oder anderweitigen Beeinträchtigung des Schutzgebietes durch den Bau oder die Nutzung der Parkfläche ist eine Schadenersatzregelung nach WHG angestrebt.

Stellungnahme:

Der Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind im Rahmen der Baudurchführung und im Betrieb zu beachten.

Nach § 6 der Rechtsverordnung RP Karlsruhe zum Schutz des Grundwassers im Einzugsbereich der Wassergewinnungsanlage „Rheinau“ ist das Versickern von Abwasser in Zone III A verboten. Daher muss zum Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen durch Öle o.ä. auf eine Versickerung im Plangebiet verzichtet und das Niederschlagswasser in die Kanalisation abgeleitet werden.

Ein Hinweis zum Wasserschutzgebiet ist bereits in den schriftlichen Hinweisen und der Begründung enthalten.

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

2.2.5 DB Services Immobilien GmbH (Schreiben vom 24.02.2009)

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Beim weiteren Verfahrensablauf sind jedoch folgende Belange zu beachten:

Das Grundstück Flst. Nr. 60095/12 ist im Rahmen der Baumaßnahme vom Bauherrn käuflich zu erwerben. Voraussetzung ist das positive Ergebnis einer Machbarkeitsprüfung (Entbehrlichkeit) sowie falls vorhanden die Freistellung von Bahnbetriebszwecken.

Zur letztgenannten Bedingung wird darauf hingewiesen, dass der Bebauungsplan, in der vorliegenden Form, erst dann seine Rechtskraft erlangt, wenn zuvor eine Freistellung des Bahngeländes erfolgt ist. Erst dann unterliegt die Fläche der Planungshoheit der Kommune. Ansonsten ist das Flst. Nr. 60095/12 nachrichtlich als Bahnanlage (im zeichnerischen und im Textteil) darzustellen.

Immissionen aus dem Betrieb und der Unterhaltung der Eisenbahn sind entschädigungslos zu dulden. Hierzu gehören auch Bremsstaub, Lärm, Erschütterungen und elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder. Schutzmaßnahmen gegen Einwirkungen aus dem Bereich der Eisenbahn haben ggf. auf Kosten des Bauherren zu erfolgen.

In den Textlichen Festsetzungen zur Grünordnung und Freiflächengestaltung ist unter Punkt 1.2 „Anpflanzen von Bäumen“ folgende Ergänzung aufzunehmen:

„Alle Neuanpflanzungen im Nahbereich von Bahnanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die Bahnrichtlinie 882 zu beachten.“

Stellungnahme:

Mit Schreiben vom 27.05.2009 teilt das Eisenbahn-Bundesamt mit: Auf dem Grundstück der DB AG ist eine dem Eisenbahnbetrieb dienende Funktion nicht erkennbar. Es befinden und befanden sich keine Betriebsanlagen auf dem Grundstück. Die Fläche ist als Ackerland gekennzeichnet, deshalb unterliegt sie nicht der Planungshoheit des Eisenbahn-Bundesamtes. (siehe Anlage 3.2.5.1)

Die Hinweise zu den Immissionen werden zur Kenntnis genommen. Die Park & Ride Anlage stellt jedoch keine lärmempfindliche Nutzung dar, die besonders zu schützen wäre.

Der Hinweis zu den Mindestabständen bei Baumpflanzungen wird nachrichtlich in die schriftlichen Hinweise zum Bebauungsplan aufgenommen. Die genannte Bahnrichtlinie 882 wäre ohnehin zu beachten.

Beschlussvorschlag

Der Anregung wird entsprochen.

2.2.6 Umweltforum Mannheim (Schreiben vom 18.03.2009 und 23.03.2009)

1. In möglichst direkter Nähe zum Bahnsteigzugang sollte ein überdachter Bike & Ride-Platz für mindestens 20 Fahrräder ergänzt werden. Aufgrund der starken Frequentierung des Haltepunktes auch durch Fahrradfahrer und der schon heute zu beobachtenden Überbelegung der vorhandenen Stellplätze, ist eine Ausweitung der Angebote für Fahrradfahrer notwendig. Damit wird der Umweltverbund weiter gestärkt.

Stellungnahme:

Am neu ausgebauten Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd (Fertigstellung 2005) befinden sich auf der Südseite bereits zwei überdachte Fahrradabstellanlagen (s. Abb. 5 in der Begründung), wovon eine erneuert werden soll. Auf der Nordseite sind ebenfalls Abstellanlagen vorhanden.

Eine Überprüfung vor Ort hat ergeben, dass der Bedarf an Fahrradstellplätzen auf der südlichen Seite des Haltepunktes geringer ist als auf der nördlichen Seite. Die im Süden vorhandenen Abstellanlagen sind für den Bedarf ausreichend. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind daher keine Abstellanlagen für Fahrräder erforderlich.

Auf der Nordseite bestehen jedoch Engpässe. Hier werden die Fahrräder auch außerhalb der dort vorhandenen Abstellanlagen abgestellt (s. Abb. 4 in der Begründung).

In dem im Februar beschlossenen "Rahmenkonzept Abstellanlagen" ist der Ausbau von Bike & Ride auf der dem Ort zugewandten nördlichen Seite vorgesehen, da der Großteil der Radfahrer von dort kommt (und nicht aus Richtung Alteichwalsiedlung).

Die Realisierung ist von der Verfügbarkeit der Haushaltsmittel abhängig.

Beschlussvorschlag

Aus den genannten Gründen wird die Anregung zurückgewiesen.

2. Zum Grünordnungsplan wird angeregt, dass die zur Begrünung vorgesehenen 25 % der Fläche des P & R Platzes mit Salbei-Glatthaferwiese oder Wildpflanzen gebietsheimischer Herkunft entsprechend den Bodenverhältnissen angelegt werden. In den zwischen dem P & R Platz und den angrenzenden Ackerflächen geplanten Weg aus Rasengittersteinen sollten Wildpflanzen aus dem Spektrum der Trocken- und Trittrasengesellschaften eingesät werden. Bei den Baumpflanzungen sollten einheimische Arten vorgezogen werden (z.B. Eberesche oder Holzapfel anstelle von nicht einheimischen Arten wie *Prunus avium* und *Prunus cerasifera*).

Stellungnahme:

Die Eberesche ist eher eine Art der Hochlagen und für die Bodenverhältnisse in Mannheim nicht geeignet. Die übrigen Vorschläge können in den Grünordnungsplan aufgenommen werden. Die Baumpflanzliste wird um den Holzapfel ergänzt. Die Vorschläge für die Begrünung des Park & Ride Platzes werden ebenfalls im Anhang 1 ergänzt. Der Grünordnungsplan wird redaktionell überarbeitet.

Beschlussvorschlag

Der Anregung wird entsprochen.

3. Zwei gut gelegene Stellplätze sollten für Car-Sharing-Fahrzeuge (Vorsorgebeschluss) reserviert werden.

Stellungnahme:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Eine Reservierung ist im Rahmen des Bebauungsplanes nicht möglich. Die Car-Sharing Betreiber müssten ggf. Stellplätze auf dem öffentlichen Park & Ride Platz anmieten.

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

2.2.7 Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (Schreiben vom 23.02.2009)

Der ADFC hat gegen die Anlage des P + R-Platzes keine Bedenken und begrüßt die geplante Modernisierung der älteren überdachten Fahrradabstellanlage auf der Südseite.

Die Rahmenplanung für Fahrradabstellanlagen als Teil B des Radverkehrskonzeptes Mannheim, Beschlussvorlage 018/2009, weist unter Punkt 3.4.1 „DB-Haltepunkte und S-Bahn-Stationen“ darauf hin, dass auf der Nordseite der Bedarf an Fahrradstellplätzen mit den vorhandenen 16 Plätzen bei weitem nicht gedeckt ist, da 76 Räder außerhalb der Anlage vorgefunden wurden. Eine dringende Ausweitung dieser Anlage wird für erforderlich gehalten.

Der ADFC schließt sich dieser Auffassung an. Besteht die Möglichkeit, die Ausweitung der Stellplatzanzahl auf der Nordseite in den vorliegenden Bebauungsplan aufzunehmen oder zumindest, falls dies nicht möglich ist, zuvor oder spätestens im gleichen Baufortschritt vorzunehmen?

Neben der reinen Ausweitung geht es auch um die Vermeidung von negativer Signalwirkung: Fahrradstellplätze fehlen – was wird gebaut? Autoparkplätze.

Stellungnahme:

Die Einbeziehung einer Fahrradabstellanlage im Norden in den Bebauungsplan ist nicht möglich und auch nicht notwendig. Im Norden befindet man sich in der bebauten Ortslage. Hier können Fahrradabstellanlagen als Nebenanlagen errichtet werden.

In dem im Februar beschlossenen "Rahmenkonzept Abstellanlagen" ist der Ausbau von Bike & Ride auf der dem Ort zugewandten nördlichen Seite vorgesehen, da der Großteil der Radfahrer von dort kommt (und nicht aus Richtung Alteichwaldsiedlung).

Die Realisierung ist von der Verfügbarkeit der Haushaltsmittel abhängig.

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

2.2.8 Arbeitsgemeinschaft Barrierefreiheit (Schreiben vom 20.03.2009)

Es wird begrüßt, dass der Zugang zum Park & Ride Platz barrierefrei ausgebaut wird. Es wird davon ausgegangen, dass dies auch für die Zuwegung vom Parkplatz zur Haltestelle Friedrichsfeld-Süd und umgekehrt gilt.

Aus den Unterlagen ist leider nicht ersichtlich, ob einer der beiden vorgesehenen Behindertenparkplätze eine Länge von 750 cm aufweisen wird. Dies wäre wünschenswert.

Stellungnahme:

Auch die Zuwegung vom/zur Haltestelle soll barrierefrei ausgeführt werden.

Die Parkplatzlänge für die Behinderten-Parkplätze ist im Rahmen der Detailplanung festzulegen. Hier sollte die Anregung berücksichtigt werden.

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

2. Untersuchungsrahmen der Umweltprüfung

Der nachfolgende Untersuchungsrahmen beruht auf den Auswertungen der im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ durchgeführten frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der in ihren Aufgaben berührten Träger öffentlicher Belange (TÖB) gemäß § 4 Abs. 1 BauGB.

Nachfolgend ist zunächst eine Zusammenfassung des Abschlussprotokolls zur Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) für den Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ angeführt¹.

Auf dieser Grundlage wird im Anschluss daran der Untersuchungsrahmen für den Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ näher spezifiziert.

A Zusammenfassung des Abschlussprotokolls zur UEP

Es zeigt sich eine große Akzeptanz der vorgelegten Planung. So wurde etwa für den Aspekt „Natur/Landschaft/Erholung“ unter Berücksichtigung einer „qualifizierten Ausgleichsregelung“ und bei entsprechender „Einbindung in die Umgebung“ keine wesentliche Umweltrelevanz festgestellt.

Auch aus klimatischer Sicht bestehen keine Bedenken gegenüber dem Vorhaben. So wird sich an den guten bis sehr guten klimatischen Verhältnissen, die sich aus der Lage an der Nahtstelle zwischen Ausgleichs- und Wirkungsraum ergibt, nichts Grundsätzliches ändern. Die am östlichen Rand der Gemarkung liegenden Freiräume werden auch in Zukunft ihre Funktion als Kaltluftentstehungsfläche sowie als Ventilationsbahn erfüllen.

Da im Gebiet auch keine Altlasten vorhanden sind, konzentrieren sich die einzigen Bedenken somit fast ausschließlich auf die Umweltaspekte „Wasser“ und „Lärm“.

Es wurde von verschiedenen Seiten darauf hingewiesen, dass sich das Plangebiet an der Grenze der Wasserschutzzone III A und III B befindet.

Hinsichtlich des Aspektes „Lärm“ ergeben sich Vorbelastungen durch die Nähe zu den verschiedenen Bahnstrecken der Bahn AG. Aufgrund der zu erwartenden zusätzlichen Lärmimmissionen durch den geplanten Park & Ride - Platz an den vorhandenen Wohnhäusern in der Nachbarschaft wird eine schalltechnische Überprüfung für erforderlich gehalten.

B Festlegung des Untersuchungsrahmens der Umweltprüfung für den Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“

Wirkungen auf die Schutzgüter sind bei Realisierung der Maßnahme aufgrund von

- Flächenversiegelung,
- Bodenabtrag,
- Beseitigung von landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie
- Verkehrsgeräusche

zu erwarten.

¹ Vgl. Abschlussprotokoll zur UEP vom 26.06.2002; FB 61.1

Daraus ergeben sich folgende Fragen:

Boden/Wasser:

- Werden Böden mit besonderen Bodenfunktionen beansprucht?
- Sind Bodenverunreinigungen oder Altlasten vorhanden?
- Ist eine Kampfmittelbeseitigung erforderlich?
- Sind besondere Maßnahmen aufgrund der Lage am Rand des Wasserschutzgebietes erforderlich?
- Wie hoch ist die Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeinträgen?
- Welche Auswirkung hat die Versiegelung auf den Wasserhaushalt?
- Ist eine Versickerung von unverschmutztem Niederschlagswasser möglich?

Klima/Luft:

- Werden klimarelevante Flächen, insbesondere klimatisch wirksame Ausgleichsflächen oder lokale/regionale Luftleitbahnen beeinträchtigt?
- Wie wirkt sich die Bebauung/Versiegelung auf das örtliche Klimageschehen aus (Temperaturanstieg o.ä.)?

Arten und Biotope:

- Welche Arten und Biotope sind betroffen?
- In welchem Ausmaß gehen Lebensräume durch Versiegelung verloren?
- Inwieweit ist ein Ausgleich im Plangebiet möglich?

Orts- und Landschaftsbild / Erholung

- Welche Auswirkungen sind auf das Orts- und Landschaftsbild zu erwarten?
- Inwieweit lassen sich die Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild durch Gestaltung oder durch grünordnerische Maßnahmen vermeiden oder vermindern?
- Werden erholungswirksame Freiräume beansprucht?

Kultur- und Sachgüter

- Sind Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter zu erwarten?

Mensch

- Welche Auswirkungen sind durch die Verkehrszunahme oder die Parkierungsgeräusche zu erwarten?

C Untersuchungsumfang für die einzelnen Schutzgüter

C 1 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet für die Schutzgüter Boden, Wasser, Arten und Biotope, Mensch, Orts- und Landschaftsbild / Erholung sowie Kultur- und Sachgüter soll den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes sowie die unmittelbar angrenzenden Bereiche umfassen. Aufgrund der beim Schutzgut Klima notwendigerweise über den Geltungsbereich hinaus zu betrachtenden klimatischen Zusammenhänge soll das Untersuchungsgebiet für das Schutzgut Klima auch die weitere Umgebung mit einbeziehen.

C 2 Untersuchungsumfang und zu verwendende technische Verfahren und Methoden

Innerhalb des Untersuchungsgebiets ist für die einzelnen Schutzgüter eine Bestandserfassung und Bewertung durchzuführen. Grundlage der Bestandserfassung können Geländebegehungen sowie die Auswertung vorhandener Unterlagen und Untersuchungen sein. Nachfolgend sind die zu erfassenden Parameter für die einzelnen Schutzgüter dargestellt:

C 2.1 Boden / Wasser

Die folgenden Parameter sind im Rahmen der Bestandsdarstellung zu erfassen:

- Bodenarten, Bodentypen
- Versiegelungsgrad
- Grundwassersituation
- Bodenverunreinigungen
- Kampfmittel

C 2.2 Arten und Biotope

Die folgenden Parameter sind im Rahmen der Bestandsdarstellung zu erfassen:

- Biotop-/Nutzungstypen und Vegetation

C 2.3 Klima und Luft

Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Klima sind vorhandene Datensätze und Gutachten auszuwerten.

C 2.4 Orts- und Landschaftsbild / Erholung

Die folgenden Parameter sind im Rahmen der Bestandsdarstellung zu erfassen:

- Darstellung und Bewertung der bestehenden landschaftsbildprägenden Elemente und der erholungswirksamen Infrastruktur im Bereich des Plangebietes.

C 2.5 Kultur- und Sachgüter

Zur Bewertung der Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter sind Angaben zu archäologisch relevanten Gebieten zu überprüfen.

C 2.6 Mensch

Zur Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen auf den Menschen ist ein schalltechnisches Gutachten zu erarbeiten und es sind die vorhandenen Ergebnisse der Lärmkartierung § 47c Abs. 1 BImSchG auszuwerten.

C 2.7 Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung, Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe

Die qualitative Gegenüberstellung des Eingriffs und des Ausgleichs erfolgt nach dem Mannheimer Biotopwertschlüssel: Hierbei sind den Biotoptypen (bzw. Schutzgütern) bestimmte Wertziffern zuzuordnen und diese mit der Flächengröße zu multiplizieren. Die Summe dieser Ökowertpunkte gibt die Wertigkeit der jeweiligen Teilflächen im Plangebiet wieder. Die ökologische Wertigkeit des Plangebietes ist vor und nach der Planung zu ermitteln. Aus der Differenz dieser ermittelten Werte lässt sich der (externe) Ausgleichsbedarf ableiten.

Bei der Bilanzierung sind die Eingriffe in die bestehenden Nutzungs- und Biotoptypen vor der Planung und nach der Planung gegenüberzustellen.

Die Ermittlung des Ausgleichsbedarfes (Bilanzierung) hat auf Grundlage der Bestandssituation stattzufinden.

Da die Bäume neben dem Baurecht auch der Baumschutzsatzung unterliegen, ist bei der Bilanzierung der aktuelle Baumbestand zugrunde zu legen.

3. Bauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd der DB AG“
(unmaßstäbliche Abbildung der Planzeichnung) Sachstand 20.05.2009



Legende zum Bebauungsplan Sachstand 20.05.2009

Festsetzungen nach BauGB und BauNVO



Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplans
(§ 9 Abs. 7 BauGB)

Verkehrsflächen
(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)



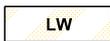
Öffentliche Straßenverkehrsflächen
(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)



Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung "Park & Ride-Platz"
(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)



Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung "Landwirtschaftlicher Weg - Rasengitter"
(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)



Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung "Landwirtschaftlicher Weg"
(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)

Grünflächen
(§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)



öffentliche Grünfläche
(§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)

Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft
(§ 9 Abs. 1 Nr. 20, 25 und Abs. 6 BauGB)



Bäume erhalten
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 Buchstabe b) und Abs. 6 BauGB)



Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 und Abs. 6 BauGB)

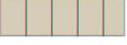
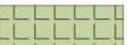
Sonstige Planzeichen



Abgrenzung unterschiedlicher Verkehrsflächen

Gestaltungsplan (unverbindlich) Sachstand 20.05.2009



-  Baum neu anzupflanzen
-  Baum zu erhalten
-  Feldgehölzpflanzung
-  Pkw-Stellplatz
-  Behinderten-Stellplatz
-  Motorrad-Stellplatz
-  Landwirtschaftlicher Weg - Rasengittersteine

4. Festsetzungen nach BauGB und BauNVO **Sachstand 20.05.2009**

Der bestehende Bebauungsplan Nr. 66/7 „Zufahrtsstraße zur Siedlung Alteichwald und für die Grundstücke Rehpfad 7, 9 und 11“ in MA-Friedrichsfeld wird durch den Bebauungsplan Nr. 66.25 geändert.

Die nachfolgenden Festsetzungen, nachrichtlichen Übernahmen und schriftlichen Hinweise für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ in MA-Friedrichsfeld ersetzen die bisher gültigen Festsetzungen, nachrichtlichen Übernahmen und schriftlichen Hinweise aus dem Bebauungsplan Nr. 66/7 „Zufahrtsstraße zur Siedlung Alteichwald und für die Grundstücke Rehpfad 7, 9 und 11“ in MA-Friedrichsfeld.

B Textliche Festsetzungen nach BauGB und BauNVO

B 1. Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB

Pflanzungen sind entsprechend der nachfolgenden Festsetzungen sowie den nachfolgend genannten Gütebestimmungen für Baumschulpflanzen der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V. (FLL) in der jeweils gültigen Ausgabe und den DIN-Normen (18915, 18916, 18917 und 18919) vorzunehmen und dauerhaft zu erhalten.

B 1.1 Baumpflanzungen innerhalb des Plangebietes

Auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park & Ride - Platz“ sind insgesamt mindestens 14 Bäume zu pflanzen.

Auf der öffentlichen Verkehrsfläche sind insgesamt mindestens 6 Bäume zu pflanzen.

B 1.2 Pflanzung von Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen im Plangebiet

Auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park & Ride - Platz“ sind mind. 25 % der Fläche zu begrünen.

B 1.3 Die Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „landwirtschaftlicher Weg - Rasengitter“ ist mit Rasengittersteinen anzulegen.

B 2. Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen § 9 (1) 25b BauGB

B 2.1 Erhalt von Bäumen

Die in der Planzeichnung gekennzeichneten Bäume sind zu erhalten und zu schützen. Während der Bauphase sind die Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 durchzuführen.

Bei Abgang sind diese durch gleiche Arten zu ersetzen.

B 2.2 Erhalt von sonstigen Bepflanzungen

Mind. 200 m² der Böschung und deren Bepflanzung zwischen Gebweiler Straße und Wirtschaftsweg sind zu erhalten oder nach den Baumaßnahmen wiederherzustellen.

B 3. Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft § 9 (1) 20 BauGB

B 3.1 Pflanzung einer Feldhecke

Auf der Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gem. Planzeichnung ist eine Feldgehölzhecke zu pflanzen.

C Schriftliche Hinweise

C 1. Archäologische Bodenfunde

Das von Baumaßnahmen betroffene Areal befindet sich in einem archäologisch relevanten Gebiet, in dem bedeutende vor- und frühgeschichtliche Funde aus vergangenen Zeiten zutage getreten sind. Während der Durchführung der Baumaßnahme ist mit archäologiebedingten zeitlichen Verzögerungen zu rechnen (§ 20 Ba.-Wü. DSchG).

Gemäß §§ 1, 2, 7, 8, 10 Denkmalschutzgesetz Baden-Württemberg gelten bei Durchführung von Baumaßnahmen die untenstehenden Auflagen:

1. Der Bodenaushub auf dem Vorhabenareal ist nur in Anwesenheit eines Archäologen der Reiss-Engelhorn-Museen als Beauftragter des Regierungspräsidiums Karlsruhe, Abt. 2, Ref. 26, Fachbereich Archäologische Denkmalpflege zulässig (Ansprechpartner Dr. Klaus Wirth; Tel. 0162 – 293 8768).
2. Den Reiss-Engelhorn-Museen ist der Baubeginn 2 Wochen vorher schriftlich (Brief, E-Mail) anzuzeigen.

Postadresse:
Reiss-Engelhorn-Museen
H. Dr. Klaus Wirth
C5-Zeughaus
68159 Mannheim

E-mail: klaus.wirth@mannheim.de
3. Gerät und bedienendes Personal haben den Erfordernissen der Archäologie zu entsprechen.
Das Abtragen des Bodens ist nur mit einem Bagger mit zahnlosem, geschlossenem Böschungshobel zulässig.
4. Eventuell auftretende archäologische Relikte gemäß § 2 Ba.-Wü. DSchG sind fachgerecht durch Mitarbeiter der REM auszugraben und zu dokumentieren.

5. Treten keine archäologischen Funde/Befunde auf, wird das Vorhabenareal umgehend zur Bebauung freigegeben.
6. Auf die Bestimmungen des Denkmalschutzes über Ordnungswidrigkeiten (§ 27 DSchG) wird hingewiesen.

C 2. Bodenschutz

Nach dem Bodenschutzgesetz Baden-Württemberg (BodSchG) sind folgende Auflagen zu erfüllen:

- In den nicht zur Überbauung vorgesehenen Bereichen sind Bodenverdichtungen zu vermeiden, um die natürliche Bodenstruktur vor erheblichen und nachhaltigen Veränderungen zu schützen.
- Bei allen Baumaßnahmen ist humoser Oberboden (Mutterboden) und Unterboden getrennt auszubauen, vorrangig einer Wiederverwendung zuzuführen und bis dahin getrennt zu lagern.
- Als Lager sind Mieten vorzusehen, die den Erhalt der Bodenfunktion nach § 1 BodSchG gewährleisten. (Schütthöhe max. 1,0 m, Schutz vor Vernässung, Verdichtung, etc.).
- Erdaushub, der wiederverwendet wird, muss auf dem Grundstück zwischengelagert werden.

C 3. Altlasten

Sollten innerhalb des Plangebietes beim Ausheben von Baugruben oder anderen erdgebundenen Arbeiten Auffälligkeiten im Untergrund bemerkt werden, die den Verdacht von Altlasten nahe legen, ist das FB für Baurecht und Umweltschutz, Collini-Center, 68161 Mannheim, zu verständigen.

C 4. Wasserschutzgebiet

Das Bebauungsplangebiet befindet sich in Wasserschutzzone III A des Wasserwerkes Rheinau, die folgenden Bestimmungen sind zu beachten:

- a) Rechtsverordnung RP Karlsruhe zum Schutz des Grundwassers im Einzugsbereich der Wassergewinnungsanlage „Rheinau“;
§ 6 Schutz der Weiteren Schutzzone A - Nach § 6 der RRVO ist das Versickern von Abwasser in Zone III A verboten.

C 5. Grundwasserstände

Die Grundwasserstände können bei 63.3 erfragt werden.

Bei Abbrucharbeiten sind die abfallrechtlichen Bestimmungen zu beachten.

Werden Brunnen und Pegel auf dem Grundstück angetroffen, so ist FB 63 zu benachrichtigen.

C 6. Ver- und Entsorgungsleitungen

Vorhandene Energie-, Wasserver- und -entsorgungsleitungen sind bei einer Überpflanzung zu schützen.

C 7. Baumpflanzungen – Mindestabstände

Alle Neuanpflanzungen im Nahbereich von Bahnanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die Bahnrichtlinie 882 zu beachten.

**5. Begründung mit integriertem Umweltbericht
zum Bebauungsplan Nr. 66.25
„Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“
Sachstand 20.05.2009**



BEBAUUNGSPLAN NR. 66.25

“PARK & RIDE - PLATZ FRIEDRICHSFELD - SÜD“ in Mannheim – Friedrichsfeld

Teiländerung des Bebauungsplanes Nr. 66 / 7

Begründung mit integriertem Umweltbericht

60.14.0 – 66.25

61.26.1 – 66.25

VERFAHRENSABLAUF

Aufstellungsbeschluss (§ 2 Abs.1 BauGB)	09.04.2002
Öffentliche Bekanntmachung	19.04.2002
Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs.1 BauGB) (Planauslegung)	22.04.2002 bis 06.05.2002
Beteiligung der Behörden, Träger öffentlicher Belange und sonst. Stellen (§ 4 Abs.1 BauGB)	16.07.2002 bis 30.08.2002
Billigungs-/Auslegungsbeschluss	03.02.2009
Öffentliche Bekanntmachung	12.02.2009
Planauslegung (§ 3 Abs. 2 BauGB)	23.02.2009 bis 24.03.09
Satzungsbeschluss (§ 10 BauGB)	
Inkrafttreten	

ÜBERSICHTSLAGEPLAN



Projektleitung: Frau Leible, Tel. 0621 / 293 7533, anne-lise.leible@mannheim.de
Projektassistenz: Frau Knapp, Tel. 0621 / 293 7790, Silvia.Knapp@mannheim.de



Projektbearbeitung: Herr Fischer, Frau Klingmüller



Stadtplanung + Architektur – Dipl. Ing. Peter Fischer
Feldbergstraße 18-20 – 68163 Mannheim
☎ 0621 / 793412 • Fax 0621 / 793487
E-Mail: kontakt@stadtplanungfischer.de - www.stadtplanungfischer.de

INHALT

1	Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 1a der Anlage zu § 2a BauGB)	7
1.1	Erfordernis der Planaufstellung	7
1.2	Festlegung und Lage des Plangebietes	7
2	Vorhaben im Plangebiet	8
2.1	Konzeption	8
2.2	Realisierung	8
2.3	Beschreibung der Festsetzungen des Bebauungsplans mit Angaben über Standorte, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 1a der Anlage zu § 2a BauGB)	9
2.4	Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2c der Anlage zu § 2a BauGB)	9
2.4.1	Beschreibung der landespflegerischen Maßnahmen des Vorhabens	9
2.5	Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bebauungsplanes auf die Umwelt (Monitoring) (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 3 b der Anlage zu § 2a BauGB)	10
3.	Bestand - Beschreibung des Plangebietes	11
3.1	Besitz- und Eigentumsverhältnisse sowie rechtliche Belastungen	11
3.2	Gegenwärtige Nutzungen im Plangebiet und in den benachbarten Gebieten	11
3.3	Erschließung und Ver- und Entsorgung	12
3.3.1	Erschließung	12
3.3.2	Ver- und Entsorgung	12
3.4	Kampfmittel	12
3.5	Verkehr	13
3.6	Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2a der Anlage zu § 2a BauGB)	14

3.6.1	Boden	14
3.6.1.1	Allgemeine Bodenfunktion und Beschaffenheit	14
3.6.1.2	Bodenverunreinigungen und Altlasten	15
3.6.2	Wasser	15
3.6.3	Klima und Luft	15
3.6.4	Arten und Biotope	15
3.6.5	Orts- und Landschaftsbild / Erholung	17
3.6.6	Kultur- und Sachgüter	17
3.6.7	Mensch	17
4	Vorgaben für das Plangebiet einschließlich der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 1b der Anlage zu § 2a BauGB)	18
4.1	Gesetzliche Planungsvorgaben	18
4.1.1	Baugesetzbuch (BauGB)	18
4.1.2	Wassergesetz Baden-Württemberg (WG)	19
4.1.3	Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)	20
4.2	Bestehendes Planungsrecht	20
4.2.1	Aussagen des Regionalplans 1994	20
4.2.2	Aussagen des Flächennutzungsplanes 2015/2020	20
4.2.3	Bestehender Bebauungsplan	20
4.2.3.1	Bebauungsplan Nr. 66/7 für die Zufahrtsstraße zur Siedlung Alteichwald und für die Grundstücke Rehpfad 7, 9 und 11	20
4.2.4	Aussagen des Modells Räumlicher Ordnung (MRO) 1994	21
4.3	Zusammenfassende Übersicht: Schutzgutbezogene Darstellung der Ziele des Umweltschutzes für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes	21

5	Festlegung von Umfang und Detaillierungsgrad für die Ermittlung der Belange des Umweltschutzes für die Umweltprüfung und die Abwägung gem. § 2 Abs. 4 Satz 2 BauGB, einschließlich der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren und Methoden bei der Umweltprüfung (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 3a der Anlage zu § 2a BauGB)	22
5.1	Festlegung des Untersuchungsrahmens der Umweltprüfung für den Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“	22
5.2	Untersuchungsumfang für die einzelnen Schutzgüter sowie Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren und Methoden bei der Umweltprüfung (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 3a der Anlage zu § 2a BauGB)	24
5.2.1	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	24
5.2.2	Untersuchungsumfang und verwendete technische Verfahren und Methoden	24
5.2.3	Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung, Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe	26
5.3	Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, z.B. technische Lücken oder fehlende Kenntnisse (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 3a der Anlage zu § 2a BauGB)	26
6	Untersuchungsumfang sonstiger planungsrelevanter Sachgebiete	26
6.1	Kinderfreundlichkeitsprüfung Mannheim	26
7	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen, die in der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 Satz 1 ermittelt wurden (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2 der Anlage zu § 2a BauGB)	27
7.1	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2b der Anlage zu § 2a BauGB) unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2c der Anlage zu § 2a BauGB)	27
7.1.1	Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz (§ 1a Abs. 3 BauGB)	27
7.1.2	Auswirkungen auf den Boden	30
7.1.3	Auswirkungen auf das Wasser	30

7.1.4	Auswirkungen auf das Klima	30
7.1.5	Auswirkungen auf Arten und Biotope	30
7.1.6	Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild und die Erholung	31
7.1.7	Auswirkungen auf die Kultur- und Sachgüter	31
7.1.8	Auswirkungen auf den Menschen	31
7.1.8.1	Verkehrslärm Straße	31
7.1.8.2	Verkehrslärm Schiene der Deutschen Bahn AG	31
7.1.9	Wechselwirkungen	32
7.2	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2b der Anlage zu § 2a BauGB)	32
8	Allgemein verständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 3c der Anlage zu § 2a BauGB)	33
9	Auswirkungen der Planungen auf weitere städtebauliche Belange	35
9.1	Verkehr	35
9.2	Ver- und Entsorgung	35
9.3	Kinderfreundlichkeitsprüfung und Sozialverträglichkeitsprüfung (beinhaltet die Prüfung der unterschiedlichen Auswirkungen der Planung auf Männer und Frauen gem. § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB - Gender Mainstreaming)	36
10	Abwägung	36
10.1	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten (Planungsalternativen) (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2d der Anlage zu § 2a BauGB)	36
10.2	Konfliktbewältigung - Aussagen über die Art, wie die Ziele des Umweltschutzes, die für die Planung von Bedeutung sind, und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 1b der Anlage zu § 2a BauGB)	38
10.2.1	Aussagen über die Art, wie die umweltrelevanten Konfliktfelder bei der Aufstellung berücksichtigt wurden	38
10.3	Aussagen über die Art, wie die sonstigen Konfliktfelder bei der Aufstellung berücksichtigt wurden	40

10.4	Zusammenfassende Darstellung - zugleich zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB	44
10.4.1	Berücksichtigung Umweltbelange und der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung	44
10.4.1.1	Berücksichtigung der Umweltbelange	44
10.4.1.2	Berücksichtigung der sonstigen Belange	45
10.4.2	Gründe, warum der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde	46
11	Flächen und Kosten	46
11.1	Flächen	46
11.2	Kosten	46
12	Planverfahren zum Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“	46
13	Maßnahmen zur Planverwirklichung	47
13.1	Bodenordnung	47
14	Rechtsgrundlagen	47
15	Verzeichnis der Gutachten	48

1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 1a der Anlage zu § 2a BauGB)

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ soll die Herstellung eines Park & Ride - Platzes mit ca. 50 Pkw-Stellplätzen und ca. 3 Motorrad-Stellplätzen am Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd in Mannheim bauplanungsrechtlich ermöglicht werden.

1.1 Erfordernis der Planaufstellung

Am 14. Dezember 2003 wurde im Rhein-Neckar-Raum ein neues S-Bahn-System eröffnet. Die S-Bahn RheinNeckar bildet das Rückgrat des Schienenpersonennahverkehrs in der Metropolregion Rhein-Neckar. Mittelpunkt des regionalen S-Bahn-Systems ist der Ballungsraum um die Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen am Rhein. Der dafür neu ausgebaute Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd (Fertigstellung 2005) wird gut angenommen und ist stark frequentiert. Hier fahren in regelmäßigen Abständen Züge in Richtung Mannheim/ Kaiserslautern und Heidelberg/Karlsruhe.

Aufgrund mangelnder Abstellmöglichkeiten auf geordneten Parkplätzen werden die Fahrzeuge der S-Bahn-Nutzer im Straßenraum abgestellt, was zu Verkehrsbehinderungen, der Gefährdung der Verkehrssicherheit (Schulweg) und Konflikten mit Anwohnern führt. Die Anlage des Park & Ride - Platzes liegt im öffentlichen Interesse und ist deshalb dringend erforderlich, um den derzeit bestehenden Parkplatzmangel zu beheben. Weiterhin soll durch die Herstellung des Park & Ride - Platzes und somit problemloses Parken auch ein Anreiz zur Nutzung der S-Bahn geschaffen werden. Durch die erhöhte Nutzung der S-Bahn kann auch ein Beitrag zur CO₂-Minderung geschaffen werden.

1.2 Festlegung und Lage des Plangebietes

Das Plangebiet liegt im Süden des Stadtteils Mannheim-Friedrichsfeld an der Gebweilerstraße / Ecke Hubertusweg gegenüber dem Haltepunkt „Friedrichsfeld - Süd“ und verfügt über eine Fläche von insgesamt rd. 3.065 m². Das Plangebiet umfasst eine intensiv genutzte Ackerfläche und ein Teilstück der Gebweilerstraße sowie einen befestigten landwirtschaftlichen Weg mit seitlicher Böschung zur Gebweilerstraße.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ wird begrenzt:

- im Nordwesten durch einen Teilbereich der Gebweilerstraße (Verlängerung Südöstliche Grundstücksgrenze des Flurstücks-Nr. 60052/3);
- im Nordosten durch das Bahngelände (Flurstücks-Nr. 60095) und den Teilbereich der Gebweilerstraße nördlich der Straßenböschung (Flurstücks-Nr. 60052/3),
- im Südosten durch Teilflächen der Grundstücke mit den Flurstücken Nrn. 60052/3 (Gebweilerstraße), 60095/4 (landwirtschaftlicher Weg), 60095/12 und 60737 bis 60742.
- im Südwesten durch die nordöstliche Grundstücksgrenze des Grundstücks Flurstück-Nr. 60734 und dessen Verlängerung auf Flst.-Nr. 61233.

Das weitere Umfeld des Plangebietes ist durch Wohnbebauung und landwirtschaftliche Nutzflächen geprägt. Nördlich des Plangebietes befindet sich Bahngelände und der Haltepunkt „Friedrichsfeld - Süd“.

2 Vorhaben im Plangebiet

2.1 Konzeption

Geplant ist die Anlage eines Park & Ride - Platzes mit 50 Pkw-Stellplätzen und ca. 3 Motorrad-Stellplätzen.

Die Anlage befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt „Friedrichsfeld - Süd“, so dass die S-Bahn-Nutzer innerhalb weniger Minuten die Bahnsteige erreichen können. Der Haltepunkt „Friedrichsfeld - Süd“ ist behindertengerecht ausgebaut. Der Zugang zum Park & Ride - Platz wird ebenfalls barrierefrei ausgeführt.

Die Zufahrt erfolgt im Bereich „Gebweilerstraße/Hubertusweg“.

Der die rückwärtigen Felder erschließende landwirtschaftliche Weg bleibt erhalten.

Im Südosten wird angrenzend an den Park & Ride - Platz eine 5 m breite Feldgehölzhecke gepflanzt. Angrenzend an diese Feldgehölzhecke wird ein landwirtschaftlicher Weg mit Rausengittersteinen angelegt, der die angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen erschließt.

Abb. 1 Konzeption Park & Ride - Platz:



2.2 Realisierung

Der Baubeginn ist für das Jahr 2009 angestrebt.

2.3 Beschreibung der Festsetzungen des Bebauungsplans mit Angaben über Standorte, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 1a der Anlage zu § 2a BauGB)

Im Bebauungsplan wird eine Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung als Park & Ride - Platz festgesetzt. Die angrenzende Erschließungsstraße und der landwirtschaftliche Weg werden als öffentliche Verkehrsflächen und als „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – landwirtschaftlicher Weg“ / landwirtschaftlicher Weg - Rasengitter“ festgesetzt. Die Feldgehölzhecke wird als „Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ festgesetzt.

Das Vorhaben nimmt folgende Flächen in Anspruch:

Tabelle 1: Art, Umfang und Bedarf an Grund und Boden im Geltungsbereich

Festsetzung Nutzung	Fläche [m ²]	%	Fläche begrünt/ unversiegelt	% von Gesamt
Park & Ride - Platz (mind. 25 % begrünt)	1.700	55,5	425	13,9
Öffentliche Verkehrsfläche (Erhalt von 200 m ² Böschung mit Bepflanzung)	807	33,0	200	6,5
Landwirtschaftlicher Weg (versiegelt)	204			
Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Feldgehölz)	185	6,0	185	6,0
Landwirtschaftlicher Weg - Rasengitter	169	5,5	169	5,5
	3.065	100,0	979	31,9

2.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2c der Anlage zu § 2a BauGB)

2.4.1 Beschreibung der landespflegerischen Maßnahmen des Vorhabens

Folgende landespflegerischen Maßnahmen werden im Bebauungsplan festgesetzt.

Erhalt von Bäumen und sonstigen Bepflanzungen

Die in der Planzeichnung gekennzeichneten Bäume sind zu erhalten und zu schützen. Wäh-

rend der Bauphase sind die Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 durchzuführen. Bei Abgang sind diese durch gleiche Arten zu ersetzen.

Mind. 200 m² der Böschung und deren Bepflanzung zwischen Gebweilerstraße und dem landwirtschaftlichem Weg sind zu erhalten oder nach den Baumaßnahmen wiederherzustellen.

Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park & Ride - Platz“ sind insgesamt mindestens 14 Bäume zu pflanzen.

Auf der öffentlichen Verkehrsfläche sind mindestens 6 Bäume zu pflanzen.

Auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park & Ride - Platz“ sind mind. 25 % der Fläche zu begrünen.

Die „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – landwirtschaftlicher Weg - Rasengitter“ ist mit Rasengittersteinen herzustellen.

Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Im Südosten wird im Anschluss an den Park & Ride - Platz eine 5 m breite Feldgehölzhecke zum Ausgleich für die zu erwartenden Eingriffe angelegt.

Vermeidung von Eingriffen in Kulturgüter:

Zur Vermeidung von Eingriffen in Kulturgüter ist bei Bodenabtrag eine archäologische Untersuchung nach Abhub der Humus-Schicht notwendig.

2.5 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bebauungsplanes auf die Umwelt (Monitoring) (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 3 b der Anlage zu § 2a BauGB)

Gem. § 4c BauGB überwacht die Gemeinde die erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, um insbesondere unvorhergesehene, nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

Durch den Bebauungsplan werden unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen keine erheblichen Umweltauswirkungen verbleiben.

Unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen, die erst nach Realisierung der Vorhaben entstehen oder bekannt werden, können nicht im Vorfeld der Planung berücksichtigt werden.

Grundsätzlich erfolgt im Rahmen der Lärminderungsplanung und Luftreinhalteplanung eine allgemeine Überwachung von Auswirkungen im Sinne des BImSchG.

Der Fachbereich 61 „Städtebau“ der Stadt Mannheim führt regelmäßig Verkehrszählungen innerhalb des Stadtgebietes durch. Abweichungen von prognostizierten Verkehrsmengen können damit frühzeitig erkannt werden.

Im Rahmen der üblichen fachbehördlichen Aktivitäten / Zuständigkeiten der Stadt Mannheim werden regelmäßig Untersuchungen/Messungen zur Klimasituation in der Stadt und zu Grundwasserständen durchgeführt, die Aufschluss über unvorhergesehene Umweltauswirkungen geben können.

Mit diesen Instrumenten und Maßnahmen können unvorhergesehene Auswirkungen frühzeitig erkannt werden.

Weitere unvorhersehbare Auswirkungen können nicht systematisch durch die Stadt Mannheim überwacht und erfasst werden. Hier ist die Stadt auf Informationen der zuständigen Umweltbehörden angewiesen, die die Stadt gem. § 4 Abs. 3 BauGB unterrichten, sofern nach den ihnen vorliegenden Erkenntnissen die Durchführung der Planung erhebliche unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt hat.

3. Bestand - Beschreibung des Plangebietes

3.1 Besitz- und Eigentumsverhältnisse sowie rechtliche Belastungen

Die Grundstücke im Plangebiet befinden sich überwiegend in privatem Eigentum. Ein Grundstück befindet sich im Eigentum der Bahn AG.

Auf dem Grundstück der DB AG ist eine dem Eisenbahnbetrieb dienende Funktion nicht erkennbar. Es befinden und befanden sich keine Betriebsanlagen auf dem Grundstück. Die Fläche ist als Ackerland gekennzeichnet, deshalb unterliegt sie nicht der Planungshoheit des Eisenbahn-Bundesamtes.

Baulasten für Flurstücke innerhalb des Geltungsbereiches sind nicht eingetragen.

3.2 Gegenwärtige Nutzungen im Plangebiet und in den benachbarten Gebieten

Der überwiegende Teil der Fläche im Geltungsbereich besteht aus einer intensiv genutzten Ackerfläche ohne Baum- und Strauchbestand. Die einbezogenen Verkehrsflächen (Gebweilerstraße, Hubertusweg und landwirtschaftlicher Weg) sind versiegelt.

Abb. 2 Blick von Westen (Ecke Gebweilerstraße/Hubertusweg) in das Plangebiet



Abb. 3 Blick vom Fußgängersteg am Haltepunkt in das Plangebiet



Die vorhandene, baumbestandene Böschung zwischen der Gebweilerstraße und dem landwirtschaftlichen Weg wird weitestgehend erhalten und nur im Einfahrtsbereich verändert.

Das weitere Umfeld des Plangebietes ist in erster Linie durch Wohnbebauung in Form von Einfamilienhäusern an der Gebweilerstraße und landwirtschaftliche Nutzflächen geprägt. Im Süden grenzen Streuobstbäume an. Südöstlich befindet sich ein einzelnes Anwesen innerhalb der landwirtschaftlichen Flächen (s. Gebäude in der Abbildung 2 rechts).

3.3 Erschließung und Ver- und Entsorgung

3.3.1 Erschließung

Angrenzende Erschließungsstraßen sind der Hubertusweg und die Gebweilerstraße.

3.3.2 Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet grenzt an den Hubertusweg und die Gebweilerstraße. In der Gebweilerstraße ist eine Wasserleitung DN 200 verlegt, die von der geplanten Baumaßnahme jedoch nicht berührt wird.

3.4 Kampfmittel

Die Luftbildauswertung hat keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein von Bombenblindgängern innerhalb des Untersuchungsgebietes ergeben.

3.5 Verkehr

S-Bahn

Am 14. Dezember 2003 wurde im Rhein-Neckar-Raum ein neues S-Bahn-System eröffnet. Die S-Bahn RheinNeckar bildet das Rückgrat des Schienenpersonennahverkehrs in der Metropolregion Rhein-Neckar. Mittelpunkt des regionalen S-Bahn-Systems ist der Ballungsraum um die Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen am Rhein. Der dafür neu behindertengerecht ausgebaute Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd (Fertigstellung 2005) wird gut angenommen und ist stark frequentiert. Hier fahren in regelmäßigen Abständen Züge in Richtung Mannheim/Kaiserslautern und Heidelberg/Karlsruhe.

Abb. 4 Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd mit barrierefreien Zugängen (Aufzüge)



Pkw-Verkehr

Aufgrund mangelnder Abstellmöglichkeiten auf geordneten Parkplätzen werden die Fahrzeuge der S-Bahn-Nutzer im Straßenraum abgestellt, das zu Verkehrsbehinderungen, der Gefährdung der Verkehrssicherheit (Schulweg) und zu Konflikten mit den Anwohnern führt.

Fahrradverkehr

Am neu ausgebauten Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd (Fertigstellung 2005) sind auf der Südseite bereits zwei überdachte Fahrradabstellanlagen angeordnet, wovon eine erneuert werden soll. Auf der Nordseite sind ebenfalls Abstellanlagen vorhanden.

In dem im Februar beschlossenen "Rahmenkonzept Abstellanlagen" ist der Ausbau von Bike & Ride auf der nördlichen Seite vorgesehen, da der Großteil der Radfahrer vom Ortskern und nicht aus Richtung Alteichwaldsiedlung kommt.

Die Realisierung ist von der Verfügbarkeit der Haushaltsmittel abhängig.

Abb. 5 Fahrradabstellanlagen auf der Südseite des Haltepunktes - Blick vom Plangebiet aus



Busverkehr

Kurz vor der Einmündung des Hubertusweg in die Gebweilerstraße befindet sich die Haltestelle der OEG-Buslinie 143 Alteichwaldsiedlung – Friedrichsfeld (Bushaltestelle Gebweilerstraße).

Fußgänger

Gem. Schulwegplan der Friedrichsfeldschule 2009 führt ein Schulweg von der Alteichwaldsiedlung über den Hubertusweg und die Bahnüberführung zur Friedrichsfeldschule.

3.6 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2a der Anlage zu § 2a BauGB)¹

3.6.1 Boden

3.6.1.1 Allgemeine Bodenfunktion und Beschaffenheit

Das Plangebiet liegt auf der Niederterrasse des Oberrheingrabens im Übergang zum Neckarschwemmfächer.

Als Bodenarten stehen *sandiger Lehm bis toniger Lehm* an. Im Bereich der Straßenböschung sind anthropogene Aufschüttungen zu erwarten.

Die unversiegelten natürlich anstehenden Böden des Plangebietes weisen generell einen mittleren natürlichen Nährstoffvorrat und eine mittlere für Pflanzen verfügbare Wassermenge auf. Die Wasserdurchlässigkeit im gesättigten Boden und die Luftkapazität sind ebenfalls mittel. Der Boden des Plangebietes wird deshalb als Standort für Kulturpflanzen und natürli-

¹ Vgl.: Dieter J. Burkard: Grünordnungsplan zum Bebauungsplan; Östringen, 30.04.2009

che Vegetation von mittlerem Wert eingestuft. Das Filtervermögen der Böden im Plangebiet ist mittel, die Verschlammungsneigung hoch. Die Erodierbarkeit durch Wasser ist mittel.

3.6.1.2 Bodenverunreinigungen und Altlasten

Bodenverunreinigungen und Altlasten sind im Plangebiet nicht bekannt. Aufgrund der Vornutzung sind Bodenverunreinigungen oder Altlasten im Plangebiet auch nicht zu erwarten. Im Verfahren gingen ebenfalls keine Hinweise dazu ein.

3.6.2 Wasser

Oberflächengewässer

Im Planungsbereich gibt es keine Oberflächengewässer.

Grundwasser

Der Grundwasserleiter (GWL) besteht aus Sanden und Kiesen des Oberrheingrabens. Der Grundwasserflurabstand ist groß und beträgt laut „Hydrogeologischer Kartierung“ mehr als 10 m (Messung vom 7.Okt.1974).

Die Grundwasserneubildungsrate aus Niederschlägen ist im Gebiet mittel und liegt bei ca. $>2 - 5 \text{ l/s} \times \text{km}^2$.

Wasserschutzgebiete

Das Bebauungsplangebiet befindet sich in Wasserschutzzone III A des Wasserwerkes Rheinau.

Der Planbereich trägt aufgrund des geringen Versiegelungsgrades zur Grundwasserneubildung bei.

Aufgrund des mittleren Filter- und Puffervermögens der vorhandenen Böden ist die Gefahr von unmittelbarem Schadstoffeintrag ins Grundwasser reduziert.

3.6.3 Klima und Luft

Der zukünftige Park & Ride - Platz befindet sich am südlichen Rand der „Friedrichsfeld-Wärmeinsel“, die mit ihren letzten Ausläufern bzw. „Zungen“ zum einen bis Alteichwald reicht und zum anderen im Norden in die Wärmeinsel von Seckenheim übergeht. Während jedoch die Wärmeinsel von Seckenheim hinsichtlich ihrer Intensität und Ausdehnung in etwa der von Friedrichsfeld entspricht, bildet Alteichwald zwar eine eigene kleine Wärmeinsel aus. Diese ist jedoch 3-4°C kälter. Im Innern dieser Wärmeinsel kann es während austauscharmer Strahlungswetterlagen, die durch fehlenden Luftaustausch und mangelnde nächtliche Abkühlung gekennzeichnet sind, zu thermischen und bioklimatischen Belastungen kommen.

Das zwischen diesen Wärmeinseln liegende Plangebiet ist, bedingt durch seine Randlage, bereits durch ein Freiraumklima geprägt, mit einem gegenüber dem Ortskern von Friedrichsfeld 4-5°C niedrigeren Temperaturniveau.

Das vergleichsweise niedrige Temperaturniveau stellt einen guten bis sehr guten Wert dar, der auf keine bioklimatische Belastung hinweist.

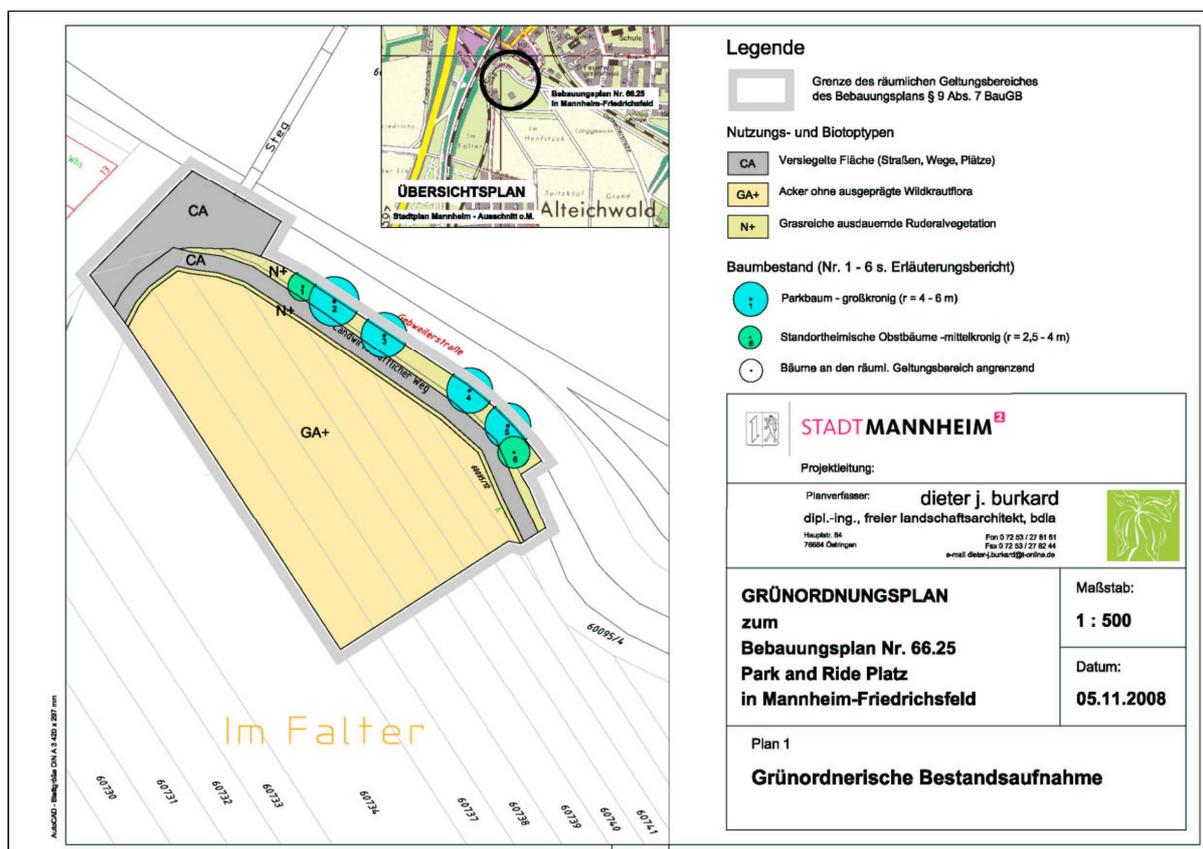
3.6.4 Arten und Biotope

Im Planungsbereich gibt es drei Biotop- / Nutzungstypen:

- Straßen, Wege, Plätze und sonstige befestigte Flächen (CA)

- Acker ohne ausgeprägte Wildkrautflora (GA+)
- Saumvegetation, Dominanzbestände, Hochstauden- und Schlagfluren, Ruderalvegetation (N+)

Abb. 6 Bestandsaufnahme Biotop- / Nutzungstypen



Auf dem Acker wird u. a. Getreide angebaut. Nennenswerte Vorkommen von Ackerwildkräutern konnten nicht festgestellt werden.

Auf dem Wegebänkett und der Straßenböschung hat sich eine grasreiche ausdauernde Ruderalvegetation entwickelt. Bestandsbildende Pflanzenarten sind der Glatthafer *Arrhenatherum elatius* und das Knaulgras *Dactylis glomerata*.

Auf der Straßenböschung stehen 6 Bäume. Vier Park- (*Tilia spec*) und zwei Obstbäume (Birnen- und Nußbaum). Die Linden sind großkronig und die Obstbäume mittelkronig.

Angaben zur Tierwelt liegen nicht vor. Die Ackerflächen und Staudenfluren sind potentielle Lebensräume oder Teillebensräume von in der Flur lebenden Tierarten.

Besonders geschützte Biotope (§ 32 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg) gibt es im Planungsbereich nicht.

Nachweise von geschützten Pflanzenarten oder Tierarten im Planungsbereich gibt es ebenfalls nicht. Aufgrund der Biotopstruktur ist die Wahrscheinlichkeit auch sehr gering das geschützten Arten vorkommen.

3.6.5 Orts- und Landschaftsbild / Erholung

Das Stadt- und Landschaftsbild wird durch den Wechsel des vorhandenen Baumbestandes mit den offenen Ackerflächen geprägt. Landschaftsbild relevante Sichtbeziehungen lassen sich nicht feststellen. Der landwirtschaftliche Weg eignet sich zum Spazieren gehen (wohungsnahe Erholung). Weitere erholungsrelevante Einrichtungen gibt es im Gebiet nicht.

3.6.6 Kultur- und Sachgüter

Sachgüter sind durch die Planung nicht betroffen. In den nachfolgenden Kapiteln wird daher nicht mehr auf das Schutzgut „Sachgüter“ eingegangen.

Im Gewann „Falter“ in Friedrichsfeld ist jedoch mit archäologischen Funden zu rechnen. 1901 ließ die Firma Bilfinger die Sanddüne westlich von Friedrichsfeld und südlich der Bahnlinie, östlich der Überführung zur ehemaligen Steingutfabrik, abgraben. Eine bronzezeitliche Siedlungsschicht wurde damals in Zusammenarbeit mit der Baufirma vom Mannheimer Altertumsverein ausgegraben. Es dürfte sich um das Gelände bei den Sportplätzen handeln. Wieweit sich die Abtragungen nach Südosten erstreckten und ob auch das Gewann „Im Falter“ betroffen war, ist nicht bekannt. Wenn hier noch kein Bodenabtrag stattfand, müssten die vorgeschichtlichen Siedlungsschichten noch vorhanden sein. Das dazugehörige Hügelgräberfeld befindet sich weiter südlich im „Aichwald“.

3.6.7 Mensch

Im Umfeld des Plangebietes befinden sich Wohngebäude, die im Bebauungsplan Nr. 66/7 vom 19.07.1968 als Reine Wohngebiete festgesetzt sind. Die Orientierungswerte² für Verkehrslärm nach DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, liegen in reinen Wohngebieten tags bei 50 dB(A) und nachts bei 40 dB(A).

Verkehrslärm Straße

Die Ergebnisse zum Straßenverkehrslärm können dem detaillierten schalltechnischen Gutachten zum Bebauungsplan (Modus Consult: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 66.25; Speyer Februar 2003) entnommen werden. Gegenwärtig liegen die durch den Verkehr der Straßenabschnitte Rudolf-Langendorf-Straße – Gebweilerstraße – Hubertusweg berechneten Beurteilungspegel an den benachbarten Wohnhäusern an der Gebweiler Straße 3-13 über den Tageszeitraum von 6:00 bis 22:00 Uhr zwischen 52 und 56 dB(A) und über den Nachtzeitraum von 22:00 bis 6:00 Uhr zwischen 43 und 47 dB(A). Damit sind die o.a. Orientierungswerte für reine Wohngebiete dort überschritten. Auch werden an den am stärksten belasteten Gebäuden in der Gebweiler Straße 7 bis 13 die um 5 dB höheren Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete bereits durch den bestehenden Straßenverkehrslärm überschritten.

An der Vogesenstraße 88 wird im Bestand am Tag der Orientierungswert für reine Wohngebiete eingehalten, in der Nacht wird er um 1,2 dB überschritten. Die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete werden eingehalten.

Die Beurteilungspegel an der Rudolf-Langendorf-Straße 9 überschreiten sowohl am Tag als auch in der Nacht die maßgeblichen Orientierungswerte für Reine Wohngebiete von

² Orientierungswerte sind als eine sachverständige Konkretisierung der Anforderungen 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 bei Überwiegen anderer Belange – insbesondere in bebauten Gebieten- zu einer entsprechenden Zurückstellung des Schallschutzes führen.

50 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht. Es werden Beurteilungspegel von 55 dB(A) am Tag und 46 dB(A) in der Nacht erreicht. In der Nacht wird somit auch der Orientierungswert für allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) überschritten.

An den Wohnhäusern Hubertusweg 1-11 betragen die berechneten Beurteilungspegel über den Tageszeitraum zwischen 43 und 45 dB(A) und über den Nachtzeitraum zwischen 34 und 37 dB(A). Hier werden die Orientierungswerte durch den Straßenverkehrslärm am Tag als auch in der Nacht eingehalten.

Verkehrslärm Schiene der Deutschen Bahn AG

Die strategischen Lärmkarten³ des Eisenbahnbundesamtes weisen heute im Prinzip an allen Wohnhäusern im Untersuchungsbereich Lärmpegel, verursacht durch den Schienenverkehr der Bahn, in Höhe von 70 bis über 75 dB(A) über einen 24-Stundenzeitraum (Lden) und in einer Höhe von 65 bis über 70 dB(A) über den Nachtzeitraum von 22:00 bis 6:00 Uhr (Lnight) aus.

Dadurch ist hier eine hohe Vorbelastung insbesondere durch den Schienenverkehrslärm der Bahn gegeben. Auch wenn die Lärmindizes aufgrund der unterschiedlichen Berechnungsvorschriften nicht unmittelbar mit den Orientierungswerten der DIN 18005 verglichen werden können, kann aus den Ergebnissen abgeleitet werden, dass die Orientierungswerte heute erheblich überschritten werden.

Luftschadstoffe oder sonstige Immissionen

Nennenswerte Luftschadstoffe und sonstige Immissionen wie Erschütterungen, Licht, Wärme oder Strahlen wirken derzeit nicht auf das Gebiet ein. Auf diese Immissionsarten wird daher in der weiteren Begründung nicht mehr eingegangen.

4 Vorgaben für das Plangebiet einschließlich der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 1b der Anlage zu § 2a BauGB)

4.1 Gesetzliche Planungsvorgaben

4.1.1 Baugesetzbuch (BauGB)

Grundsätzliche Ziele des Umweltschutzes ergeben sich aus § 1 Abs. 5 BauGB. Danach sollen die Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten und dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für einen allgemeinen Klimaschutz,

³ Bei den für die internationale Vergleichbarkeit harmonisierten Berechnungsvorgaben der EU für die **Immissionspegel** der strategischen Lärmkarten -angegeben als Lärmindizes Lden und Lnight- wird, speziell bei der für die Berechnung von Eisenbahnlärm anzuwendenden VBUSch -Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen-, anders als beim nationalen Rechenverfahren für Schienenlärm nach der Schall 03, bei freien Strecken kein Schienenbonus in Höhe von 5 dB(A) abgezogen. Das bedeutet, dass die Lärmindizes in den strategischen Lärmkarten der Bahn, ca. 5 dB(A) lauter sind, als bei einer Berechnung nach der nationalen Schall 03.

sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen:

- Die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt.
- Umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt.
- Umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter.
- Die Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern.
- Die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie.
- Die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Belangen des Umweltschutzes.
- Die Darstellung von Landschaftsplänen sowie von sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts.
- Die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaft festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.

Gem. § 1a Abs. 2 BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.

Die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in seinen in § 1 Abs. 6 Nr. 7 a BauGB bezeichneten Bestandteilen (Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz) sind in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen. Der Ausgleich erfolgt durch geeignete Festsetzungen nach § 9 BauGB. Soweit dies mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist, können die Darstellungen und Festsetzungen auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffs erfolgen. Anstelle von Festsetzungen können auch vertragliche Vereinbarungen nach § 11 BauGB oder sonstige geeignete Maßnahmen zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereitgestellten Flächen getroffen werden (§ 1a Abs. 3 BauGB).

Gem. § 202 BauGB ist Mutterboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen anderen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen.

4.1.2 Wassergesetz Baden-Württemberg (WG)

Nach § 45b Abs. 3 WG soll Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 1. Januar 1999 bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, durch Versickerung oder ortsnahe Einleitung in ein oberirdisches Gewässer beseitigt werden, sofern dies mit vertretbarem Aufwand und schadlos möglich ist. Eine schadlose Beseitigung liegt vor, wenn eine schädliche Verunreinigung eines Gewässers oder sonstige nachteilige Veränderungen seiner Eigenschaften nicht zu erwarten sind.

4.1.3 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)

Gem. § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden.

4.2 Bestehendes Planungsrecht

4.2.1 Aussagen des Regionalplans 1994

Der für den Park & Ride - Platz vorgesehene Standort ist im Regionalplan Unterer Neckar von 1994 als sonstiger landwirtschaftlicher Bereich und sonstiger Freiraum dargestellt.

In Kap. 4.2.6 wird folgender Grundsatz formuliert:

„Die Bahnhöfe und Haltepunkte des regionalen Eisenbahnnetzes sollen zu Fuß und von Zubringerverkehrsmitteln gut erreichbar sein. Sichere Abstellanlagen für Fahrräder und Parkplätze für den privaten Pkw an den Bahnhöfen sollen die Funktionsfähigkeit des Schienenverkehrssystems unterstützen.

An den Haltestellen der regionalen Eisenbahnstrecken sind Abstellplätze für Pkw (P+R) und Fahrräder (B+R) zu erhalten und bedarfsorientiert auszubauen. Zusätzlich sollen an der Peripherie der Ober- und Mittelzentren geeignete Haltestellen der städtischen Nahverkehrsmittel als Verknüpfungspunkte mit dem individuellen Pkw- und Fahrradverkehr ausgestaltet werden.“

Die Anlage des Park & Ride - Platzes entspricht diesen Grundsätzen des Regionalplans.

Der Verband Region Rhein-Neckar hat in seiner Stellungnahme vom 11.08.2006 keine Bedenken gegen die Planung vorgebracht, so dass davon ausgegangen wird, dass andere Ziele der Regionalplanung von der Planung nicht berührt werden.

4.2.2 Aussagen des Flächennutzungsplanes 2015/2020

Im Flächennutzungsplan (FNP) 2015/2020 des Nachbarschaftsverbands Heidelberg-Mannheim ist das Gebiet als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt.

Die beanspruchte Fläche für diese Maßnahme liegt unter der Darstellungsgröße des FNPs. Die Vorbereitung einer P & R-Anlage durch einen Bebauungsplan dient den Zielen der FNP-Planung, da auf diese Weise der schadstoffarme schienengebundene Verkehr gefördert wird.

Der Bebauungsplan ist somit aus dem FNP entwickelt.

4.2.3 Bestehender Bebauungsplan

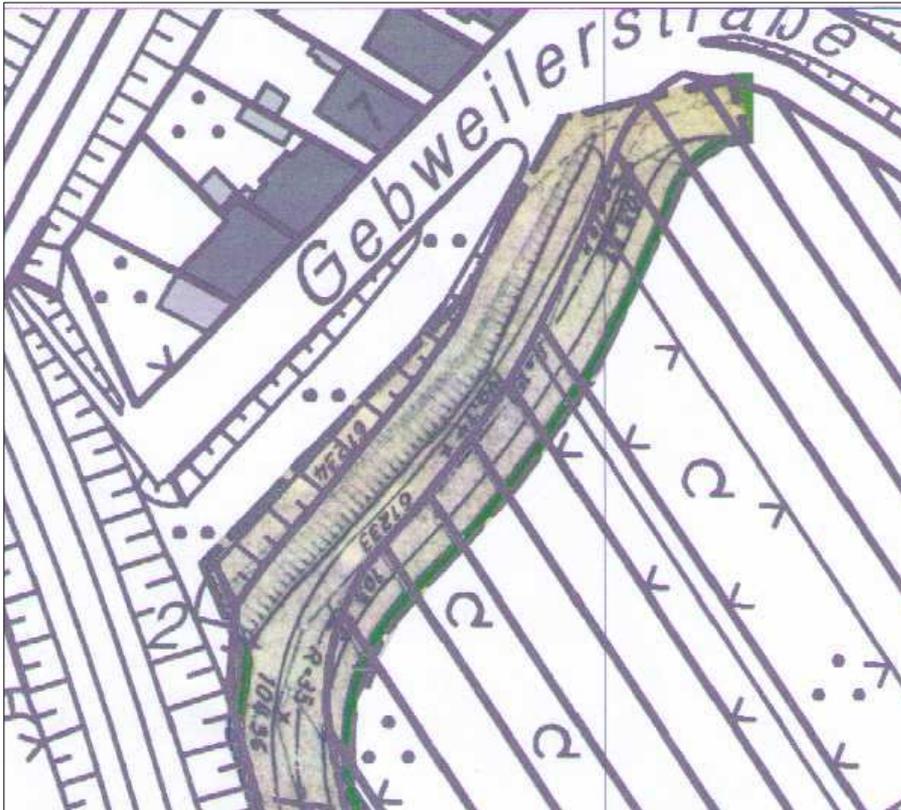
4.2.3.1 Bebauungsplan Nr. 66/7 für die Zufahrtsstraße zur Siedlung Alteichwald und für die Grundstücke Rehpfad 7, 9 und 11

Innerhalb des Plangebietes besteht ein Bebauungsplan (Bebauungsplan Nr. 66/7 für die Zufahrtsstraße zur Siedlung Alteichwald und für die Grundstücke Rehpfad 7, 9 und 11). Dieser Bebauungsplan wird jedoch nur im Bereich des Übergangs „Hubertusweg“ / „Gebweilerstraße“ tangiert. In dem Bereich, der durch den Bebauungsplan Nr. 66.25 überlagert wird (rd. 200 m²), ist eine öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Diese Festsetzung wird auch im Be-

bauungsplan Nr. 66.25 für diesen Bereich getroffen, so dass die Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung auf Grundlage des Bestandes erfolgen kann.

Der in Kraft befindliche Bebauungsplan Nr. 66/7 (in Kraft getreten am 19.07.1968) wird im Geltungsbereich des neu aufzustellenden Bebauungsplanes Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ durch diesen ersetzt.

Abb. 7 Bebauungsplan Nr. 66/7



4.2.4 Aussagen des Modells Räumlicher Ordnung (MRO) 1994

Das Modell Räumlicher Ordnung (MRO) macht keine detaillierten Aussagen zum überplanten Bereich.

4.3 Zusammenfassende Übersicht: Schutzgutbezogene Darstellung der Ziele des Umweltschutzes für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Auf Grundlage der bestehenden Planungen, der grundsätzlichen Ziele des Umweltschutzes und unter Berücksichtigung der einschlägigen Fachgesetze ergeben sich für den Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ folgende Ziele des Umweltschutzes einschließlich der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege:

Unvermeidbare Eingriffe in den Boden sollen ausgeglichen werden. Das Grundwasser ist vor Verunreinigungen zu schützen. Insbesondere ist die Lage im Wasserschutzgebiet zu beachten. Zur positiven Gestaltung des gebietsspezifischen Eigenklimas sind grünordnerische Maßnahmen zu ergreifen. Bäume und sonstige Bepflanzungen im Geltungsbereich

sind zu erhalten. Unvermeidbare Eingriffe in den Vegetationsbestand sind durch grünordnerische Maßnahmen auszugleichen. Zur Einbindung des Park & Ride - Platzes in die Landschaft sind gestalterische Maßnahmen zu ergreifen, z.B. durch Baumpflanzungen. Evtl. vorhandene archäologische Denkmäler sind zu schützen und während der Baumaßnahme zu sichern. Um unzumutbare Beeinträchtigungen durch Immissionen zu vermeiden, sind entsprechende Immissionswerte einzuhalten.

5 Festlegung von Umfang und Detaillierungsgrad für die Ermittlung der Belange des Umweltschutzes für die Umweltprüfung und die Abwägung gem. § 2 Abs. 4 Satz 2 BauGB, einschließlich der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren und Methoden bei der Umweltprüfung (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 3a der Anlage zu § 2a BauGB)

Gem. § 2 Abs. 4 BauGB ist eine Umweltprüfung durchzuführen und gem. § 2 a BauGB ein Umweltbericht zu erstellen. Die möglichen Auswirkungen der Festsetzungen des Bebauungsplanes auf die Umwelt werden im Rahmen der Umweltprüfung ermittelt und im Umweltbericht dargestellt. Bei dem Umweltbericht handelt es sich – als Auszug aus der Begründung – um eine eigenständige Unterlage in der Beschlussanlage.

Umfang und Detaillierungsgrad der Ermittlung und Bewertung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen, d.h. der Umweltprüfung, werden gem. § 2 Abs. 4 Satz 2 BauGB von der Gemeinde festgelegt. Die Umweltprüfung bezieht sich auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad angemessenerweise verlangt werden kann.

Die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB eingegangenen Äußerungen, die sich auf umweltbezogene Themen beziehen und den Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung betreffen, wurden bei der Festlegung des Untersuchungsrahmens einbezogen.

5.1 Festlegung des Untersuchungsrahmens der Umweltprüfung für den Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“

Wirkungen auf die Schutzgüter sind bei Realisierung der Maßnahme aufgrund von

- Flächenversiegelung,
- Bodenabtrag,
- Beseitigung von landwirtschaftlichen Nutzflächen und
- Verkehrsgeräuschen⁴

zu erwarten.

Der nachfolgende Untersuchungsrahmen beruht auf den Auswertungen der im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ durchgeführ-

⁴ Durch die Anlage des Park & Ride - Platzes ist mit einer Zunahme des fließenden Verkehrs zu rechnen. Die Verkehrsprognose (Modus Consult: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 66.25 vom Februar 2003) geht von einem Umschlag von 2 Kfz/Stellplatz aus. Damit erzeugt der Park & Ride - Platz 54 x 2 x 2 Kfz-Fahrten/24 h = 216 Kfz-Fahrten / 24 h. Davon orientieren sich 10 % in/aus Richtung Hubertusweg und 90 % in/aus Richtung Rudolf-Langendorf-Straße.

ten frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der in ihren Aufgaben berührten Träger öffentlicher Belange (TÖB) gemäß § 4 Abs. 1 BauGB.

Im Abschlussprotokoll zur Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) für den Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“⁵ wurde festgestellt, dass sich eine große Akzeptanz der vorgelegten Planung zeigt. So wurde etwa für den Aspekt „Natur/Landschaft/Erholung“ unter Berücksichtigung einer „qualifizierten Ausgleichsregelung“ und bei entsprechender „Einbindung in die Umgebung“ keine wesentliche Umweltrelevanz festgestellt.

Auch aus klimatischer Sicht bestehen keine Bedenken gegenüber dem Vorhaben. So wird sich an den guten bis sehr guten klimatischen Verhältnissen, die sich aus der Lage an der Nahtstelle zwischen Ausgleichs- und Wirkungsraum ergibt, nichts Grundsätzliches ändern. Die am östlichen Rand der Gemarkung liegenden Freiräume werden auch in Zukunft ihre Funktion als Kaltluftentstehungsfläche sowie als Ventilationsbahn erfüllen.

Da im Gebiet auch keine Altlasten vorhanden sind, konzentrieren sich die einzigen Bedenken somit fast ausschließlich auf die Umweltaspekte „Wasser“ und „Lärm“.

Es wurde von verschiedenen Seiten darauf hingewiesen, dass sich das Plangebiet an der Grenze der Wasserschutzzone III A und III B befindet.

Hinsichtlich des Aspektes „Lärm“ ergeben sich Vorbelastungen durch die Nähe zu den verschiedenen Bahnstrecken der Bahn AG. Aufgrund der zu erwartenden zusätzlichen Lärmimmissionen durch den geplanten Park & Ride - Platz an den vorhandenen Wohnhäusern in der Nachbarschaft, wird eine schalltechnische Überprüfung für erforderlich gehalten.

Auf Grundlage des Abschlussprotokolls zur Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) für den Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ und der Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung gem. §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB ergeben sich folgende Fragen:

Boden/Wasser:

- Werden Böden mit besonderen Bodenfunktionen beansprucht?
- Sind Bodenverunreinigungen oder Altlasten vorhanden?
- Ist eine Kampfmittelbeseitigung erforderlich?
- Sind besondere Maßnahmen aufgrund der Lage am Rand des Wasserschutzgebietes erforderlich?
- Wie hoch ist die Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeinträgen?
- Welche Auswirkung hat die Versiegelung auf den Wasserhaushalt?
- Ist eine Versickerung von unverschmutztem Niederschlagswasser möglich?

Klima/Luft:

- Werden klimarelevante Flächen, insbesondere klimatisch wirksame Ausgleichsflächen oder lokale/regionale Luftleitbahnen beeinträchtigt?
- Wie wirkt sich die Bebauung/Versiegelung auf das örtliche Klimageschehen aus (Temperaturanstieg o.ä.)?

Arten und Biotope:

- Welche Arten und Biotope sind betroffen?
- In welchem Ausmaß gehen Lebensräume durch Versiegelung verloren?

⁵ Vgl. Abschlussprotokoll zur UEP vom 26.06.2002; FB 61.1

- Inwieweit ist ein Ausgleich im Plangebiet möglich?

Orts- und Landschaftsbild / Erholung

- Welche Auswirkungen sind auf das Orts- und Landschaftsbild zu erwarten?
- Inwieweit lassen sich die Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild durch Gestaltung oder durch grünordnerische Maßnahmen vermeiden oder vermindern?
- Werden erholungswirksame Freiräume beansprucht?

Kultur- und Sachgüter

- Sind Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter zu erwarten?

Mensch

- Welche Auswirkungen sind durch die Verkehrszunahme oder die Parkierungsgeräusche zu erwarten?

5.2 Untersuchungsumfang für die einzelnen Schutzgüter sowie Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren und Methoden bei der Umweltprüfung (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 3a der Anlage zu § 2a BauGB)

5.2.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet für die Schutzgüter Boden, Wasser, Arten und Biotope, Mensch, Orts- und Landschaftsbild / Erholung sowie Kultur- und Sachgüter umfasst den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes sowie die unmittelbar angrenzenden Bereiche. Aufgrund der beim Schutzgut Klima notwendigerweise über den Geltungsbereich hinaus zu betrachtenden klimatischen Zusammenhänge bezieht das Untersuchungsgebiet für das Schutzgut Klima auch die weitere Umgebung mit ein.

Erhebliche Wirkungen, die über das Untersuchungsgebiet hinausreichen, sind unter Berücksichtigung der Bestandssituation im Umfeld der Planung nicht zu erwarten.

5.2.2 Untersuchungsumfang und verwendete technische Verfahren und Methoden

Innerhalb des Untersuchungsgebiets wurde für die einzelnen Schutzgüter eine Bestandserfassung und Bewertung durchgeführt (Dipl.-Ing. Dieter J. Burkard, Östringen). Grundlage der Bestandserfassung waren Geländebegehungen sowie die Auswertung vorhandener Unterlagen und Untersuchungen. Nachfolgend sind die erfassten Parameter sowie zusätzlich verwendete Unterlagen für die einzelnen Schutzgüter dargestellt:

Boden / Wasser:

- Bodenarten, Bodentypen
- Versiegelungsgrad
- Grundwassersituation
- Bodenverunreinigungen
- Kampfmittel gem. Stellungnahme des Regierungspräsidiums Stuttgart – Kampfmittelbeseitigungsdienst vom 06.08.2002

Arten und Biotope:

- Biotop-/Nutzungstypen und Vegetation

Klima und Luft:

Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Klima wurde auf folgende Datensätze und Gutachten zurückgegriffen (vgl. Abschlussprotokoll zur UEP vom 26.06.2002; FB 61.1):

- Je 2 Isothermenkarten (1985 und 2002);
- Je 2 Oberflächentemperaturaufnahmen (1985 und 2000);
- Klimatopkarte;
- 3 Klimagutachten für den gesamten Mannheimer Südosten.

Orts- und Landschaftsbild / Erholung:

- Darstellung und Bewertung der bestehenden landschaftsbildprägenden Elemente und der erholungswirksamen Infrastruktur im Bereich des Plangebietes.

Kulturgüter:

- Verdacht auf archäologische Funde im Plangebiet gem. Stellungnahme der Reiss-Engelhorn-Museen vom 30.07.2002

Mensch:

Verkehrslärm:

Verkehrslärm Straße einschließlich der Park & Ride - Platzes

Zur Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen auf den Menschen wurde ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet (Modus Consult: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 66.25 vom Februar 2003):

Im Gutachten wurden die Auswirkungen durch den im Plangebiet entstehenden bzw. den das Plangebiet durchquerenden Lärm untersucht, der sich aus dem fließenden und ruhenden Straßenverkehr ergibt.

Berechnungsgrundlage für den Straßenverkehrslärm ist die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90, die öffentlichen Parkplätze wurden ebenfalls nach der RLS-90 berechnet.

Grundlage für die Beurteilung der Lärmsituation ist die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“. Der dort aufgeführte Orientierungswert nach DIN 18005 ist mit den jeweils berechneten Beurteilungspegeln (Verkehrslärm) zu vergleichen.

Zum Nachweis der Lärmsituation wurden 13 Immissionsorte gewählt, die charakteristisch für die Immissionsbelastung sind. Dies sind die Gebäude:

- Gebweilerstraße 3 – 13 ungerade
- Hubertusweg 1 – 11 ungerade
- Rudolf-Langendorf-Straße 9
- Vogesenstraße 88

Alle Immissionsorte sind gemäß B-Plan Nr. 66/7 vom 19.07.1968 als Reine Wohngebiete (WR) eingestuft.

Zusätzlich konnte zur Einschätzung der heutigen Situation auf die Ergebnisse der Lärmkartierung gem. § 47c Abs. 1 BImSchG, die von der Stadt Mannheim durchgeführt wurde, zu rückgegriffen werden.

Die Auswirkungen des Verkehrslärms wurde auf Grundlage der auf das Jahr 2015 prognostizierten Verkehrsdaten der Straßenabschnitte Rudolf-Langendorf-Straße – Gebweilerstraße – Hubertusweg für die heutige und die zukünftige Lärmsituation mit und ohne Verkehr aufgrund der neuen Park & Ride-Anlage berechnet.

Verkehrslärm Schiene der Deutschen Bahn AG:

Die bestehende Lärmbeeinträchtigung durch Schienenlärm wurde im Rahmen des Gutachtens nicht betrachtet, da sich diese Bestandssituation durch die Anlage des Park & Ride - Platzes nicht verändert.

Die bestehende Lärmbeeinträchtigung wurde jedoch im Rahmen der Lärmkartierung gem. § 47c Abs. 1 BImSchG durch das Eisenbahnbundesamt ermittelt und kann unter <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de> eingesehen werden.

5.2.3 Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung, Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe

Die ökologische Wertigkeit des Plangebietes wird vor und nach der Planung auf Grundlage des Mannheimer Biotopwertschlüssels ermittelt. Aus der Differenz dieser ermittelten Werte lässt sich der Ausgleichsbedarf ableiten.

Die Bilanzierung fand auf Grundlage des Bestandes statt.

5.3 Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, z.B. technische Lücken oder fehlende Kenntnisse (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 3a der Anlage zu § 2a BauGB)

Zur Einschätzung der Umweltauswirkungen des Vorhabens wurde die Bestandssituation vor Ort erfasst und die oben aufgeführten Fachgutachten und Untersuchungen ausgewertet.

Grundlegende Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der umweltrelevanten Angaben ergaben sich nicht. Mit den vorliegenden Untersuchungen konnten die Auswirkungen der Planung auf die Umwelt ausreichend eingeschätzt und beurteilt werden.

6 Untersuchungsumfang sonstiger planungsrelevanter Sachgebiete

6.1 Kinderfreundlichkeitsprüfung Mannheim

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die betroffenen Menschen, sowohl von Kindern, als auch von Menschen mit besonderen Bedürfnissen, beispielsweise in Aussicht gestellte Partizipationsmöglichkeiten für Kinder und / oder die Berücksichtigung von Bedürfnissen an Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Menschen, werden im Rahmen der Kinderfreundlichkeits- und Sozialverträglichkeitsprüfung untersucht und bewertet. In diesem Zusammenhang finden ebenfalls die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Männern und Frauen im Sinne des Gender Mainstreaming-Gedankens Berücksichtigung.

Die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungen eingegangenen Stellungnahmen wurden hinsichtlich der Thematik der Kinderfreundlichkeit und Sozialverträglichkeit ausgewertet.

7 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen, die in der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 Satz 1 ermittelt wurden (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2 der Anlage zu § 2a BauGB)

7.1 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2b der Anlage zu § 2a BauGB) unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2c der Anlage zu § 2a BauGB)

7.1.1 Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz (§ 1a Abs. 3 BauGB)

Durch das geplante Vorhaben sind Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten. Eingriffe sind nach § 18 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Der Verursacher eines Eingriffs ist gem. § 19 BNatSchG zu verpflichten, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren. Sind durch die Aufstellung oder Änderung von Bauleitplänen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zu entscheiden (§ 21 BNatSchG).

Gem. § 1a Abs. 3 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts (Eingriffsregelung nach Bundesnaturschutzgesetz) in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen.

In den nachfolgenden Tabellen ist die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung dargelegt.

Tabelle 2: Bestand

Code LfU B-W	ehem. Code MA	Standart-Biotop- / Nutzungstypen Stadt Mannheim	Wertpunkte je m ²	Fläche bzw. Flächenwert* m ²	Bewertung																																												
60.21	CA+	Versiegelte Fläche (Straßen, Wege, Plätze)	0	584	0																																												
37.10	GA+	Acker ohne ausgeprägte Wildkrautflora	13	2.158	28.054																																												
35.64	N +	Grasreiche ausdauernde Ruderalvegetation	34	323	10.982																																												
		Gesamtfläche Grundstücke		3.065	39.036																																												
		Standortheimische Bäume - kleinkronig*	25	0	0																																												
		Parkbäume - kleinkronig*	20	0	0																																												
		Standortheimische Bäume -mittelkronig*	29	100	2.914																																												
		Parkbäume - mittelkronig*	24	0	0																																												
		Standortheimische Bäume - großkronig*	33	0	0																																												
		Parkbäume - großkronig*	28	452	12.660																																												
		Standortheimische Bäume - großkronig,	37	0	0																																												
		Standortheimische Bäume Neupflanzung	25	0	0																																												
		Fassadenbegrünung neu	10	0	0																																												
					15.574																																												
Gesamtflächenbewertungszahl					54.610																																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Bäume \ Kronenradius **</th> <th>R</th> <th>Anzahl</th> <th>Flächenwert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>kleinkroniger standortheimischer Baum</td> <td><= 2,50 m</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>kleinkroniger Parkbaum</td> <td><= 2,50 m</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>mittelkronig standortheimischer Baum</td> <td><= 4,00 m</td> <td>2</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>mittelkroniger Parkbaum</td> <td><= 4,00 m</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>großkronig standortheimischer Baum</td> <td><= 6,00 m</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>großkroniger Parkbaum</td> <td><= 6,00 m</td> <td>4</td> <td>452</td> </tr> <tr> <td>großkronig besonders markant standortheim</td> <td>> 6,00 m</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Standortheimische Bäume Neupflanzung</td> <td><= 2,50 m</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Kletterpflanzen</td> <td>m² Wand</td> <td>Anzahl</td> <td>Flächenwert</td> </tr> <tr> <td>Fassadenbegrünung neu</td> <td>10</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>						Bäume \ Kronenradius **	R	Anzahl	Flächenwert	kleinkroniger standortheimischer Baum	<= 2,50 m	0	0	kleinkroniger Parkbaum	<= 2,50 m	0	0	mittelkronig standortheimischer Baum	<= 4,00 m	2	100	mittelkroniger Parkbaum	<= 4,00 m	0	0	großkronig standortheimischer Baum	<= 6,00 m	0	0	großkroniger Parkbaum	<= 6,00 m	4	452	großkronig besonders markant standortheim	> 6,00 m	0	0	Standortheimische Bäume Neupflanzung	<= 2,50 m	0	0	Kletterpflanzen	m ² Wand	Anzahl	Flächenwert	Fassadenbegrünung neu	10	0	0
Bäume \ Kronenradius **	R	Anzahl	Flächenwert																																														
kleinkroniger standortheimischer Baum	<= 2,50 m	0	0																																														
kleinkroniger Parkbaum	<= 2,50 m	0	0																																														
mittelkronig standortheimischer Baum	<= 4,00 m	2	100																																														
mittelkroniger Parkbaum	<= 4,00 m	0	0																																														
großkronig standortheimischer Baum	<= 6,00 m	0	0																																														
großkroniger Parkbaum	<= 6,00 m	4	452																																														
großkronig besonders markant standortheim	> 6,00 m	0	0																																														
Standortheimische Bäume Neupflanzung	<= 2,50 m	0	0																																														
Kletterpflanzen	m ² Wand	Anzahl	Flächenwert																																														
Fassadenbegrünung neu	10	0	0																																														
<p>**) Flächenwert der Bäume (m²) = Traufenfläche (? * R²) * Anzahl Bäume</p>																																																	

Tabelle 3: Planung

Code LfU B-W	ehem. Code MA	Standart-Biotop- / Nutzungstypen Stadt Mannheim	Wertpunkte je m ²	Fläche bzw. Flächenwert* m ²	Bewertung
60.21	CA+	Versiegelte Fläche (Straße, Platz)	0	2.086	0
60.22	CF+	Rasenpflaster, Rasengitterstein	7	169	1.183
35.64	N +	Grasreiche ausdauernde Ruderalvegetation	34	200	6.800
41.20	LKneu	Feldhecke - Neupflanzung - Strauchpflanzung aus einheimischen Arten (lineare schmale Strukturen)	19	185	3.515
60.50	PC neu	Grünflächen (neu)	18	425	7.650
		Gesamtfläche Grundstücke		3.065	19.148
		Standortheimische Bäume - kleinkronig*	25	0	0
		Parkbäume - kleinkronig*	20	0	0
		Standortheimische Bäume -mittelkronig*	29	100	2.914
		Parkbäume - mittelkronig*	24	0	0
		Standortheimische Bäume - großkronig*	33	0	0
		Parkbäume - großkronig*	28	452	12.660
		Standortheimische Bäume - großkronig, besonders markant*	37	0	0
		Standortheimische Bäume Neupflanzung	25	275	6.869
		Fassadenbegrünung neu	10	0	0
					22.443
Gesamtflächenbewertungszahl					41.591

Bäume \ Kronenradius **	R	Anzahl	Flächenwert
kleinkroniger standortheimischer Baum	<= 2,50 m	0	0
kleinkroniger Parkbaum	<= 2,50 m	0	0
mittelkronig standortheimischer Baum	<= 4,00 m	2	100
mittelkroniger Parkbaum	<= 4,00 m	0	0
großkronig standortheimischer Baum	<= 6,00 m	0	0
großkroniger Parkbaum	<= 6,00 m	4	452
großkronig besonders markant	> 6,00 m	0	0
Standortheimische Bäume Neupflanzung	<= 2,50 m	14	275
Kletterpflanzen	m ² Wand	Anzahl	Flächenwert
Fassadenbegrünung neu	10	0	0

***) Flächenwert der Bäume (m²) = Traufenfläche (? * R²) * Anzahl Bäume

Bei der Bilanzierung der Eingriffe, die durch die Anlage des Park & Ride - Platzes zu erwarten sind, wurde festgestellt, dass die heute dort vorhandenen Biotoptypen eine höhere Bedeutung für den Naturhaushalt haben als die Biotoptypen, die nach Realisierung der Planung wiederhergestellt werden.

Die quantitative Gegenüberstellung erfolgt nach dem Mannheimer Biotopwertschlüssel. Der Ermittlung zugrunde gelegt wurden der Biotopwert für den Bestand und der Biotopwert der geplanten Überbauung mit Maßnahmenplanung.

Die Gesamtflächenbewertungszahl des Bestandes beläuft sich auf 54.610 Punkte. Die Gesamtflächenbewertungszahl der Planung beläuft sich auf 41.591 Punkte. Die Wertdifferenz

(Bestand / Planung) beläuft sich auf -13.019 Punkte. Daraus ergibt sich ein Ausgleichsdefizit von 24 %, d. h. der Eingriff ist zu 76 % ausgeglichen.

7.1.2 Auswirkungen auf den Boden

Der Bebauungsplan führt zu einer Neuversiegelung von landwirtschaftlich genutztem Boden in einer Größenordnung von rd. 1.502 m². Davon entfallen rd. 1.275 m² auf den Park & Ride - Platz und der Rest auf öffentliche Verkehrsflächen und einen landwirtschaftlichen Weg. Zusätzlich kommt es zu einer Teilversiegelung durch Rasengittersteine mit ca. 169 m² Fläche.

Bewertung der Auswirkungen:

Die Versiegelung des Bodens stellt eine erhebliche Beeinträchtigung dar, die jedoch nicht vermeidbar ist.

7.1.3 Auswirkungen auf das Wasser

Die Versiegelung führt zu einer geringfügigen Reduzierung der Versickerungsfläche in einem Gebiet mit mittlerer natürlicher Versickerungsrate aus Niederschlägen.

Bewertung der Auswirkungen:

Die Reduzierung der Versickerungsfläche stellt aufgrund der verhältnismäßig kleinen Fläche eine geringe Beeinträchtigung des lokalen, oberflächennahen Grundwasserhaushaltes dar. Durch die Ableitung des Niederschlagswassers in die Kanalisation kann der Eintrag von Verunreinigungen, z.B. durch Öle o. ä. in das Grundwasser vermieden werden. Bedingt durch die Lage im Wasserschutzgebiet kann so das Grundwasser am wirksamsten geschützt werden.

7.1.4 Auswirkungen auf das Klima

Im Rahmen der Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) wurde die klimatische Situation im Bereich des Bebauungsplanes überprüft (Schreiben vom 10.06.2002 des FB 61.1). Diese Prüfung kam zu dem Ergebnis, dass die Errichtung eines Park & Ride - Platzes an der vorgesehenen Stelle aus klimaökologischer Sicht unbedenklich ist, zumal das Vorhaben zwar mit einer Zunahme der dortigen Bodenversiegelung, nicht jedoch mit Hochbauten verbunden ist. Die am östlichen Rand der Gemarkung liegenden Freiflächen werden auch in Zukunft ihre Funktion als Kaltluftentstehungsfläche sowie als Ventilationsbahn erfüllen.

Bewertung der Auswirkungen

Durch das Vorhaben sind keine erheblichen Auswirkungen auf das Klima zu erwarten.

7.1.5 Auswirkungen auf Arten und Biotope

Das Vorhaben führt zum Verlust von Acker-Biotopen (2158 m²). Der Verlust von Ruderalflur-Biotopen (323 m²) ist temporär. Die Biotope können sich nach der Bauphase wieder entwickeln.

Bewertung der Auswirkungen

Besonders geschützte Biotope (§ 32 NatSchG BW) sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Der Verlust der vorhandenen Biotopfunktionen ist ausgleichbar. Erhebliche Beeinträchtigungen von geschützten Arten sind nicht zu erwarten.

7.1.6 Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild und die Erholung

Das Vorhaben führt zur Veränderung des Landschaftsbildes am Übergang zwischen Siedlung und freier Landschaft.

Bewertung der Auswirkungen

Durch den Erhalt des Baumbestandes werden erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes vermieden. Durch Neupflanzungen von Bäumen und der Feldgehölzhecke im Südosten kann das Landschaftsbild neu gestaltet werden. Der landwirtschaftliche Weg bleibt erhalten, wodurch eine erhebliche Beeinträchtigung der Erholungsfunktion vermieden wird.

7.1.7 Auswirkungen auf die Kultur- und Sachgüter

Das Vorkommen von im Boden verborgenen kulturhistorisch bedeutsamen Objekten kann generell nie ausgeschlossen werden. Bei Aufgrabungen besteht die Gefahr solche potentiellen Funde zu zerstören.

Dies könnte zu einer erheblichen Beeinträchtigung von Bodendenkmalen führen.

Bewertung der Auswirkungen

Da das Vorkommen archäologischer Denkmäler nicht ausgeschlossen werden kann, ist bei Bodenabtrag eine archäologische Untersuchung nach Abhub der Humus-Schicht notwendig, um erhebliche Beeinträchtigungen zu vermeiden.

7.1.8 Auswirkungen auf den Menschen

7.1.8.1 Verkehrslärm Straße

Zur Ermittlung der Auswirkungen von Lärm wurde eine schalltechnischen Untersuchung eingeholt (Modus Consult: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 66.25 vom Februar 2003).

Als Schallquellen wurden berücksichtigt die relevanten Straßenabschnitte der Gebweiler Straße, der Rudolf-Langendorf-Straße, der Hubertusweg sowie der Park & Ride - Platz.

Durch die Anlage des Park & Ride - Platzes ist mit einer Zunahme des fließenden Verkehrs zu rechnen. Die Verkehrsprognose geht von einem Umschlag von 2 Kfz/Stellplatz aus. Damit erzeugt der Park & Ride – Platz $54 \times 2 \times 2$ Kfz-Fahrten / 24h = 216 Kfz-Fahrten / 24 h. Davon orientieren sich 10 % in/aus Richtung Hubertusweg und 90 % in/aus Richtung Rudolf-Langendorf-Straße.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Lärmsituation im Straßenverkehr durch die Anlage des Park & Ride - Platzes nur unwesentlich beeinflusst wird. Die Pegelzunahme durch den Park & Ride - Platz beträgt 0,1 – 0,4 dB(A) am Tag bzw. 0,3 – 0,7 dB(A) nachts. Diese Pegelzunahme ist nicht wahrnehmbar. Im Hinblick auf einen Vergleich mit den Orientierungswerten der DIN 18005 ergeben sich im Vergleich zur Bestandssituation (vgl. Kapitel 3.6.7) keine wesentlichen Änderungen. Lediglich am Immissionsort Vogesenstraße 88 führt die geringfügige Zunahme um 0,4 dB am Tag dazu, dass der Orientierungswert für Reine Wohngebiete erstmals um 0,4 dB überschritten wird.

Bewertung der Auswirkungen

Die Auswirkungen sind nicht wahrnehmbar und daher als geringfügig einzustufen.

7.1.8.2 Verkehrslärm Schiene der Deutschen Bahn AG

Die vorhandene Vorbelastung durch Schienenlärm wird sich durch die Anlage des Park & Ride - Platzes nicht verändern.

Bewertung der Auswirkungen

Auswirkungen bezüglich des Schienenlärms sind durch die Planung nicht zu erwarten.

7.1.9 Wechselwirkungen

Die nach den Vorgaben des BauGB zu betrachtenden Schutzgüter können sich gegenseitig in unterschiedlicher Weise beeinflussen. Im Hinblick auf mögliche Umweltauswirkungen sind im vorliegenden Fall von Bedeutung:

- Boden als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, als Ertragsfläche und als Funktions-träger im Wasserkreislauf (Schutzgut Grundwasser)
- Grundwasser als Lebensgrundlage des Menschen
- Einfluss des Bewuchses (Pflanzen) auf Frischluftentstehung (Kleinklima)
- vorhandene Vegetation als landschaftsprägende Faktoren.

Im Bereich der bereits versiegelten Teilflächen (Gebweiler Straße und landwirtschaftlicher Weg) sind die o. g. Wechselwirkungen zum Großteil bereits gestört. Auch im Bereich der landwirtschaftlich genutzten Fläche kann es aufgrund der intensiven Bewirtschaftung zu Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden und Grundwasser kommen. Zudem ist die Biotopfunktion durch die intensive Nutzung gestört.

Zu weiteren Beeinträchtigungen kann es im Bereich neu versiegelter, bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen kommen. Durch die Versiegelung der bisherigen Freiflächen werden die Bodenfunktionen weitestgehend zerstört. Damit entfällt die Fläche auch als Rückhalte-raum für Niederschlagswasser. Durch die Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers in die Kanalisation können jedoch gleichzeitig Verunreinigungen, z.B. durch Öle o.ä. vermieden werden.

Einen positiven Effekt auf die Wechselwirkung zwischen Mensch und Landschaftsbild schafft Neugestaltung des Gebiets durch Baumpflanzungen und die Pflanzung einer Feldgehölzhecke. Zudem kann durch die Park & Ride-Anlage der Anreiz zur Nutzung des ÖPNV / SPNV geschaffen und dadurch eine CO₂ und Feinstaubminderung erreicht werden. Dies wiederum bringt positive Wechselwirkungen mit dem Schutzgut „Klima / Luft“.

Bewertung der Auswirkungen

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern, die zu zusätzlichen erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt führen, sind nicht zu erwarten.

7.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2b der Anlage zu § 2a BauGB)

Boden

Würde die Planung nicht durchgeführt, könnte die Neuversiegelung vermieden und die Bodenfunktionen erhalten werden.

Wasser

Bei Verzicht auf das Vorhaben könnte das Niederschlagswasser wie bisher ungehindert auf der Ackerfläche versickern.

Klima und Luft

Bei Nichtdurchführung der Planung kann die Ackerfläche ungehindert als Luftleitbahn fungieren.

Arten- und Biotope

Bei einem Verzicht auf die Planung könnten alle vorhandenen Bäume und die landwirtschaftlichen Nutzflächen erhalten werden.

Orts- und Landschaftsbild / Erholung

Mit dem Erhalt der Ackerfläche könnte das charakteristische Orts- und Landschaftsbild erhalten werden.

Kultur- und Sachgüter

Eventuell könnten vorgeschichtliche Siedlungsschichten im Plangebiet vorhanden sein. Bei Nichtdurchführung der Planung wäre eine potentielle Gefährdung durch Bodenabtrag ausgeschlossen. Gleichzeitig gäbe es dann keine Informationen darüber, ob archäologische Denkmäler im Plangebiet vorhanden sind oder nicht.

Mensch

Bei Nichtdurchführung der Planung würde das Verkehrsaufkommen unverändert bleiben. Hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffbelastungen würden sich keine Unterschiede im Vergleich zur Durchführung des Vorhabens ergeben.

Würde auf das Vorhaben verzichtet, könnte die Parkplatzsituation nicht verbessert werden und es könnte kein Beitrag zur CO₂-Minderung geleistet werden.

8 Allgemein verständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 3c der Anlage zu § 2a BauGB)

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ soll die Herstellung eines Park & Ride - Platzes mit ca. 50 Pkw-Parkplätzen und ca. 3 Motorradparkplätzen am Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd bauplanungsrechtlich ermöglicht werden. Die Fläche des Park & Ride - Platzes nimmt rd. 1.700 m² ein. Das Plangebiet selbst ist rd. 3.065 m² groß.

Die vorhandenen Bäume im Böschungsbereich zwischen Gebweilerstraße und landwirtschaftlichem Weg bleiben erhalten. Zusätzlich werden neue Bäume auf dem Park & Ride - Platz und im Bereich der angrenzenden Verkehrsflächen (Böschung, Ein- und Ausfahrtsbereich) gepflanzt. Zwischen dem Park & Ride - Platz und dem landwirtschaftlichen Weg mit Rasengittersteinen im Südosten des Plangebietes wird eine Feldgehölzhecke gepflanzt. 25 % des Park & Ride - Platzes sind zu begrünen. Von der angrenzenden Straßenböschung mit Bepflanzung an der Gebweiler Straße sind mind. 200 m² zu erhalten.

Aufgrund der Lage in der Wasserschutzzone III A des Wasserwerkes Rheinau wird zum Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen durch Öle o.ä. auf eine Versickerung im Plangebiet verzichtet und das Niederschlagswasser in die Kanalisation abgeleitet.

Zur Verhinderung von Eingriffen in archäologische Denkmäler werden im Rahmen des Bodenabtrags geeignete Maßnahmen berücksichtigt.

Das Vorhaben hat folgende Auswirkungen auf die Schutzgüter:

Auswirkungen auf den Boden

Der Bebauungsplan führt zu einer Versiegelung von landwirtschaftlich genutztem Boden. Die Neuversiegelung beträgt 1.502 m². Zusätzlich kommt es zu einer Teilversiegelung durch Rasengittersteine auf 169 m² Fläche. Die Versiegelung des Bodens stellt eine erhebliche Beeinträchtigung dar, die jedoch nicht vermeidbar ist.

Auswirkungen auf das Wasser

Die Versiegelung führt zu einer geringfügigen Reduzierung der Versickerungsfläche in einem Gebiet mit mittlerer natürlicher Versickerungsrate aus Niederschlägen. Die Reduzierung der Versickerungsfläche stellt aufgrund der verhältnismäßig geringen Größe keine erhebliche Beeinträchtigung des lokalen, oberflächennahen Grundwasserhaushaltes dar. Zudem kann durch die Ableitung des Niederschlagswassers in die Kanalisation der Eintrag von Verunreinigungen, z.B. durch Öle o.ä. in das Grundwasser vermieden werden. Bedingt durch die Lage im Wasserschutzgebiet kann so das Grundwasser am wirksamsten geschützt werden.

Auswirkungen auf das Klima

Die Errichtung eines Park & Ride - Platzes an der vorgesehenen Stelle ist aus klimaökologischer Sicht unbedenklich, zumal das Vorhaben nicht mit Hochbauten verbunden ist. Die am östlichen Rand der Gemarkung liegenden Freiflächen werden auch in Zukunft ihre Funktion als Kaltluftentstehungsfläche sowie als Ventilationsbahn erfüllen.

Auswirkungen auf Arten und Biotope

Das Vorhaben führt zum Verlust von Acker-Biotopen (2158 m²). Der Verlust von Ruderalflur-Biotopen (323 m²) ist temporär. Die Biotope können sich nach der Bauphase wieder entwickeln. Der Verlust der vorhandenen Biotopfunktionen ist ausgleichbar.

Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild und die Erholung

Durch den Erhalt des Baumbestandes werden erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes vermieden. Durch Neupflanzungen kann das Landschaftsbild neu gestaltet werden. Der landwirtschaftliche Weg bleibt erhalten, wodurch eine erhebliche Beeinträchtigung der Erholungsfunktion vermieden wird.

Auswirkungen auf die Kultur- und Sachgüter

Bei Bodenabtrag ist eine archäologische Untersuchung nach Abhub der Humus-Schicht notwendig, um erhebliche Beeinträchtigungen evtl. vorhandener Kulturdenkmäler zu vermeiden.

Auswirkungen auf den Menschen

Das Plangebiet ist bereits durch Straßenverkehrslärm und Schienenlärm stark vorbelastet. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Reine Wohngebiete werden schon heute überschritten.

Die Lärmsituation im Straßenverkehr wird durch die Anlage des Park & Ride - Platzes nur unwesentlich beeinflusst. Die Pegelzunahme durch den Park & Ride - Platz beträgt 0,1 – 0,4 dB(A) am Tag bzw. 0,3 – 0,7 dB(A) nachts. Diese Pegelzunahme ist nicht wahrnehmbar.

Die vorhandene Vorbelastung durch Schienenlärm in Höhe von 70 dB(A) bis über 75 dB(A) am Tag und von über 70 dB(A) in der Nacht wird sich durch die Anlage des Park & Ride - Platzes nicht verändern.

Würde die Planung nicht durchgeführt werden, könnte die Neuversiegelung vermieden und die Bodenfunktionen erhalten werden. Das Niederschlagswasser könnte wie bisher ungehindert auf der Ackerfläche versickern. Die Ackerfläche könnte ungehindert als Luftleitbahn fungieren, alle vorhandenen Bäume und die landwirtschaftlichen Nutzflächen würden erhalten werden. Das charakteristische Orts- und Landschaftsbild würde sich nicht verändern.

Bei Nichtdurchführung der Planung wäre auch eine potentielle Gefährdung vorgeschichtlicher Siedlungsschichten durch Bodenabtrag ausgeschlossen. Gleichzeitig gäbe es dann keine Informationen darüber, ob archäologische Denkmäler im Plangebiet vorhanden sind oder nicht. Das Verkehrsaufkommen würde unverändert bleiben. Hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffbelastungen würden sich keine Unterschiede im Vergleich zur Durchführung des Vorhabens ergeben. Allerdings könnte dann auch nicht die Parkplatzsituation verbessert werden und es könnte kein Beitrag zur CO₂-Minderung geleistet werden.

Der geplante Park & Ride - Platz fügt sich in die Gesamtkonzeption am Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd ein und ergänzt das Schienenverkehrssystem. Der Standort des Park & Ride - Platzes muss in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt liegen. Es muss eine direkte, barrierefreie Zugangsmöglichkeit zum Haltepunkt gewährleistet sein. Wird diese Voraussetzung nicht erfüllt, wird der Park & Ride - Platz nicht angenommen.

Nördlich des Haltepunktes sind keine öffentlichen oder privaten Flächen für die Anlage eines Park & Ride - Platzes vorhanden. Die freie öffentliche Fläche zwischen Gebweilerstraße und Hubertusweg (rückgebaute L 597) ist als Park & Ride - Platz nicht geeignet (ungünstiger Zuschnitt, ungünstige Zufahrtsmöglichkeiten). Weitere öffentliche Flächen im Umfeld des Haltepunktes Friedrichsfeld - Süd sind nicht vorhanden. Sinnvolle Alternativen für die Lage des Park & Ride - Platzes sind damit nicht gegeben.

Durch den Bebauungsplan werden unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen keine erheblichen Umweltauswirkungen verbleiben.

9 Auswirkungen der Planungen auf weitere städtebauliche Belange

9.1 Verkehr

Durch die Herstellung des Park & Ride - Platzes können die Pkws der S-Bahn-Nutzer geordnet abgestellt werden, so dass der Straßenraum entlastet wird.

Der Schulweg von der Alteichwald-Siedlung über den Hubertusweg und die Bahnüberführung zur Friedrichsfeldschule wird durch die geplante Park & Ride Anlage nicht beeinträchtigt. Das „wilde Parken“ im Straßenraum führt zu unübersichtlichen Situationen. Das geordnete Abstellen der Pkws kann zur Verkehrssicherheit beitragen.

Durch die Schaffung von Parkplätzen entfällt die Parkplatzsuche und die Nutzung des Haltepunktes für Pendler wird attraktiver (Zeitersparnis). Die Anlage des Park & Ride - Platzes trägt auch dazu bei, das Verkehrsaufkommen und das CO₂ aufkommen in der Region zu reduzieren. Das Vorhaben ist somit als Maßnahme zur Lärminderung und zur Minderung der Luftschadstoffe zu betrachten.

Aus den oben dargestellten Gründen ergeben sich keine negativen Auswirkungen auf den Verkehr.

9.2 Ver- und Entsorgung

Der Anschluss an die Ver- und Entsorgung kann über die vorhandenen Leitungen und Kanäle in der Gebweilerstraße oder dem Hubertusweg erfolgen. Die Kapazitäten sind ausreichend.

Aus den oben dargestellten Gründen ergeben sich keine Auswirkungen auf die vorhandenen Ver- und Entsorgungseinrichtungen.

9.3 Kinderfreundlichkeitsprüfung und Sozialverträglichkeitsprüfung (beinhaltet die Prüfung der unterschiedlichen Auswirkungen der Planung auf Männer und Frauen gem. § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB - Gender Mainstreaming)

Die Anlage des Park & Ride - Platzes ist eine notwendige und sinnvolle Ergänzung des öffentlichen Schienenverkehrssystems. Durch die Schaffung von Abstellmöglichkeiten für die S-Bahnnutzer werden die angrenzenden Straßenflächen von parkenden Pkw entlastet. Die Gefährdung durch zugeparkte Fuß- oder Radwege (Schulweg, s. Kap. 9.1) kann damit gemindert werden.

Der Übergang vom Park & Ride - Platz zum behindertengerecht ausgebauten Haltepunkt wird barrierefrei ausgeführt. Es werden mind. zwei Behindertenparkplätze angelegt, um einen barrierefreien Zugang zum Haltepunkt zu gewährleisten.

Um Angsträume zu vermeiden erfolgt keine vollständige Umgrenzung des Park & Ride Platzes. Zum Straßenraum und zum Haltepunkt wird die Anlage offen gestaltet. Lediglich im Südosten zum landwirtschaftlichen Weg hin wird eine Feldgehölzhecke gepflanzt, die den Übergang zur freien Landschaft bildet.

Das Planungsvorhaben ist aus den oben dargestellten Gründen insgesamt als kinderfreundlich und sozialverträglich einzustufen.

10 Abwägung

Die Planung hat folgende Festsetzungen und Planinhalte:

Der Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ setzt Verkehrsflächen (öffentliche Verkehrsfläche, Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „landwirtschaftlicher Weg“, „Park & Ride - Platz“ und „landwirtschaftlicher Weg - Rasengitter“) und eine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Feldgehölzpflanzung) fest.

Auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park & Ride - Platz“ sind insgesamt mindestens 14 Bäume zu pflanzen. Auf der öffentlichen Verkehrsfläche sind insgesamt mindestens sechs Bäume zu pflanzen. Die Fläche des Park & Ride - Platzes ist mind. 25 % zu begrünen. Sechs vorhandene Bäume im Böschungsbereich der öffentlichen Verkehrsfläche sind zu erhalten. Außerdem sind mind. 200 m² der Böschung und deren Bepflanzung zwischen Gebweiler Straße und landwirtschaftlichem Weg zu erhalten oder nach den Baumaßnahmen wiederherzustellen.

Diese Planinhalte haben Auswirkungen, die im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sind. Nachfolgend wird dargelegt, wie mit den unterschiedlichen betroffenen Belangen in der Abwägung umgegangen wird.

10.1 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten (Planungsalternativen) (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2d der Anlage zu § 2a BauGB)

Am 14. Dezember 2003 wurde im Rhein-Neckar-Raum ein neues S-Bahn-System eröffnet. Der Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd wurde in diesem Zusammenhang behindertengerecht ausgebaut. Die Planungen und Baumaßnahmen am Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd wurden 2005 abgeschlossen.

Der geplante Park & Ride - Platz fügt sich in die Gesamtkonzeption am Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd ein und ergänzt das Schienenverkehrssystem.

Für die Planung kommen aus den nachfolgend aufgeführten Punkten keine Alternativen in Betracht:

Der Standort des Park & Ride - Platzes muss in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt liegen. Es muss eine direkte, barrierefreie Zugangsmöglichkeit zum Haltepunkt gewährleistet sein. Wird diese Voraussetzung nicht erfüllt, wird der Park & Ride - Platz nicht angenommen.

Nördlich des Haltepunktes sind keine öffentlichen Flächen für die Anlage eines Park & Ride - Platzes vorhanden. Auch private Flächen, die für die Anlage des Park & Ride - Platzes geeignet sind, stehen hier nicht zur Verfügung.

Die freie öffentliche Fläche zwischen Gebweilerstraße und Hubertusweg (rückgebaute L 597) ist als Park & Ride - Platz nicht geeignet. Die Fläche weist einen ungünstigen Querschnitt auf. Der Bereich ist insgesamt zu schmal um zwei Parkreihen mit mittiger Fahrbahn anzuordnen. Bei einer direkten Anfahrt der Parkplätze von der Gebweilerstraße auf der einen Seite und dem Hubertusweg auf der anderen Seite würde es in Stoßzeiten zu massiven Verkehrsbehinderungen kommen. Auch würde die Verkehrssicherheit bei direkten Zufahrten gefährdet. Der Hubertusweg mit dem Übergang über die Bahntrasse am Haltepunkt Friedrichsfeld ist gemäß Schulwegplan der Friedrichsfeldschule 2009 ein wichtiger Schulweg.

Insgesamt könnten daher in diesem Bereich nur weniger als 20 Stellplätze Platz finden. Damit kann der erforderliche Stellplatzbedarf von 50 Stellplätzen + einzelnen Motorradstellplätzen dort bei weitem nicht untergebracht werden.⁶

Weitere öffentliche Flächen sind südlich des Haltepunktes Friedrichsfeld - Süd in erreichbarer Nähe nicht vorhanden. Für die Errichtung des Park & Ride - Platzes muss daher auf private Grundstücke zurückgegriffen werden.

Die landwirtschaftliche Fläche die für den Park & Ride - Platz vorgesehen ist und im Privatbesitz steht, ist derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzt. Somit hat diese Fläche keine besondere ökologische Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz. Zweifelsohne gehen durch den Park & Ride - Platz landwirtschaftlich genutzte Flächen verloren.

Da sinnvolle Alternativen für die Lage des Park & Ride - Platzes nicht gegeben sind, sind die Eingriffe in die privaten, landwirtschaftlich genutzten Grundstücke nicht vermeidbar. Die Anlage des Park & Ride - Platzes ist dringend erforderlich, um den derzeit bestehenden Parkplatzmangel zu beheben. Die Anlage des Park & Ride - Platzes trägt außerdem zur Förderung des schienengebundenen ÖPNV bei. Das Verkehrsaufkommen in der Region und die damit verbundenen CO₂-Emissionen und Feinstaubbelastungen können damit reduziert werden.

⁶ Der Stellplatzbedarf wurde durch Verkehrszählungen vor Ort und indem die Parkvorgänge im Umfeld des Haltepunktes beobachtet wurden, von der Stadt Mannheim ermittelt. Anwohner haben außerdem bestätigt, dass insbesondere außerhalb der Ferienzeiten die Zufahrtsstraßen (Hubertusweg, Gebweilerstraße und die Brücke über die Bahn (Rudolf-Langendorf-Straße) zugeparkt werden. Dies führt zu Verkehrsbehinderungen und zum anderen zu Konflikten mit Anwohnern. Würde eine Anlage mit deutlich weniger Stellplätzen errichtet werden, so würde sich die Parkplatzsituation im Gebiet kaum verbessern lassen.

10.2 Konfliktbewältigung - Aussagen über die Art, wie die Ziele des Umweltschutzes, die für die Planung von Bedeutung sind, und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 1b der Anlage zu § 2a BauGB)

10.2.1 Aussagen über die Art, wie die umweltrelevanten Konfliktfelder bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Folgende umweltrelevanten Konfliktfelder werden aufgeworfen:

- Veränderung des Landschaftsbildes
- Versiegelung von bisher unverbauten Böden
- Mögliche Eingriffe in vorgeschichtliche Siedlungsschichten
- Erhöhung der straßenverkehrsbedingten Lärmpegel in einem bereits durch Straßenlärm und Schienenlärm vorbelasteten Gebiet.
- Ausgleichsdefizit

Die umweltrelevanten Konfliktfeldern werden wie folgt berücksichtigt:

Landschaftsbild

Die vorhandenen Bäume im Böschungsbereich zwischen Gebweilerstraße und landwirtschaftlichem Weg bleiben erhalten. Zusätzlich werden neue Bäume auf dem Park & Ride - Platz und im Bereich der angrenzenden Verkehrsflächen (Böschung, Ein- und Ausfahrtsbereich) gepflanzt. Zwischen dem Park & Ride - Platz und dem landwirtschaftlichen Weg mit Rasengittersteinen im Südosten des Plangebietes wird eine Feldgehölzhecke gepflanzt. 25 % des Park & Ride - Platzes sind zu begrünen. Von der angrenzenden Straßenböschung mit Bepflanzung an der Gebweiler Straße sind mind. 200 m² zu erhalten. Durch diese Maßnahmen werden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild kompensiert. Die Maßnahmen haben außerdem positive Wirkungen auf das lokale Klima. Auf eine vollständige Randeingrünung mit Feldgehölzhecken wird jedoch verzichtet, um die Entstehung von Angsträumen zu vermeiden und das Gelände zur öffentlichen Straße und zum Haltepunkt hin offen zu gestalten.

Boden/Wasser

Durch die mit der Festsetzung als Verkehrsflächen (öffentliche Verkehrsfläche, Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Landwirtschaftlicher Weg“ und „Park & Ride - Platz“) verbundene Versiegelung gehen Bodenfunktionen unwiederbringlich verloren. Die Bodenversiegelung ist jedoch nur in einem geringen Umfang vermeidbar.

Durch die mit der Festsetzung als Verkehrsflächen verbundene Versiegelung wird außerdem die Versickerungsrate reduziert. Nach § 45b Abs. 3 WG soll Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 1. Januar 1999 bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, durch Versickerung oder ortsnahe Einleitung in ein oberirdisches Gewässer beseitigt werden, sofern dies mit vertretbarem Aufwand und schadlos möglich ist. Aufgrund der Lage in der Wasserschutzzone III A des Wasserwerkes Rheinau kann das Niederschlagswasser nicht vor Ort versickert werden, um es dem Wasserhaushalt wieder zuzuführen. Nach § 6 der Rechtsverordnung zum Schutz des Grundwassers im Einzugsbereich der Wassergewinnungsanlage „Rheinau“ ist das Versickern von Abwasser in Zone III A verboten. Daher muss zum Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen durch Öle o.ä. auf eine Versickerung im Plangebiet verzichtet und das Oberflächenwasser in den Kanal abgeleitet werden. Dies hat jedoch angesichts der geringfügigen Größe des Eingriffs im Vergleich zum Einzugsgebiet keine Auswirkungen auf den Wasserhaushalt.

Archäologische Denkmäler

Im Gewann „Falter“ in Friedrichsfeld ist mit archäologischen Funden zu rechnen. 1901 ließ die Firma Bilfinger die Sanddüne westlich von Friedrichsfeld und südlich der Bahnlinie, östlich der Überführung zur ehemaligen Steingutfabrik, abgraben. Eine bronzezeitliche Siedlungsschicht wurde damals in Zusammenarbeit mit der Baufirma vom Mannheimer Altertumsverein ausgegraben. Es dürfte sich um das Gelände bei den Sportplätzen handeln. Wieweit sich die Abtragungen nach Südosten erstreckten und ob auch das Gewann „Im Falter“ betroffen war, ist nicht bekannt. Wenn hier noch kein Bodenabtrag stattfand, müssten die vorgeschichtlichen Siedlungsschichten noch vorhanden sein. Das dazugehörige Hügelgräberfeld befindet sich weiter südlich im „Aichwald“. Wenn für den Park & Ride - Platz Boden abgetragen werden muss, ist eine archäologische Untersuchung nach Abhub der Humus-Schicht notwendig.

Lärmimmissionen

Durch den Betrieb des Park & Ride - Platzes werden zum einen aufgrund der zusätzlichen Fahrzeugbewegungen auf den öffentlichen Straßen sowie zum anderen aufgrund der Parkvorgänge auf dem Park & Ride - Platz die Straßenverkehrsgeräusche an der schutzwürdigen Wohnbebauung zunehmen. Die Höhe der Geräuscheinwirkungen aufgrund des Straßenverkehrslärms ohne und mit Park & Ride - Platz wurden in einem schalltechnischen Gutachten zum Bebauungsplan ermittelt und ihre Erhöhung durch den Park & Ride - Platz bewertet.

Zur Beurteilung der Straßenverkehrsgeräusche wurden zunächst die Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005 ‚Schallschutz im Städtebau‘ zur Beurteilung herangezogen, die bei städtebaulichen Aufgabenstellungen im ersten Schritt die maßgebliche Beurteilungsgrundlage darstellen. Die im Umfeld des Plangebietes vorhandenen Wohngebäude sind im Bebauungsplan Nr. 66/7 vom 19.07.1968 als Reine Wohngebiete festgesetzt. Damit gelten im Hinblick auf Verkehrsgeräusche folgende Orientierungswerte: Tags 50 dB(A) und nachts 40 dB(A).

Das schalltechnische Gutachten zeigt, dass bereits aufgrund des ohne Park & Ride - Platz vorhandenen Straßenverkehrslärms die Orientierungswerte für Reine Wohngebiete an den schutzwürdigen Nutzungen Gebweiler Straße 3 bis 13, Rudolf-Langendorf-Straße 9 sowie in der Nacht auch in der Vogesenstraße 88 überschritten werden. An den schutzwürdigen Nutzungen in der Gebweiler Straße und der Rudolf-Langendorf-Straße werden sogar teilweise die Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete (55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht) um bis zu 3 dB überschritten.

Im Beiblatt 1 der DIN 18005 ‚Schallschutz im Städtebau‘ wird ausgeführt, dass Orientierungswerte als eine sachverständige Konkretisierung der Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau aufzufassen sind. 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 bei Überwiegen anderer Belange –insbesondere in bebauten Gebieten- zu einer entsprechenden Zurückstellung des Schallschutzes führen. Die Einhaltung oder Unterschreitung der Orientierungswerte ist wünschenswert. Eine Einhaltung der Orientierungswerte für Reine Wohngebiete ist in der vorliegenden Situation jedoch bereits aufgrund der Vorbelastung nicht mehr möglich. Als eine Konkretisierung der Zumutbarkeitsgrenze können ggf. die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) herangezogen werden, die im vorliegenden Fall an allen schutzwürdigen Nutzungen eingehalten werden.

Die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV liegen für WR und WA am Tag bei 59 dB(A) und in der Nacht bei 49 dB(A.). Die Untersuchung der Situation mit Park & Ride - Platz kommt zu dem Ergebnis, dass die Lärmsituation im Straßenverkehr durch die Anlage des Park & Ride - Platzes nur geringfügig beeinflusst wird. Die Pegelzu-

nahme durch den Park & Ride - Platz beträgt 0,1 – 0,4 dB(A) am Tag bzw. 0,3 – 0,7 dB(A) nachts und liegen damit unter 1 dB. Pegelveränderungen in dieser Größenordnung sind für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar und sind daher geringfügig. Hinzukommt, dass bei der Bewertung dieser Pegelveränderung die gesamte schalltechnische Immissionssituation an den schutzwürdigen Nutzungen zu berücksichtigen ist. Wie die Bewertung der Bestandssituation zeigt, sind die schutzwürdigen Nutzungen auch in erheblichen Umfang von Schienenverkehrslärm beaufschlagt. Auch wenn aus der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht unmittelbar die für einen Vergleich mit den Orientierungswerten relevanten Beurteilungspegel Tag und Nacht abgelesen werden können, so lässt sich aus den Ergebnissen ableiten, dass der Schienenverkehrslärm mit Werten von bis über 75 dB(A) am Tag und bis über 70 dB(A) in der Nacht deutlich über den Straßenverkehrsgeräuschen liegt. Eine überschlägige, ungünstige Abschätzung zeigt, dass damit der Schienenverkehrslärm am Tag knapp 10 dB und in der Nacht ca. 13 dB über den Straßenverkehrsgeräuschen liegt. Die Vorbelastung aus Straßen- und Schienenverkehrslärm an den schutzwürdigen Nutzungen ist so hoch, dass sich in dieser Summenbetrachtung die geringe Zunahme des Straßenverkehrslärms nicht mehr auf den Summenpegel auswirkt. Bei der Bewertung ist weiterhin zu berücksichtigen, dass der Park & Ride - Platz für sich genommen, d.h. ohne Vorbelastung, die Orientierungswerte für Reine Wohngebiete einhält.

Unter Würdigung dieser Zusammenhänge kommt die Abwägung zu dem Ergebnis, dass die Geräuschimmissionen aufgrund des Betriebs des Park & Ride - Platzes an der vorhandenen Wohnbebauung als zumutbar einzustufen sind.

Ausgleichsdefizit

Die Eingriffe können durch die o.g. Maßnahmen nicht vollständig im Gebiet ausgeglichen werden. Es verbleibt ein Ausgleichsdefizit von 24 %.

Gem. § 1 Abs. 3 BauGB ist die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen.

Das verbleibende Ausgleichsdefizit in einer Größenordnung von 24 % ist verhältnismäßig gering. Die Maßnahmen im Gebiet können die Auswirkungen auf die Schutzgüter soweit mindern, dass keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Wasser, Klima/Luft, Arten und Biotope, Landschaftsbild und Kultur- und Sachgüter verbleiben. Allein der Verlust der Böden kann nicht gänzlich kompensiert werden. Ein adäquater Ausgleich wäre hier nur durch die Entsiegelung von bisher versiegelten Flächen möglich. Entsprechende öffentliche Flächen stehen derzeit jedoch nicht zur Verfügung. Das errechnete Ausgleichsdefizit wäre damit nur durch Aufwertung bspw. einer intensiv landwirtschaftlich genutzten Fläche möglich. Damit wären wiederum Eingriffe in landwirtschaftliche Nutzflächen verbunden. Entsprechende Ausgleichsmaßnahmen stehen damit im vorliegenden Fall in keinem Verhältnis zur Ausgleichswirkung.

Die Anlage des Park & Ride - Platzes trägt zur Förderung des ÖNPV/SPNV bei und leistet dadurch einen Beitrag zur CO₂- und Feinstaubminderung. Da das Vorhaben somit im öffentlichen Interesse liegt wird auf eine Vollkompensation verzichtet und es werden keine externe Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt.

10.3 Aussagen über die Art, wie die sonstigen Konfliktfelder bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Neben den umweltrelevanten Konfliktfeldern werden durch die Planung folgende sonstigen Konfliktfelder aufgeworfen:

- **Verlust landwirtschaftlicher Fläche**

Durch die mit der Festsetzung der Verkehrsflächen (öffentliche Verkehrsfläche, Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „landwirtschaftlicher Weg“, „Park & Ride - Platz“ und „landwirtschaftlicher Weg - Rasengitter“) sowie die Festsetzung der Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft verbundenen Planung gehen landwirtschaftliche Nutzflächen verloren.

Der Eingriff wurde soweit wie möglich minimiert. Die Gebietsabgrenzung erfolgte so, dass die angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücksteile weiterhin bewirtschaftet werden können. Die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen ist weiterhin gesichert (Erhalt des landwirtschaftlichen Weges und Neuanlage eines landwirtschaftlichen Weges mit Rasengittersteinen zur Erschließung der angrenzenden Ackerflächen).

- **Inanspruchnahme von Privatgrundstücken**

1. Durch die Planung und den oben genannten Festsetzungen werden 7 private Grundstücksflächen in Anspruch genommen.

Es wird in das Grundstückseigentum von 7 Eigentümern teilweise eingegriffen. Bei 3 Grundstücken werden ca. 32 / 33 % und bei 3 Grundstücken ca. 16 / 21 / 26 %, vom Grundstück der DB AG ca. 99% der Grundstücksfläche für die Planung in Anspruch genommen.

Die Grundstücke können durch die Herstellung eines landwirtschaftlichen Weges zum Wenden der landwirtschaftlichen Fahrzeuge (Traktoren etc.) im Anschluss an die Ausgleichsfläche des Park & Ride - Platzes weiter ohne Einschränkung, außer der geringeren Bewirtschaftungsfläche, landwirtschaftlich genutzt werden.

2. Wie im Kapitel 10.1 dargelegt, wurden alle in Frage kommenden Flächen im Umfeld des Haltepunktes untersucht. Im Ergebnis war festzustellen, dass sich das Vorhaben nur auf den nun gewählten realisieren lässt.

Am 14. Dezember 2003 wurde im Rhein-Neckar-Raum ein neues S-Bahn-System eröffnet. Der Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd wurde in diesem Zusammenhang behindertengerecht ausgebaut. Die Planungen und Baumaßnahmen am Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd wurden 2005 abgeschlossen.

Der geplante Park & Ride - Platz fügt sich in die Gesamtkonzeption am Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd ein und ergänzt das Schienenverkehrssystem.

Für die Planung kommen aus den nachfolgend aufgeführten Punkten keine Alternativen in Betracht:

Der Standort des Park & Ride - Platzes muss in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt liegen. Es muss eine direkte, barrierefreie Zugangsmöglichkeit zum Haltepunkt gewährleistet sein. Wird diese Voraussetzung nicht erfüllt, wird der Park & Ride - Platz nicht angenommen.

Nördlich des Haltepunktes sind keine öffentlichen Flächen für die Anlage eines Park & Ride - Platzes vorhanden. Auch private Flächen, die für die Anlage des Park & Ride - Platzes geeignet sind, stehen hier nicht zur Verfügung.

Die freie öffentliche Fläche zwischen Gebweilerstraße und Hubertusweg (rückgebaute L 597) ist als Park & Ride - Platz nicht geeignet. Die Fläche weist einen ungünstigen Zuschnitt auf. Der Bereich ist insgesamt zu schmal um zwei Parkreihen mit mittiger Fahrbahn anzuordnen. Bei einer direkten Anfahrt der Parkplätze von der Gebweilerstraße auf der einen Seite und dem Hubertusweg auf der anderen Seite würde es in Stoßzeiten zu massiven Verkehrsbehinderungen kommen. Auch würde die Verkehrssicherheit bei direkten Zufahrten gefährdet. Der Hubertusweg mit dem Übergang über die Bahntrasse am Haltepunkt Friedrichsfeld ist gemäß Schulwegplan der Friedrichsfeldschule 2009 ein wichtiger Schulweg.

Insgesamt könnten daher in diesem Bereich nur weniger als 20 Stellplätze Platz finden. Damit kann der erforderliche Stellplatzbedarf von 50 Stellplätzen + einzelnen Motorradstellplätzen dort bei weitem nicht untergebracht werden.

Weitere öffentliche Flächen sind südlich des Haltepunktes Friedrichsfeld - Süd in erreichbarer Nähe nicht vorhanden. Für die Errichtung des Park & Ride - Platzes muss daher auf private Grundstücke zurückgegriffen werden.

Die landwirtschaftliche Fläche die für den Park & Ride - Platz vorgesehen ist und im Privateigentum steht, ist derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzt. Somit hat diese Fläche keine besondere ökologische Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz. Zweifelsohne gehen durch den Park & Ride - Platz landwirtschaftlich genutzte Flächen verloren.

Da sinnvolle Alternativen für die Lage des Park & Ride - Platzes nicht gegeben sind, sind die Eingriffe in die privaten, landwirtschaftlich genutzten Grundstücke nicht vermeidbar. Die Anlage des Park & Ride - Platzes ist dringend erforderlich, um den derzeit bestehenden Parkplatzmangel zu beheben. Die Anlage des Park & Ride - Platzes trägt außerdem zur Förderung des schienengebundenen ÖPNV bei. Das Verkehrsaufkommen in der Region und die damit verbundenen CO₂-Emissionen und Feinstaubbelastungen können damit reduziert werden.

Durch Verkehrszählungen vor Ort wurde der Stellplatzbedarf ermittelt. Ausführliche Beschreibung der Ermittlung siehe Fußnote 1 in Kapitel 10.1.

Der Stellplatzbedarf wurde durch Verkehrszählungen vor Ort und indem die Parkvorgänge im Umfeld des Haltepunktes beobachtet wurden, von der Stadt Mannheim ermittelt. Anwohner haben außerdem bestätigt, dass insbesondere außerhalb der Ferienzeiten die Zufahrtsstraßen (Hubertusweg, Gebweilerstraße und die Brücke über die Bahn (Rudolf-Langendorf-Straße) zugeparkt werden. Dies führt zum einen zu Verkehrsbehinderungen und zum anderen zu Konflikten mit Anwohnern. Würde eine Anlage mit deutlich weniger Stellplätzen errichtet werden, so würde sich die Parkplatzsituation im Gebiet kaum verbessern lassen.

Die Anlage des Park & Ride – Platzes wurde gemäß RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) geplant.

Hinzu kommt eine Fläche für Ausgleichmaßen, wobei hier auf den Vollaussgleich verzichtet wurde (siehe hierzu Kapitel 10.4.1.1)

Die Eingriffe können durch die o.g. Maßnahmen nicht vollständig im Gebiet ausgeglichen werden. Es verbleibt ein Ausgleichsdefizit von 24 %. Das verbleibende Ausgleichsdefizit in einer Größenordnung von 24 % ist verhältnismäßig gering. Die Maßnahmen im Gebiet können die Auswirkungen auf die Schutzgüter soweit mindern, dass keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Wasser, Klima/Luft, Arten und Biotope, Landschaftsbild und Kultur- und Sachgüter verbleiben. Allein der Verlust der Böden kann nicht gänzlich kompensiert werden. Ein adäquater Ausgleich wäre hier nur durch die Entsiegelung von bisher versiegelten Flächen möglich. Entsprechende öffentliche Flächen stehen derzeit jedoch nicht zur Verfügung. Das errechnete Ausgleichsdefizit wäre damit nur durch Aufwertung bspw. einer intensiv landwirtschaftlich genutzten Fläche möglich. Damit wären wiederum Eingriffe in landwirtschaftliche Nutzflächen verbunden. Entsprechende Ausgleichsmaßnahmen stehen damit im vorliegenden Fall in keinem Verhältnis zur Ausgleichswirkung.

Weiterhin eine Fläche für den neu anzulegenden landwirtschaftlichen Weg, der notwendig ist, um die uneingeschränkte Nutzung der verbleibenden Ackerflächen zu erhalten.

3. Die Herstellung des Park & Ride Platzes liegt im öffentlichen Interesse und dient dem **Wohl der Allgemeinheit**. Diese **Belange überwiegen** im konkreten Fall die privaten Belange. Zur Realisierung dieser Belange ist die Nutzung dieser privaten Flächen **unumgänglich erforderlich**, weil durch die Schaffung von Parkplätzen
 - die Parkplatzsuche entfällt und die Nutzung des Haltepunktes für Pendler durch die Zeitersparnis attraktiver und deshalb besser angenommen wird.
 - Das geordnete Abstellen der Pkws trägt zur Verkehrssicherheit bei, da auch der Schulweg von der Alteichwald-Siedlung über den Hubertusweg und die Bahnüberführung zur Friedrichsfeldschule führt.

- Der geplante Park & Ride - Platz ermöglicht einen direkten, barrierefreien Zugang zum Haltepunkt Friedrichsfeld – Süd und muss deshalb in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt liegen.
 - Die Anlage des Park & Ride - Platzes trägt auch dazu bei, das Verkehrsaufkommen und das CO₂ aufkommen in der Region zu reduzieren. Das Vorhaben ist somit als Maßnahme zur Lärminderung und zur Minderung der Luftschadstoffe zu betrachten.
4. Die Verwaltung strebt einen freihändigen Erwerb der Grundstücke an und hat mit Schreiben vom 12.01.2009 den Grundstückseigentümern ein Kaufangebot unterbreitet.

Ein angemessener Erwerbspreis des Grund und Bodens wurde unter Berücksichtigung des Qualitäts-/Entwicklungszustandes Ackerland zum Wertermittlungstichtag 01.10.2009 mit rd. 6,00 € /m² von der städtischen Bewertungsstelle (FB 62) ermittelt.

Bis Stand 28.04.2009 konnte kein Grundstück freihändig von der Stadt Mannheim erworben werden. Gründe für die mangelnde Verkaufsbereitschaft sind in erster Linie das zu niedrigere Kaufangebot von 6,00 € / m².⁷

Ein weiterer Grund für die Ablehnung ist der Wunsch einzelner Eigentümer, nicht nur den für den P&R-Platz unmittelbar erforderlichen Grundstücksteil (in der Summe ca. 2.208 qm), sondern das gesamte Grundstück (für alle Grundstücke wären dies ca. 7.669 qm) zu verkaufen. Die Stadt lehnt dies ab, da die Voraussetzungen für eine weitere Bewirtschaftung der verbleibenden Grundstücksteile gegeben sind.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche kann, da sie eine so genannte fremdnützige Überplanung darstellt, grundsätzlich gem. § 40 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5, Abs. 2, 3 BauGB einen Übernahmeanspruch des betroffenen Eigentümers auslösen. Ob und inwieweit die Voraussetzungen im Einzelnen hier vorliegen, wurde nicht abschließend geprüft. Für den Fall, dass ein solcher Anspruch bestünde und dass, ungeachtet der bisherigen Verkaufsverweigerung der Eigentümer, alle Eigentümer einen solchen Anspruch geltend machen sollten, läge die Größe der gegen Entschädigung zu übernehmenden Flächen zwischen ca. 2.208 qm (nur die für das Vorhaben unmittelbar benötigten Flächen) und ca. 7.669 qm (Gesamtgröße alle betroffenen Grundstücke). Sollte für die Höhe der dann zu leistenden Entschädigung der von der Stadt bislang zu Grunde gelegte Wert von 6 € je qm Bestand haben, läge die Entschädigungssumme zwischen ca. 13.250 € und ca. 46.000 €.

6. Wird der Park & Ride - Platz auf der einzigen, bahnhofsnahe öffentlichen Fläche zwischen der Gebweilerstraße und dem Hubertusweg (rückgebaute L 597) mit weniger als 20 Parkplätzen realisiert, wird sich die Situation im Gebiet kaum verbessern lassen (in Kapitel 10.1 ausführlich erläutert).

⁷ Bei Der Wohnbaudiskussion Ende der 80er / Anfang 90er Jahre wurde die Alteichwaldsiedlung als möglicher Siedlungsschwerpunkt in Betracht gezogen. 1989 wurde den Grundstückseigentümern ein Erstes Grundstückskaufangebot in Höhe von 40,00 DM/m².und Anfang 1995 ein zweites Kaufangebot mit 45,00 DM /m² unterbreitet. Schon damals gelang nur in Einzelfällen ein Grunderwerb durch die Stadt Mannheim.

Eine Realisierung des Park & Ride - Platzes und damit eine effektive Verbesserung der Parksituation wird nur möglich sein, wenn die Stadt Mannheim das Eigentum an den benötigten Flächen erlangt und den Park & Ride - Platz in der geplanten Form realisieren kann.

Können die erforderlichen privaten Grundstücksflächen nicht zeitnah erworben werden, können die im Haushaltsplan 2009 und in der Finanzplanung 2010 eingestellten Mittel nicht umgesetzt werden. Wird der Park & Ride - Platz auf absehbare Zeit nicht realisiert, bleibt die Parksituation unbefriedigend oder wird sich mit zunehmender S-Bahnnutzung weiter verschlechtern.

10.4 Zusammenfassende Darstellung - zugleich zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB

Gem. § 10 Abs. 4 BauGB ist dem Bebauungsplan eine zusammenfassende Erklärung beizufügen über die Art und Weise, wie die Umweltbelange und die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung in dem Bebauungsplan berücksichtigt wurden und aus welchen Gründen der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde.

10.4.1 Berücksichtigung Umweltbelange und der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gingen vier Schreiben mit Anregungen ein.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB ging noch ein Schreiben mit Anregungen ein.

Auch die Behörden haben im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB und der Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB Anregungen zu dem Vorhaben vorgebracht.

Im Rahmen der Beteiligung wurde auf verschiedene umweltrelevante und sonstige Konfliktfelder hingewiesen. Die vorgebrachten Anregungen wurden in der Planung berücksichtigt. Die Ergebnisse der Abwägung der einzelnen Konfliktfelder sind nachfolgend dargestellt.

10.4.1.1 Berücksichtigung der Umweltbelange

Folgende umweltrelevanten Konfliktfelder werden aufgeworfen:

- Veränderung des Landschaftsbildes
- Versiegelung von bisher unverbauten Böden
- Mögliche Eingriffe in vorgeschichtliche Siedlungsschichten
- Erhöhung der straßenverkehrsbedingten Lärmpegel in einem bereits durch Straßenlärm und Schienenlärm vorbelasteten Gebiet.
- Ausgleichsdefizit

Die umweltrelevanten Konfliktfeldern werden wie folgt berücksichtigt:

Landschaftsbild

Durch die Begrünungsmaßnahmen werden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild kompensiert. Die Maßnahmen haben außerdem positive Wirkungen auf das lokale Klima. Auf eine vollständige Randeingrünung mit Feldgehölzhecken wird jedoch verzichtet, um die Ent-

stehung von Angsträumen zu vermeiden und das Gelände zur öffentlichen Straße und zum Haltepunkt hin offen zu gestalten.

Boden/Wasser

Durch die Versiegelung gehen Bodenfunktionen unwiederbringlich verloren und die Versickerungsrate wird reduziert. Die Bodenversiegelung ist jedoch nur in einem geringen Umfang vermeidbar. Wegen der Lage im Wasserschutzgebiet muss auf eine Versickerung im Plangebiet verzichtet und das Oberflächenwasser in den Kanal abgeleitet werden. Dies hat jedoch angesichts der geringfügigen Größe des Eingriffs im Vergleich zum Einzugsgebiet keine Auswirkungen auf den Wasserhaushalt.

Archäologische Denkmäler

Im Gewann „Falter“ in Friedrichsfeld ist mit archäologischen Funden zu rechnen. Wenn für den Park & Ride - Platz Boden abgetragen werden muss, ist eine archäologische Untersuchung nach Abhub der Humus-Schicht notwendig.

Lärmimmissionen

Durch den Betrieb des Park & Ride - Platzes werden zum einen aufgrund der zusätzlichen Fahrzeugbewegungen auf den öffentlichen Straßen sowie zum anderen aufgrund der Parkvorgänge auf dem Park & Ride - Platz die Straßenverkehrsgeräusche an der schutzwürdigen Wohnbebauung geringfügig zunehmen. Diese zusätzlichen Geräuschimmissionen sind als zumutbar einzustufen. Maßnahmen zum Lärmschutz sind nicht erforderlich.

Ausgleichsdefizit

Die Eingriffe können durch die o.g. Maßnahmen nicht vollständig im Gebiet ausgeglichen werden. Es verbleibt ein Ausgleichsdefizit von 24 %. Das verbleibende Ausgleichsdefizit in einer Größenordnung von 24 % ist verhältnismäßig gering. Die Maßnahmen im Gebiet können die Auswirkungen auf die Schutzgüter soweit mindern, dass keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Wasser, Klima/Luft, Arten und Biotope, Landschaftsbild und Kultur- und Sachgüter verbleiben. Allein der Verlust der Böden kann nicht gänzlich kompensiert werden. Ein adäquater Ausgleich wäre hier nur durch die Entsiegelung von bisher versiegelten Flächen möglich. Entsprechende öffentliche Flächen stehen derzeit jedoch nicht zur Verfügung. Das errechnete Ausgleichsdefizit wäre damit nur durch Aufwertung bspw. einer intensiv landwirtschaftlich genutzten Fläche möglich. Damit wären wiederum Eingriffe in landwirtschaftliche Nutzflächen verbunden. Entsprechende Ausgleichsmaßnahmen stehen damit im vorliegenden Fall in keinem Verhältnis zur Ausgleichswirkung.

Die Anlage des Park & Ride - Platzes trägt zur Förderung des ÖNPV/SPNV bei und leistet dadurch einen Beitrag zur CO₂- und Feinstaubminderung. Da das Vorhaben somit im öffentlichen Interesse liegt wird auf eine Vollkompensation verzichtet und es werden keine externe Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt.

10.4.1.2 Berücksichtigung der sonstigen Belange

Neben den umweltrelevanten Konfliktfeldern werden durch die Planung folgende sonstigen Konfliktfelder aufgeworfen:

- Verlust landwirtschaftlicher Fläche

Durch die Planung gehen landwirtschaftliche Nutzflächen verloren.

Alternative Flächen für die Bereitstellung des Park & Ride-Platzes stehen nicht zur Verfügung (s. Kap. 10.4.2).

Der Eingriff wurde soweit wie möglich minimiert. Die Gebietsabgrenzung erfolgte so, dass die angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücksteile weiterhin bewirtschaftet werden können. Die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen ist weiterhin gesichert (Erhalt des landwirtschaftlichen Weges und Neuanlage eines landwirtschaftlichen Weges mit Rasengittersteinen zur Erschließung der angrenzenden Ackerflächen).

- Inanspruchnahme von Privatgrundstücken

Durch die Planung und den oben genannten Festsetzungen werden private Grundstücksflächen in Anspruch genommen und in das Grundstückseigentum eingegriffen, doch die Herstellung des Park & Ride Platzes liegt im öffentlichen Interesse und dient dem Wohl der Allgemeinheit (siehe Kap. 10.3)

10.4.2 Gründe, warum der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde

Der geplante Park & Ride - Platz fügt sich in die Gesamtkonzeption am Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd ein und ergänzt das Schienenverkehrssystem. Der Standort des Park & Ride - Platzes muss in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt liegen. Es muss eine direkte, barrierefreie Zugangsmöglichkeit zum Haltepunkt gewährleistet sein. Wird diese Voraussetzung nicht erfüllt, wird der Park & Ride - Platz nicht angenommen.

Nördlich des Haltepunktes sind keine öffentlichen oder privaten Flächen für die Anlage eines Park & Ride - Platzes vorhanden. Die freie öffentliche Fläche zwischen Gebweilerstraße und Hubertusweg (rückgebaute L 597) ist als Park & Ride - Platz nicht geeignet (ungünstiger Zuschnitt, ungünstige Zufahrtsmöglichkeiten). Sinnvolle Alternativen für die Lage des Park & Ride - Platzes sind damit nicht gegeben.

11 Flächen und Kosten

11.1 Flächen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes hat eine Gesamtgröße von 3.065 m².

Die Grundstücke im Plangebiet befinden sich rechtlich noch im privaten Eigentum und im Eigentum der Bahn AG.

11.2 Kosten

Die Gesamtkosten der Maßnahme (einschließlich Grunderwerb) betragen ca. 350.00 €. Im Haushaltsplan 2009 und in der Finanzplanung 2010 wurden jeweils 175.000 € eingestellt.

12 Planverfahren zum Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“

Der Ausschuss für Umwelt und Technik (AUT) hat in seiner Sitzung am 09.04.2002 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ beschlossen und die Verwaltung beauftragt, die frühzeitigen Beteiligungsverfahren gemäß BauGB durchzuführen.

Vom 22.04.2002 bis 06.05.2002 erfolgte die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB. Mit Schreiben vom 16.07.2002 wurden die Behörden und sonstigen in ihren Aufgaben berührten Träger öffentlicher Belange (TÖB) um Stellungnahme gemäß § 4 Abs. 1 BauGB gebeten.

Gemäß Beschluss vom 03.02.2009 hat der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 66.25 „Park & Ride – Platz Friedrichsfeld - Süd“ der Stadt Mannheim nach § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 23.02.2009 bis 24.03.09 öffentlich ausgelegen.

Mit Schreiben vom 20.02.2009 wurde den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 66.25 „Park & Ride – Platz Friedrichsfeld - Süd“ der Stadt Mannheim zur Stellungnahme gem. § 4 Abs. 2 BauGB übersandt.

13 Maßnahmen zur Planverwirklichung

13.1 Bodenordnung

Die Stadt muss das erforderliche Gelände von den privaten Eigentümern und der Bahn AG erwerben.

14 Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 17. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2586)

Verordnung über die bauliche Nutzung von Grundstücken - Baunutzungsverordnung (BauNVO) i.d.F. vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetzes vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466)

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58)

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) In der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juni 2005, BGBl. I S. 1757, zuletzt geändert durch Art. 2 G zur Reduzierung und Beschleunigung von immissionsschutzrechtl. Genehmigungsverfahren vom 23.10.2007 (BGBl. I S. 2470)

Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 25. März 2002 (BGBl. I S. 1193), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986)

Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) vom 17.03.1998 (BGBl. I 1998 S. 502) zuletzt geändert durch Art. 3 G v. 9.12.2004 I 3214

Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.07.1999 (BGBl. I 1999 S. 1554), zuletzt geändert durch Art. 2 V v. 23.12.2004 I 3758

Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung vom 08.08.1995 (GBl. Nr. 24, S. 617), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 25. April 2007 (GBl. Nr. 9, S. 252) in Kraft getreten am 16. Juni 2007

Gesetz zum Schutz der Natur, zur Pflege der Landschaft und über die Erholungsvorsorge in der freien Landschaft (Naturschutzgesetz-NatSchG-) in der Fassung d. Bekanntmachung v. 13.12.2005 (GBl. 2005 S. 745)

Wassergesetz für Baden-Württemberg in der Fassung vom 1.1.1999 (GBl. S. 1), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.10.2005 (GBl. S. 668)

Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmale (Denkmalschutzgesetz - DSchG) in der Fassung vom 6. Dezember 1983 (GBl. S. 797), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes zur Neuregelung des Gebührenrechts vom 14. Dezember 2004 (GBl. S. 895)

Gemeindeordnung für Baden-Württemberg in der Fassung vom 24.07.2000 (GBl. S. 582), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.2.2006 (GBl. S. 20)

15 Verzeichnis der Gutachten

Modus Consult: Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan 66.25 Park & Ride - Platz Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd in Mannheim-Friedrichsfeld; Speyer Februar 2003

Dipl.-Ing. Dieter J. Burkard, freier Landschaftsarchitekt (2009): Grünordnungsplan zum Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“; Östringen, 30.04.2009

**6. Umweltbericht
zum Bebauungsplan Nr. 66.25
„Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“
als Auszug der Begründung – Sachstand 20.05.2009**



BEBAUUNGSPLAN NR. 66.25

“PARK & RIDE - PLATZ FRIEDRICHSFELD - SÜD“
in Mannheim – Friedrichsfeld

Umweltbericht als Auszug der Begründung

60.14.0 – 66.25

61.26.1 – 66.25

VERFAHRENSABLAUF

Aufstellungsbeschluss (§ 2 Abs.1 BauGB)	09.04.2002
Öffentliche Bekanntmachung	19.04.2002
Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs.1 BauGB) (Planauslegung)	22.04.2002 bis 06.05.2002
Beteiligung der Behörden, Träger öffentlicher Belange und sonst. Stellen (§ 4 Abs.1 BauGB)	16.07.2002 bis 30.08.2002
Billigungs-/Auslegungsbeschluss	03.02.2009
Öffentliche Bekanntmachung	12.02.2009
Planauslegung (§ 3 Abs. 2 BauGB)	23.02.2009 bis 24.03.09
Satzungsbeschluss (§ 10 BauGB)	
Inkrafttreten	

ÜBERSICHTSLAGEPLAN



Projektleitung: Frau Leible, Tel. 0621 / 293 7533, anne-lise.leible@mannheim.de
Projektassistenz: Frau Knapp, Tel. 0621 / 293 7790, Silvia.Knapp@mannheim.de



STADT MANNHEIM²

Projektbearbeitung: Herr Fischer, Frau Klingmüller



Stadtplanung + Architektur – Dipl. Ing. Peter Fischer
Feldbergstraße 18-20 – 68163 Mannheim

☎ 0621 / 793412 • Fax 0621 / 793487

E-Mail: kontakt@stadtplanungfischer.de - www.stadtplanungfischer.de

INHALT

1	Einleitung (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 1 der Anlage zu § 2a BauGB)	4
1.1	Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes, einschließlich der Beschreibung der Festsetzungen des Plans mit Angaben über Standorte, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 1a der Anlage zu § 2a BauGB)	4
1.2	Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind und der Art, wie diese Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 1b der Anlage zu § 2a BauGB)	5
1.2.1	Gesetzliche Planungsvorgaben	5
1.2.1.1	Baugesetzbuch (BauGB)	5
1.2.1.2	Wassergesetz Baden-Württemberg (WG)	6
1.2.1.3	Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)	6
1.2.2	Bestehendes Planungsrecht	6
1.2.2.1	Aussagen des Regionalplans 1994	6
1.2.2.2	Aussagen des Flächennutzungsplanes 2015/2020	6
1.2.2.3	Bestehender Bebauungsplan	7
1.2.2.3.1	Bebauungsplan Nr. 66/7 für die Zufahrtsstraße zur Siedlung Alteichwald und für die Grundstücke Rehpfad 7, 9 und 11	7
1.2.3	Informelle Planungen	7
1.2.3.1	Aussagen des Modells Räumlicher Ordnung (MRO) 1994	7
1.2.4	Zusammenfassende Übersicht: Schutzgutbezogene Darstellung der Ziele des Umweltschutzes für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes	8
1.2.5	Aussagen über die Art, wie die Ziele des Umweltschutzes, die für die Planung von Bedeutung sind, und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 1b der Anlage zu § 2a BauGB)	8

2	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen, die in der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 Satz 1 ermittelt wurden (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2 der Anlage zu § 2a BauGB)	11
2.1	Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2a der Anlage zu § 2a BauGB)	11
2.1.1	Boden	11
2.1.1.1	Allgemeine Bodenfunktion und Beschaffenheit	11
2.1.1.2	Bodenverunreinigungen und Altlasten	11
2.1.2	Wasser	12
2.1.3	Klima und Luft	12
2.1.4	Arten und Biotope	12
2.1.5	Orts- und Landschaftsbild / Erholung	13
2.1.6	Kultur- und Sachgüter	14
2.1.7	Mensch	14
2.2	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2b der Anlage zu § 2a BauGB)	15
2.2.1	Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz (§ 1a Abs. 3 BauGB)	15
2.2.2	Auswirkungen auf den Boden	18
2.2.3	Auswirkungen auf das Wasser	18
2.2.4	Auswirkungen auf das Klima	18
2.2.5	Auswirkungen auf Arten und Biotope	19
2.2.6	Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild und die Erholung	19
2.2.7	Auswirkungen auf die Kultur- und Sachgüter	19
2.2.8	Auswirkungen auf den Menschen	19
2.2.8.1	Verkehrslärm Straße	19
2.2.8.2	Verkehrslärm Schiene der Deutschen Bahn AG	20
2.2.9	Wechselwirkungen	20

2.2.10	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2b der Anlage zu § 2a BauGB)	20
2.3	Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2c der Anlage zu § 2a BauGB)	21
2.3.1	Beschreibung der landespflegerischen Maßnahmen des Vorhabens	21
2.4	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten (Planungsalternativen) (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2d der Anlage zu § 2a BauGB)	22
3	Zusätzliche Angaben (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 3 der Anlage zu § 2a BauGB)	23
3.1	Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, zum Beispiel technische Lücken oder fehlende Kenntnisse (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 3a der Anlage zu § 2a BauGB)	23
3.1.1	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	23
3.1.2	Untersuchungsumfang und verwendete technische Verfahren und Methoden	23
3.1.3	Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung, Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe	25
3.1.4	Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, z.B. technische Lücken oder fehlende Kenntnisse	25
3.2	Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bebauungsplanes auf die Umwelt (Monitoring) (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 3 b der Anlage zu § 2a BauGB)	25
3.3	Allgemein verständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 3c der Anlage zu § 2a BauGB)	26

1 Einleitung

(zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 1 der Anlage zu § 2a BauGB)

1.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes, einschließlich der Beschreibung der Festsetzungen des Plans mit Angaben über Standorte, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 1a der Anlage zu § 2a BauGB)

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ soll die Herstellung eines Park & Ride - Platzes mit ca. 50 Pkw-Stellplätzen und ca. 3 Motorrad-Stellplätzen am Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd in Mannheim bauplanungsrechtlich ermöglicht werden.

Im Bebauungsplan wird eine Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung als Park & Ride - Platz festgesetzt. Die angrenzende Erschließungsstraße und der landwirtschaftliche Weg werden als öffentliche Verkehrsflächen und als „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – landwirtschaftlicher Weg“ / landwirtschaftlicher Weg - Rasengitter“ festgesetzt. Die Feldgehölzhecke wird als „Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ festgesetzt.

Das Vorhaben nimmt folgende Flächen in Anspruch:

Tabelle 1: Art, Umfang und Bedarf an Grund und Boden im Geltungsbereich

Festsetzung Nutzung	Fläche [m ²]	%	Fläche begrünt/ unversiegelt	% von Gesamt
Park & Ride - Platz (mind. 25 % begrünt)	1.700	55,5	425	13,9
Öffentliche Verkehrsfläche (Erhalt von 200 m ² Böschung mit Bepflanzung)	807	33,0	200	6,5
Landwirtschaftlicher Weg (versiegelt)	204			
Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Feldgehölz)	185	6,0	185	6,0
Landwirtschaftlicher Weg - Rasengitter	169	5,5	169	5,5
	3.065	100,0	979	31,9

1.2 Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind und der Art, wie diese Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 1b der Anlage zu § 2a BauGB)

1.2.1 Gesetzliche Planungsvorgaben

1.2.1.1 Baugesetzbuch (BauGB)

Grundsätzliche Ziele des Umweltschutzes ergeben sich aus § 1 Abs. 5 BauGB. Danach sollen die Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten und dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für einen allgemeinen Klimaschutz, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen:

- Die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt.
- Umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt.
- Umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter.
- Die Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern.
- Die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie.
- Die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Belangen des Umweltschutzes.
- Die Darstellung von Landschaftsplänen sowie von sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts.
- Die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaft festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.

Gem. § 1a Abs. 2 BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.

Die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in seinen in § 1 Abs. 6 Nr. 7 a BauGB bezeichneten Bestandteilen (Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz) sind in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen. Der Ausgleich erfolgt durch geeignete Festsetzungen nach § 9 BauGB. Soweit dies mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist, können die Darstellungen und Festsetzungen auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffs erfolgen. Anstelle von Festsetzungen können auch vertragliche Vereinbarungen nach § 11 BauGB oder sonstige geeignete Maßnahmen zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereitgestellten Flächen getroffen werden (§ 1a Abs. 3 BauGB).

Gem. § 202 BauGB ist Mutterboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen anderen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen.

1.2.1.2 Wassergesetz Baden-Württemberg (WG)

Nach § 45b Abs. 3 WG soll Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 1. Januar 1999 bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, durch Versickerung oder ortsnahe Einleitung in ein oberirdisches Gewässer beseitigt werden, sofern dies mit vertretbarem Aufwand und schadlos möglich ist. Eine schadlose Beseitigung liegt vor, wenn eine schädliche Verunreinigung eines Gewässers oder sonstige nachteilige Veränderungen seiner Eigenschaften nicht zu erwarten sind.

1.2.1.3 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)

Gem. § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden.

1.2.2 Bestehendes Planungsrecht

1.2.2.1 Aussagen des Regionalplans 1994

Der für den Park & Ride - Platz vorgesehene Standort ist im Regionalplan Unterer Neckar von 1994 als sonstiger landwirtschaftlicher Bereich und sonstiger Freiraum dargestellt.

In Kap. 4.2.6 wird folgender Grundsatz formuliert:

„Die Bahnhöfe und Haltepunkte des regionalen Eisenbahnnetzes sollen zu Fuß und von Zubringerverkehrsmitteln gut erreichbar sein. Sichere Abstellanlagen für Fahrräder und Parkplätze für den privaten Pkw an den Bahnhöfen sollen die Funktionsfähigkeit des Schienenverkehrssystems unterstützen.

An den Haltestellen der regionalen Eisenbahnstrecken sind Abstellplätze für Pkw (P+R) und Fahrräder (B+R) zu erhalten und bedarfsorientiert auszubauen. Zusätzlich sollen an der Peripherie der Ober- und Mittelzentren geeignete Haltestellen der städtischen Nahverkehrsmittel als Verknüpfungspunkte mit dem individuellen Pkw- und Fahrradverkehr ausgestaltet werden.“

Die Anlage des Park & Ride - Platzes entspricht diesen Grundsätzen des Regionalplans.

Der Verband Region Rhein-Neckar hat in seiner Stellungnahme vom 11.08.2006 keine Bedenken gegen die Planung vorgebracht, so dass davon ausgegangen wird, dass andere Ziele der Regionalplanung von der Planung nicht berührt werden.

1.2.2.2 Aussagen des Flächennutzungsplanes 2015/2020

Im Flächennutzungsplan (FNP) 2015/2020 des Nachbarschaftsverbands Heidelberg-Mannheim ist das Gebiet als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt.

Die beanspruchte Fläche für diese Maßnahme liegt unter der Darstellungsgröße des FNPs. Die Vorbereitung einer P & R-Anlage durch einen Bebauungsplan dient den Zielen der FNP-Planung, da auf diese Weise der schadstoffarme schienengebundene Verkehr gefördert wird.

Der Bebauungsplan ist somit aus dem FNP entwickelt.

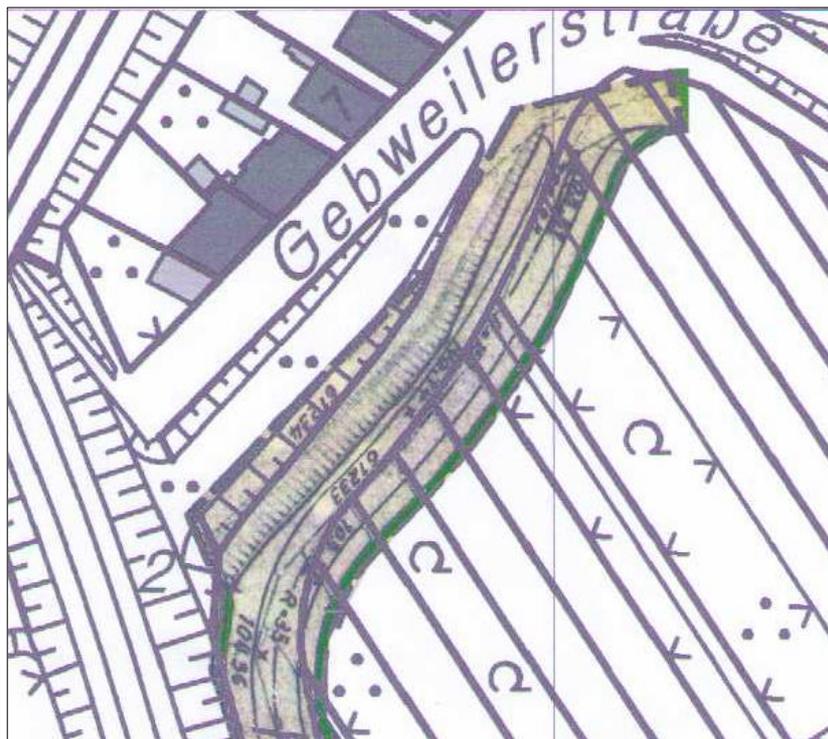
1.2.2.3 Bestehender Bebauungsplan

1.2.2.3.1 Bebauungsplan Nr. 66/7 für die Zufahrtsstraße zur Siedlung Alteichwald und für die Grundstücke Rehpfad 7, 9 und 11

Innerhalb des Plangebietes besteht ein Bebauungsplan (Bebauungsplan Nr. 66/7 für die Zufahrtsstraße zur Siedlung Alteichwald und für die Grundstücke Rehpfad 7, 9 und 11). Dieser Bebauungsplan wird jedoch nur im Bereich des Übergangs „Hubertusweg“ / „Gebweilerstraße“ tangiert. In dem Bereich, der durch den Bebauungsplan Nr. 66.25 überlagert wird (rd. 200 m²), ist eine öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Diese Festsetzung wird auch im Bebauungsplan Nr. 66.25 für diesen Bereich getroffen, so dass die Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung auf Grundlage des Bestandes erfolgen kann.

Der in Kraft befindliche Bebauungsplan Nr. 66/7 (in Kraft getreten am 19.07.1968) wird im Geltungsbereich des neu aufzustellenden Bebauungsplans Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ durch diesen ersetzt.

Abb. 1 Bebauungsplan Nr. 66/7



1.2.3 Informelle Planungen

1.2.3.1 Aussagen des Modells Räumlicher Ordnung (MRO) 1994

Das Modell Räumlicher Ordnung (MRO) macht keine detaillierten Aussagen zum überplanten Bereich.

1.2.4 Zusammenfassende Übersicht: Schutzgutbezogene Darstellung der Ziele des Umweltschutzes für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Auf Grundlage der bestehenden Planungen, der grundsätzlichen Ziele des Umweltschutzes und unter Berücksichtigung der einschlägigen Fachgesetze ergeben sich für den Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ folgende Ziele des Umweltschutzes einschließlich der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege:

Unvermeidbare Eingriffe in den Boden sollen ausgeglichen werden. Das Grundwasser ist vor Verunreinigungen zu schützen. Insbesondere ist die Lage im Wasserschutzgebiet zu beachten. Zur positiven Gestaltung des gebietsspezifischen Eigenklimas sind grünordnerische Maßnahmen zu ergreifen. Bäume und sonstige Bepflanzungen im Geltungsbereich sind zu erhalten. Unvermeidbare Eingriffe in den Vegetationsbestand sind durch grünordnerische Maßnahmen auszugleichen. Zur Einbindung des Park & Ride - Platzes in die Landschaft sind gestalterische Maßnahmen zu ergreifen, z.B. durch Baumpflanzungen. Evtl. vorhandene archäologische Denkmäler sind zu schützen und während der Baumaßnahme zu sichern. Um unzumutbare Beeinträchtigungen durch Immissionen zu vermeiden, sind entsprechende Immissionswerte einzuhalten.

1.2.5 Aussagen über die Art, wie die Ziele des Umweltschutzes, die für die Planung von Bedeutung sind, und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 1b der Anlage zu § 2a BauGB)

Die Planung hat folgende Festsetzungen und Planinhalte:

Der Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ setzt Verkehrsflächen (öffentliche Verkehrsfläche, Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „landwirtschaftlicher Weg“, „Park & Ride - Platz“ und „landwirtschaftlicher Weg - Rasengitter“) und eine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Feldgehölzpflanzung) fest.

Auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park & Ride - Platz“ sind insgesamt mindestens 14 Bäume zu pflanzen. Auf der öffentlichen Verkehrsfläche sind insgesamt mindestens sechs Bäume zu pflanzen. Die Fläche des Park & Ride - Platzes ist mind. 25 % zu begrünen. Sechs vorhandene Bäume im Böschungsbereich der öffentlichen Verkehrsfläche sind zu erhalten. Außerdem sind mind. 200 m² der Böschung und deren Bepflanzung zwischen Gebweiler Straße und -landwirtschaftlichem Weg zu erhalten oder nach den Baumaßnahmen wiederherzustellen.

Folgende umweltrelevanten Konfliktfelder werden aufgeworfen:

- Veränderung des Landschaftsbildes
- Versiegelung von bisher unverbauten Böden
- Mögliche Eingriffe in vorgeschichtliche Siedlungsschichten
- Erhöhung der straßenverkehrsbedingten Lärmpegel in einem bereits durch Straßenlärm und Schienenlärm vorbelasteten Gebiet.
- Ausgleichsdefizit

Die umweltrelevanten Konfliktfeldern werden wie folgt berücksichtigt:

Landschaftsbild

Die vorhandenen Bäume im Böschungsbereich zwischen Gebweilerstraße und landwirtschaftlichem Weg werden erhalten. Zusätzlich werden neue Bäume auf dem Park & Ride - Platz und im Bereich der angrenzenden Verkehrsflächen (Böschung, Ein- und Ausfahrtsbereich) gepflanzt. Zwischen dem Park & Ride - Platz und dem Landwirtschaftlichen Weg mit Rasengittersteinen im Südosten wird eine Feldgehölzhecke gepflanzt. 25 % des Park & Ri-

de - Platzes sind zu begrünen. Von der angrenzenden Straßenböschung mit Bepflanzung an der Gebweiler Straße sind mind. 200 m² zu erhalten. Durch diese Maßnahmen werden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild kompensiert. Die Maßnahmen haben außerdem positive Wirkungen auf das lokale Klima. Auf eine vollständige Randeingrünung mit Feldgehölzhecken wird jedoch verzichtet, um die Entstehung von Angsträumen zu vermeiden und das Gelände zur öffentlichen Straße und zum Haltepunkt hin offen zu gestalten.

Boden/Wasser

Durch die mit der Festsetzung als Verkehrsflächen (öffentliche Verkehrsfläche, Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Landwirtschaftlicher Weg“ und „Park & Ride - Platz“) verbundene Versiegelung gehen Bodenfunktionen unwiederbringlich verloren. Die Bodenversiegelung ist jedoch nur in einem geringen Umfang vermeidbar.

Durch die mit der Festsetzung als Verkehrsflächen verbundene Versiegelung wird außerdem die Versickerungsrate reduziert. Nach § 45b Abs. 3 WG soll Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 1. Januar 1999 bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, durch Versickerung oder ortsnahe Einleitung in ein oberirdisches Gewässer beseitigt werden, sofern dies mit vertretbarem Aufwand und schadlos möglich ist. Aufgrund der Lage in der Wasserschutzzone III A des Wasserwerkes Rheinau kann das Niederschlagswasser nicht vor Ort versickert werden, um es dem Wasserhaushalt wieder zuzuführen. Nach § 6 der Rechtsverordnung zum Schutz des Grundwassers im Einzugsbereich der Wassergewinnungsanlage „Rheinau“ ist das Versickern von Abwasser in Zone III A verboten. Daher muss zum Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen durch Öle o.ä. auf eine Versickerung im Plangebiet verzichtet und das Oberflächenwasser in den Kanal abgeleitet werden. Dies hat jedoch angesichts der geringfügigen Größe des Eingriffs im Vergleich zum Einzugsgebiet keine Auswirkungen auf den Wasserhaushalt.

Archäologische Denkmäler

Im Gewann „Falter“ in Friedrichsfeld ist mit archäologischen Funden zu rechnen. 1901 ließ die Firma Bilfinger die Sanddüne westlich von Friedrichsfeld und südlich der Bahnlinie, östlich der Überführung zur ehemaligen Steingutfabrik, abgraben. Eine bronzezeitliche Siedlungsschicht wurde damals in Zusammenarbeit mit der Baufirma vom Mannheimer Altertumsverein ausgegraben. Es dürfte sich um das Gelände bei den Sportplätzen handeln. Wieweit sich die Abtragungen nach Südosten erstreckten und ob auch das Gewann „Im Falter“ betroffen war, ist nicht bekannt. Wenn hier noch kein Bodenabtrag stattfand, müssten die vorgeschichtlichen Siedlungsschichten noch vorhanden sein. Das dazugehörige Hügelgräberfeld befindet sich weiter südlich im „Aichwald“. Wenn für den Park & Ride - Platz Boden abgetragen werden muss, ist eine archäologische Untersuchung nach Abhub der Humus-Schicht notwendig.

Lärmimmissionen

Durch den Betrieb des Park & Ride - Platzes werden zum einen aufgrund der zusätzlichen Fahrzeugbewegungen auf den öffentlichen Straßen sowie zum anderen aufgrund der Parkvorgänge auf dem Park & Ride - Platz die Straßenverkehrsgeräusche an der schutzwürdigen Wohnbebauung zunehmen. Die Höhe der Geräuscheinwirkungen aufgrund des Straßenverkehrslärms ohne und mit Park & Ride - Platz wurden in einem schalltechnischen Gutachten zum Bebauungsplan ermittelt und ihre Erhöhung durch den Park & Ride - Platz bewertet.

Zur Beurteilung der Straßenverkehrsgeräusche wurden zunächst die Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005 ‚Schallschutz im Städtebau‘ zur Beurteilung herangezogen, die bei städtebaulichen Aufgabenstellungen im ersten Schritt die maßgebliche Beurteilungsgrundlage darstellen. Die im Umfeld des Plangebietes vorhandenen Wohngebäude sind im Bebauungsplan Nr. 66/7 vom 19.07.1968 als Reine Wohngebiete festgesetzt. Damit gelten

im Hinblick auf Verkehrsgeräusche folgende Orientierungswerte: Tags 50 dB(A) und nachts 40 dB(A).

Das schalltechnische Gutachten zeigt, dass bereits aufgrund des ohne Park & Ride - Platz vorhandenen Straßenverkehrslärms die Orientierungswerte für Reine Wohngebiete an den schutzwürdigen Nutzungen Gebweiler Straße 3 bis 13, Rudolf-Langendorf-Straße 9 sowie in der Nacht auch in der Vogesenstraße 88 überschritten werden. An den schutzwürdigen Nutzungen in der Gebweiler Straße und der Rudolf-Langendorf-Straße werden sogar teilweise die Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete (55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht) um bis zu 3 dB überschritten.

Im Beiblatt 1 der DIN 18005 ‚Schallschutz im Städtebau‘ wird ausgeführt, dass Orientierungswerte als eine sachverständige Konkretisierung der Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau aufzufassen sind. 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 bei Überwiegen anderer Belange –insbesondere in bebauten Gebieten- zu einer entsprechenden Zurückstellung des Schallschutzes führen. Die Einhaltung oder Unterschreitung der Orientierungswerte ist wünschenswert. Eine Einhaltung der Orientierungswerte für Reine Wohngebiete ist in der vorliegenden Situation jedoch bereits aufgrund der Vorbelastung nicht mehr möglich. Als eine Konkretisierung der Zumutbarkeitsgrenze können ggf. die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) herangezogen werden, die im vorliegenden Fall an allen schutzwürdigen Nutzungen eingehalten werden.

Die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV liegen für WR und WA am Tag bei 59 dB(A) und in der Nacht bei 49 dB(A.). Die Untersuchung der Situation mit Park & Ride - Platz kommt zu dem Ergebnis, dass die Lärmsituation im Straßenverkehr durch die Anlage des Park & Ride - Platzes nur geringfügig beeinflusst wird. Die Pegelzunahme durch den Park & Ride - Platz beträgt 0,1 – 0,4 dB(A) am Tag bzw. 0,3 – 0,7 dB(A) nachts und liegen damit unter 1 dB. Pegelveränderungen in dieser Größenordnung sind für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar und sind daher gerinfügig. Hinzukommt, dass bei der Bewertung dieser Pegelveränderung die gesamte schalltechnische Immissionssituation an den schutzwürdigen Nutzungen zu berücksichtigen ist. Wie die Bewertung der Bestandssituation zeigt, sind die schutzwürdigen Nutzungen auch in erheblichen Umfang von Schienenverkehrslärm beaufschlagt. Auch wenn aus der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht unmittelbar die für einen Vergleich mit den Orientierungswerten relevanten Beurteilungspegel Tag und Nacht abgelesen werden können, so lässt sich aus den Ergebnissen ableiten, dass der Schienenverkehrslärm mit Werten von bis über 75 dB(A) am Tag und bis über 70 dB(A) in der Nacht deutlich über den Straßenverkehrsgeräuschen liegt. Eine überschlägige, ungünstige Abschätzung zeigt, dass damit der Schienenverkehrslärm am Tag knapp 10 dB und in der Nacht ca. 13 dB über den Straßenverkehrsgeräuschen liegt. Die Vorbelastung aus Straßen- und Schienenverkehrslärm an den schutzwürdigen Nutzungen ist so hoch, dass sich in dieser Summenbetrachtung die geringe Zunahme des Straßenverkehrslärms nicht mehr auf den Summenpegel auswirkt. Bei der Bewertung ist weiterhin zu berücksichtigen, dass der Park & Ride - Platz für sich genommen, d.h. ohne Vorbelastung, die Orientierungswerte für Reine Wohngebiete einhält.

Unter Würdigung dieser Zusammenhänge kommt die Abwägung zu dem Ergebnis, dass die Geräuschimmissionen aufgrund des Betriebs des Park & Ride - Platzes an der vorhandenen Wohnbebauung als zumutbar einzustufen sind.

Ausgleichsdefizit

Die Eingriffe können durch die o.g. Maßnahmen nicht vollständig im Gebiet ausgeglichen werden. Es verbleibt ein Ausgleichsdefizit von 24 %.

Gem. § 1 Abs. 3 BauGB ist die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen.

Das verbleibende Ausgleichsdefizit in einer Größenordnung von 24 % ist verhältnismäßig gering. Die Maßnahmen im Gebiet können die Auswirkungen auf die Schutzgüter soweit mindern, dass keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Wasser, Klima/Luft, Arten und Biotope, Landschaftsbild und Kultur- und Sachgüter verbleiben. Allein der Verlust der Böden kann nicht gänzlich kompensiert werden. Ein adäquater Ausgleich wäre hier nur durch die Entsiegelung von bisher versiegelten Flächen möglich. Entsprechende öffentliche Flächen stehen derzeit jedoch nicht zur Verfügung. Das errechnete Ausgleichsdefizit wäre damit nur durch Aufwertung bspw. einer intensiv landwirtschaftlich genutzten Fläche möglich. Damit wären wiederum Eingriffe in landwirtschaftliche Nutzflächen verbunden. Entsprechende Ausgleichsmaßnahmen stehen damit im vorliegenden Fall in keinem Verhältnis zur Ausgleichswirkung.

Die Anlage des Park & Ride - Platzes trägt zur Förderung des ÖNPV/SPNV bei und leistet dadurch einen Beitrag zur CO²- und Feinstaubminderung. Da das Vorhaben somit im öffentlichen Interesse liegt wird auf eine Vollkompensation verzichtet und es werden keine externe Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt.

2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen, die in der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 Satz 1 ermittelt wurden (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2 der Anlage zu § 2a BauGB)

2.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2a der Anlage zu § 2a BauGB)

2.1.1 Boden

2.1.1.1 Allgemeine Bodenfunktion und Beschaffenheit

Das Plangebiet liegt auf der Niederterrasse des Oberrheingrabens im Übergang zum Neckarschwemmfächer.

Als Bodenarten stehen *sandiger Lehm bis toniger Lehm* an. Im Bereich der Straßenböschung sind anthropogene Aufschüttungen zu erwarten.

Die unversiegelten natürlich anstehenden Böden des Plangebietes weisen generell einen mittleren natürlichen Nährstoffvorrat und eine mittlere für Pflanzen verfügbare Wassermenge auf. Die Wasserdurchlässigkeit im gesättigten Boden und die Luftkapazität sind ebenfalls mittel. Der Boden des Plangebietes wird deshalb als Standort für Kulturpflanzen und natürliche Vegetation von mittlerem Wert eingestuft. Das Filtervermögen der Böden im Plangebiet ist mittel, die Verschlammungsneigung hoch. Die Erodierbarkeit durch Wasser ist mittel.

2.1.1.2 Bodenverunreinigungen und Altlasten

Bodenverunreinigungen und Altlasten sind im Plangebiet nicht bekannt. Aufgrund der Vornutzung sind Bodenverunreinigungen oder Altlasten im Plangebiet auch nicht zu erwarten. Im Verfahren gingen ebenfalls keine Hinweise dazu ein.

2.1.2 Wasser

Oberflächengewässer

Im Planungsbereich gibt es keine Oberflächengewässer.

Grundwasser

Der Grundwasserleiter (GWL) besteht aus Sanden und Kiesen des Oberrheingrabens.

Der Grundwasserflurabstand ist groß und beträgt laut „Hydrogeologischer Kartierung“ mehr als 10 m (Messung vom 7.Okt.1974).

Die Grundwasserneubildungsrate aus Niederschlägen ist im Gebiet mittel und liegt bei ca. >2 - 5 l/s x km².

Wasserschutzgebiete

Das Bebauungsplangebiet befindet sich in Wasserschutzzone III A des Wasserwerkes Rheinau.

Der Planbereich trägt aufgrund des geringen Versiegelungsgrades zur Grundwasserneubildung bei.

Aufgrund des mittleren Filter- und Puffervermögens der vorhandenen Böden ist die Gefahr von unmittelbarem Schadstoffeintrag ins Grundwasser reduziert.

2.1.3 Klima und Luft

Der zukünftige Park & Ride - Platz befindet sich am südlichen Rand der „Friedrichsfeld-Wärmeinsel“, die mit ihren letzten Ausläufern bzw. „Zungen“ zum einen bis Alteichwald reicht und zum anderen im Norden in die Wärmeinsel von Seckenheim übergeht. Während jedoch die Wärmeinsel von Seckenheim hinsichtlich ihrer Intensität und Ausdehnung in etwa der von Friedrichsfeld entspricht, bildet Alteichwald zwar eine eigene kleine Wärmeinsel aus. Diese ist jedoch 3-4°C kälter. Im Innern dieser Wärmeinsel kann es während austauscharmer Strahlungswetterlagen, die durch fehlenden Luftaustausch und mangelnde nächtliche Abkühlung gekennzeichnet sind, zu thermischen und bioklimatischen Belastungen kommen.

Das zwischen diesen Wärmeinseln liegende Plangebiet ist, bedingt durch seine Randlage, bereits durch ein Freiraumklima geprägt, mit einem gegenüber dem Ortskern von Friedrichsfeld 4-5°C niedrigeren Temperaturniveau.

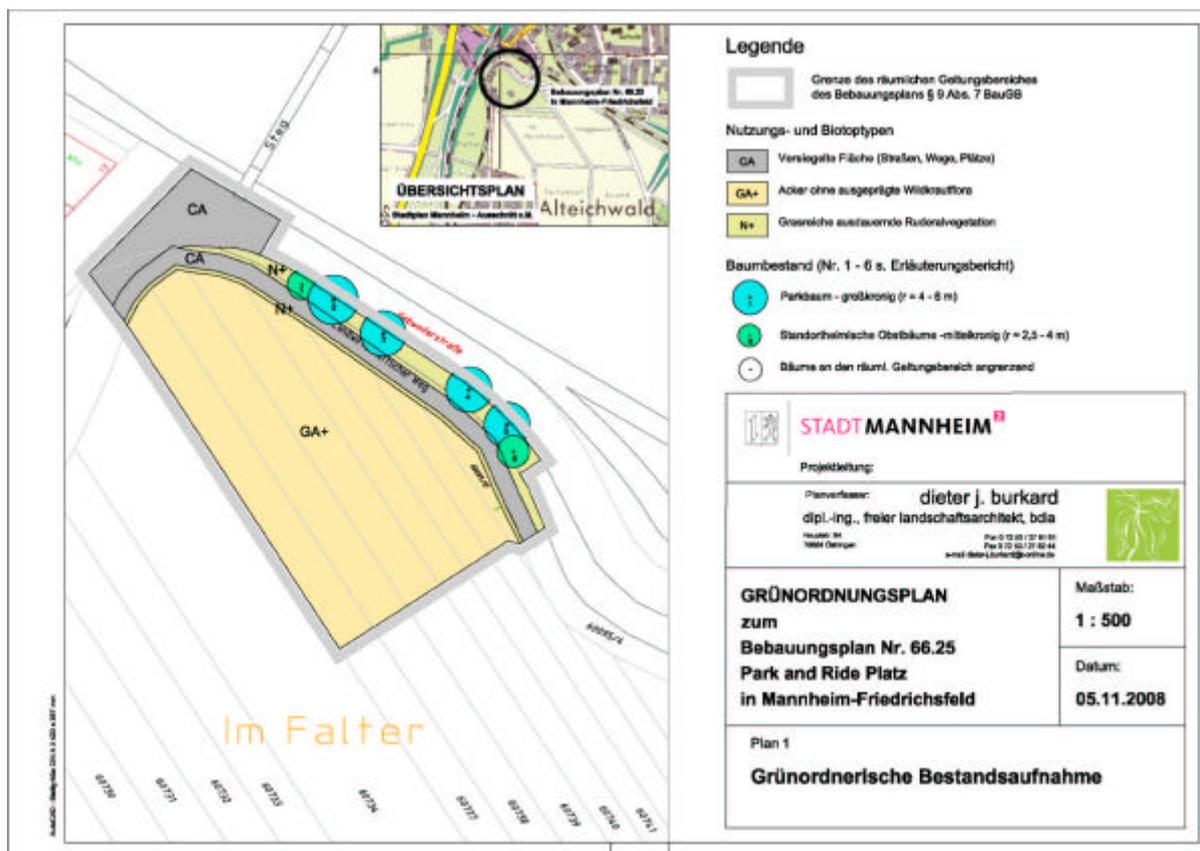
Das vergleichsweise niedrige Temperaturniveau stellt einen guten bis sehr guten Wert dar, der auf keine bioklimatische Belastung hinweist.

2.1.4 Arten und Biotope

Im Planungsbereich gibt es drei Biotop- / Nutzungstypen:

- Straßen, Wege, Plätze und sonstige befestigte Flächen (CA)
- Acker ohne ausgeprägte Wildkrautflora (GA+)
- Saumvegetation, Dominanzbestände, Hochstauden- und Schlagfluren, Ruderalvegetation (N+)

Abb. 2 Bestandsaufnahme Biotop- / Nutzungstypen



Auf dem Acker wird u. a. Getreide angebaut. Nennenswerte Vorkommen von Ackerwildkräutern konnten nicht festgestellt werden.

Auf dem Wegebänkett und der Straßenböschung hat sich eine grasreiche ausdauernde Ruderalvegetation entwickelt. Bestandsbildende Pflanzenarten sind der Glatthafer *Arrhenatherum elatius* und das Knäulgras *Dactylis glomerata*.

Auf der Straßenböschung stehen 6 Bäume. Vier Park- (*Tilia spec*) und zwei Obstbäume (Birn- und Nußbaum). Die Linden sind großkronig und die Obstbäume mittelkronig.

Angaben zur Tierwelt liegen nicht vor. Die Ackerflächen und Staudenfluren sind potentielle Lebensräume oder Teillebensräume von in der Flur lebenden Tierarten.

Besonders geschützte Biotope (§ 32 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg) gibt es im Planungsbereich nicht.

Nachweise von geschützten Pflanzenarten oder Tierarten im Planungsbereich gibt es ebenfalls nicht. Aufgrund der Biotopstruktur ist die Wahrscheinlichkeit auch sehr gering das geschützten Arten vorkommen.

2.1.5 Orts- und Landschaftsbild / Erholung¹

Das Stadt- und Landschaftsbild wird durch den Wechsel des vorhandenen Baumbestandes mit den offenen Ackerflächen geprägt. Landschaftsbild relevante Sichtbeziehungen lassen sich nicht feststellen. Der landwirtschaftliche Weg eignet sich zum Spazieren gehen (wohnungsnaher Erholung). Weitere Erholungsrelevante Einrichtungen gibt es im Gebiet nicht.

¹ Vgl.: Grünordnungsplan zum Bebauungsplan Nr. 58.3c „Waldpforte / Ecke Kirchwaldstraße“, Dipl.-Ing. Dieter J. Burkard, freier Landschaftsarchitekt, 28 April 2008, Östringen

2.1.6 Kultur- und Sachgüter²

Sachgüter sind durch die Planung nicht betroffen. In den nachfolgenden Kapiteln wird daher nicht mehr auf das Schutzgut „Sachgüter“ eingegangen.

Im Gewann „Falter“ in Friedrichsfeld ist jedoch mit archäologischen Funden zu rechnen. 1901 ließ die Firma Bilfinger die Sanddüne westlich von Friedrichsfeld und südlich der Bahnlinie, östlich der Überführung zur ehemaligen Steingutfabrik, abgraben. Eine bronzezeitliche Siedlungsschicht wurde damals in Zusammenarbeit mit der Baufirma vom Mannheimer Altertumsverein ausgegraben. Es dürfte sich um das Gelände bei den Sportplätzen handeln. Wieweit sich die Abtragungen nach Südosten erstreckten und ob auch das Gewann „Im Falter“ betroffen war, ist nicht bekannt. Wenn hier noch kein Bodenabtrag stattfand, müssten die vorgeschichtlichen Siedlungsschichten noch vorhanden sein. Das dazugehörige Hügelgräberfeld befindet sich weiter südlich im „Aichwald“.

2.1.7 Mensch

Im Umfeld des Plangebietes befinden sich Wohngebäude, die im Bebauungsplan Nr. 66/7 vom 19.07.1968 als Reine Wohngebiete festgesetzt sind. Die Orientierungswerte³ für Verkehrslärm nach DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, liegen in reinen Wohngebieten tags bei 50 dB(A) und nachts bei 40 dB(A).

Verkehrslärm Straße

Die Ergebnisse zum Straßenverkehrslärm können dem detaillierten schalltechnischen Gutachten zum Bebauungsplan (Modus Consult: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 66.25; Speyer Februar 2003) entnommen werden. Gegenwärtig liegen die durch den Verkehr der Straßenabschnitte Rudolf-Langendorf-Straße – Gebweilerstraße – Hubertusweg berechneten Beurteilungspegel an den benachbarten Wohnhäusern an der Gebweiler Straße 3-13 über den Tageszeitraum von 6:00 bis 22:00 Uhr zwischen 52 und 56 dB(A) und über den Nachtzeitraum von 22:00 bis 6:00 Uhr zwischen 43 und 47 dB(A). Damit sind die o.a. Orientierungswerte für reine Wohngebiete dort überschritten. Auch werden an den am stärksten belasteten Gebäuden in der Gebweiler Straße 7 bis 13 die um 5 dB höheren Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete bereits durch den bestehenden Straßenverkehrslärm überschritten.

An der Vogesenstraße 88 wird im Bestand am Tag der Orientierungswert für reine Wohngebiete eingehalten, in der Nacht wird er um 1,2 dB überschritten. Die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete werden eingehalten.

Die Beurteilungspegel an der Rudolf-Langendorf-Straße 9 überschreiten sowohl am Tag als auch in der Nacht die maßgeblichen Orientierungswerte für Reine Wohngebiete von 50 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht. Es werden Beurteilungspegel von 55 dB(A) am Tag und 46 dB(A) in der Nacht erreicht. In der Nacht wird somit auch der Orientierungswert für allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) überschritten.

An den Wohnhäusern Hubertusweg 1-11 betragen die berechneten Beurteilungspegel über den Tageszeitraum zwischen 43 und 45 dB(A) und über den Nachtzeitraum zwischen 34 und 37 dB(A). Hier werden die Orientierungswerte durch den Straßenverkehrslärm am Tag als auch in der Nacht eingehalten.

² ebenda

³ Orientierungswerte sind als eine sachverständige Konkretisierung der Anforderungen 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 bei Überwiegen anderer Belange – insbesondere in bebauten Gebieten- zu einer entsprechenden Zurückstellung des Schallschutzes führen.

Verkehrslärm Schiene der Deutschen Bahn AG

Die strategischen Lärmkarten⁴ des Eisenbahnbundesamtes weisen heute im Prinzip an allen Wohnhäusern im Untersuchungsbereich Lärmpegel, verursacht durch den Schienenverkehr der Bahn, in Höhe von 70 bis über 75 dB(A) über einen 24-Stundenzeitraum (Lden) und in einer Höhe von 65 bis über 70 dB(A) über den Nachtzeitraum von 22:00 bis 6:00 Uhr (Lnight) aus.

Dadurch ist hier eine hohe Vorbelastung insbesondere durch den Schienenverkehrslärm der Bahn gegeben. Auch wenn die Lärmindizes aufgrund der unterschiedlichen Berechnungsvorschriften nicht unmittelbar mit den Orientierungswerten der DIN 18005 verglichen werden können, kann aus den Ergebnissen abgeleitet werden, dass die Orientierungswerte heute erheblich überschritten werden.

Luftschadstoffe oder sonstige Immissionen

Nennenswerte Luftschadstoffe und sonstige Immissionen wie Erschütterungen, Licht, Wärme oder Strahlen wirken derzeit nicht auf das Gebiet ein. Auf diese Immissionsarten wird daher in der weiteren Begründung nicht mehr eingegangen.

2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2b der Anlage zu § 2a BauGB)

2.2.1 Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz (§ 1a Abs. 3 BauGB)

Durch das geplante Vorhaben sind Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten. Eingriffe sind nach § 18 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Der Verursacher eines Eingriffs ist gem. § 19 BNatSchG zu verpflichten, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren. Sind durch die Aufstellung oder Änderung von Bauleitplänen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zu entscheiden (§ 21 BNatSchG).

Gem. § 1a Abs. 3 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts (Eingriffsregelung nach Bundesnaturschutzgesetz) in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen.

In den nachfolgenden Tabellen ist die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung dargelegt.

⁴ Bei den für die internationale Vergleichbarkeit harmonisierten Berechnungsvorgaben der EU für die **Immissionspegel** der strategischen Lärmkarten -angegeben als Lärmindizes Lden und Lnight- wird, speziell bei der für die Berechnung von Eisenbahnlärm anzuwendenden VBUSch -Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen-, anders als beim nationalen Rechenverfahren für Schienenlärm nach der Schall 03, bei freien Strecken kein Schienenbonus in Höhe von 5 dB(A) abgezogen. Das bedeutet, dass die Lärmindizes in den strategischen Lärmkarten der Bahn, ca. 5 dB(A) lauter sind, als bei einer Berechnung nach der nationalen Schall 03.

Tabelle 3: Bestand

Code LfU B-W	ehem. Code MA	Standart-Biotop- / Nutzungstypen Stadt Mannheim	Wertpunkte je m ²	Fläche bzw. Flächenwert* m ²	Bewertung
60.21	CA+	Versiegelte Fläche (Straßen, Wege, Plätze)	0	584	0
37.10	GA+	Acker ohne ausgeprägte Wildkrautflora	13	2.158	28.054
35.64	N +	Grasreiche ausdauernde Ruderalvegetation	34	323	10.982
		Gesamtfläche Grundstücke		3.065	39.036
		Standortheimische Bäume - kleinkronig*	25	0	0
		Parkbäume - kleinkronig*	20	0	0
		Standortheimische Bäume -mittelkronig*	29	100	2.914
		Parkbäume - mittelkronig*	24	0	0
		Standortheimische Bäume - großkronig*	33	0	0
		Parkbäume - großkronig*	28	452	12.660
		Standortheimische Bäume - großkronig,	37	0	0
		Standortheimische Bäume Neupflanzung	25	0	0
		Fassadenbegrünung neu	10	0	0
					15.574
		Gesamtflächenbewertungszahl			54.610
		Bäume \ Kronenradius **	R	Anzahl	Flächenwert
		kleinkroniger standortheimischer Baum	<= 2,50 m	0	0
		kleinkroniger Parkbaum	<= 2,50 m	0	0
		mittelkronig standortheimischer Baum	<= 4,00 m	2	100
		mittelkroniger Parkbaum	<= 4,00 m	0	0
		großkronig standortheimischer Baum	<= 6,00 m	0	0
		großkroniger Parkbaum	<= 6,00 m	4	452
		großkronig besonders markant standortheim	> 6,00 m	0	0
		Standortheimische Bäume Neupflanzung	<= 2,50 m	0	0
		Kletterpflanzen	m² Wand	Anzahl	Flächenwert
		Fassadenbegrünung neu	10	0	0

***) Flächenwert der Bäume (m²) = Traufenfläche (? * R²) * Anzahl Bäume

Tabelle 4: Planung

Code LfU B-W	ehem. Code MA	Standart-Biotop- / Nutzungstypen Stadt Mannheim	Wertpunkte je m ²	Fläche bzw. Flächenwert* m ²	Bewertung
60.21	CA+	Versiegelte Fläche (Straße, Platz)	0	2.086	0
60.22	CF+	Rasenpflaster, Rasengitterstein	7	169	1.183
35.64	N +	Grasreiche ausdauernde Ruderalvegetation	34	200	6.800
41.20	LKneu	Feldhecke - Neupflanzung - Strauchpflanzung aus einheimischen Arten (lineare schmale Strukturen)	19	185	3.515
60.50	PC neu	Grünflächen (neu)	18	425	7.650
		Gesamtfläche Grundstücke		3.065	19.148
		Standortheimische Bäume - kleinkronig*	25	0	0
		Parkbäume - kleinkronig*	20	0	0
		Standortheimische Bäume -mittelkronig*	29	100	2.914
		Parkbäume - mittelkronig*	24	0	0
		Standortheimische Bäume - großkronig*	33	0	0
		Parkbäume - großkronig*	28	452	12.660
		Standortheimische Bäume - großkronig, besonders markant*	37	0	0
		Standortheimische Bäume Neupflanzung	25	275	6.869
		Fassadenbegrünung neu	10	0	0
					22.443
Gesamtflächenbewertungszahl					41.591

Bäume \ Kronenradius **	R	Anzahl	Flächenwert
kleinkroniger standortheimischer Baum	<= 2,50 m	0	0
kleinkroniger Parkbaum	<= 2,50 m	0	0
mittelkronig standortheimischer Baum	<= 4,00 m	2	100
mittelkroniger Parkbaum	<= 4,00 m	0	0
großkronig standortheimischer Baum	<= 6,00 m	0	0
großkroniger Parkbaum	<= 6,00 m	4	452
großkronig besonders markant	> 6,00 m	0	0
Standortheimische Bäume Neupflanzung	<= 2,50 m	14	275
Kletterpflanzen	m ² Wand	Anzahl	Flächenwert
Fassadenbegrünung neu	10	0	0

**) Flächenwert der Bäume (m²) = Traufenfläche (? * R²) * Anzahl Bäume

Bei der Bilanzierung der Eingriffe, die durch die Anlage des Park & Ride - Platzes zu erwarten sind, wurde festgestellt, dass die heute dort vorhandenen Biotoptypen eine höhere Bedeutung für den Naturhaushalt haben als die Biotoptypen, die nach Realisierung der Planung wiederhergestellt werden.

Die quantitative Gegenüberstellung erfolgt nach dem Mannheimer Biotopwertschlüssel. Der Ermittlung zugrunde gelegt wurden der Biotopwert für den Bestand und der Biotopwert der geplanten Überbauung mit Maßnahmenplanung.

Die Gesamflächenbewertungszahl des Bestandes beläuft sich auf 54.610 Punkte. Die Gesamflächenbewertungszahl der Planung beläuft sich auf 41.591 Punkte. Die Wertdifferenz (Bestand / Planung) beläuft sich auf -13.019 Punkte. Daraus ergibt sich ein Ausgleichsdefizit von 24 %, d. h. der Eingriff ist zu 76 % ausgeglichen.

2.2.2 Auswirkungen auf den Boden

Der Bebauungsplan führt zu einer Neuversiegelung von landwirtschaftlich genutztem Boden in einer Größenordnung von rd. 1.502 m². Davon entfallen rd. 1.275 m² auf den Park & Ride - Platz und der Rest auf öffentliche Verkehrsflächen und einen landwirtschaftlichen Weg. Zusätzlich kommt es zu einer Teilversiegelung durch Rasengittersteine mit ca. 169 m² Fläche.

Bewertung der Auswirkungen:

Die Versiegelung des Bodens stellt eine erhebliche Beeinträchtigung dar, die jedoch nicht vermeidbar ist.

2.2.3 Auswirkungen auf das Wasser

Die Versiegelung führt zu einer geringfügigen Reduzierung der Versickerungsfläche in einem Gebiet mit mittlerer natürlicher Versickerungsrate aus Niederschlägen.

Bewertung der Auswirkungen:

Die Reduzierung der Versickerungsfläche stellt aufgrund der verhältnismäßig kleinen Fläche eine geringe Beeinträchtigung des lokalen, oberflächennahen Grundwasserhaushaltes dar. Durch die Ableitung des Niederschlagswassers in die Kanalisation kann der Eintrag von Verunreinigungen, z.B. durch Öle o.ä. in das Grundwasser vermieden werden. Bedingt durch die Lage im Wasserschutzgebiet kann so das Grundwasser am wirksamsten geschützt werden.

2.2.4 Auswirkungen auf das Klima

Im Rahmen der Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) wurde die klimatische Situation im Bereich des Bebauungsplanes überprüft (Schreiben vom 10.06.2002 des FB 61.1). Diese Prüfung kam zu dem Ergebnis, dass die Errichtung eines Park & Ride - Platzes an der vorgesehenen Stelle aus klimaökologischer Sicht unbedenklich ist, zumal das Vorhaben zwar mit einer Zunahme der dortigen Bodenversiegelung, nicht jedoch mit Hochbauten verbunden ist. Die am östlichen Rand der Gemarkung liegenden Freiflächen werden auch in Zukunft ihre Funktion als Kaltluftentstehungsfläche sowie als Ventilationsbahn erfüllen.

Bewertung der Auswirkungen

Durch das Vorhaben sind keine erheblichen Auswirkungen auf das Klima zu erwarten.

2.2.5 Auswirkungen auf Arten und Biotope

Das Vorhaben führt zum Verlust von Acker-Biotopen (2158 m²). Der Verlust von Ruderalflur-Biotopen (323 m²) ist temporär. Die Biotope können sich nach der Bauphase wieder entwickeln.

Bewertung der Auswirkungen

Besonders geschützte Biotope (§ 32 NatSchG BW) sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Der Verlust der vorhandenen Biotopfunktionen ist ausgleichbar. Erhebliche Beeinträchtigungen von geschützten Arten sind nicht zu erwarten.

2.2.6 Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild und die Erholung

Das Vorhaben führt zur Veränderung des Landschaftsbildes am Übergang zwischen Siedlung und freier Landschaft.

Bewertung der Auswirkungen

Durch den Erhalt des Baumbestandes werden erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes vermieden. Durch Neupflanzungen von Bäumen und der Feldgehölzhecke im Südosten kann das Landschaftsbild neu gestaltet werden. Der landwirtschaftliche Weg bleibt erhalten, wodurch eine erhebliche Beeinträchtigung der Erholungsfunktion vermieden wird.

2.2.7 Auswirkungen auf die Kultur- und Sachgüter

Das Vorkommen von im Boden verborgenen kulturhistorisch bedeutsamen Objekten kann generell nie ausgeschlossen werden. Bei Aufgrabungen besteht die Gefahr solche potentiellen Funde zu zerstören.

Dies könnte zu einer erheblichen Beeinträchtigung von Bodendenkmälern führen.

Bewertung der Auswirkungen

Da das Vorkommen archäologischer Denkmäler nicht ausgeschlossen werden kann, ist bei Bodenabtrag eine archäologische Untersuchung nach Abhub der Humus-Schicht notwendig, um erhebliche Beeinträchtigungen zu vermeiden.

2.2.8 Auswirkungen auf den Menschen

2.2.8.1 Verkehrslärm Straße

Zur Ermittlung der Auswirkungen von Lärm wurde eine schalltechnische Untersuchung eingeholt (Modus Consult: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 66.25 vom Februar 2003).

Als Schallquellen wurden berücksichtigt die relevanten Straßenabschnitte der Gebweiler Straße, der Rudolf-Langendorf-Straße, der Hubertusweg sowie der Park & Ride - Platz.

Durch die Anlage des Park & Ride - Platzes ist mit einer Zunahme des fließenden Verkehrs zu rechnen. Die Verkehrsprognose geht von einem Umschlag von 2 Kfz/Stellplatz aus. Damit erzeugt der Park & Ride - Platz 54 x 2 x 2 Kfz-Fahrten / 24h = 216 Kfz-Fahrten / 24 h. Davon orientieren sich 10 % in/aus Richtung Hubertusweg und 90 % in/aus Richtung Rudolf-Langendorf-Straße.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Lärmsituation im Straßenverkehr durch die Anlage des Park & Ride - Platzes nur unwesentlich beeinflusst wird. Die Pegelzunahme durch den Park & Ride - Platz beträgt 0,1 – 0,4 dB(A) am Tag bzw. 0,3 – 0,7 dB(A) nachts. Diese Pegelzunahme ist nicht wahrnehmbar. Im Hinblick auf einen Vergleich mit den Orientierungswerten der DIN 18005 ergeben sich im Vergleich zur Bestandssituation (vgl. Kapi-

tel 3.6.7) keine wesentlichen Änderungen. Lediglich am Immissionsort Vogesenstraße 88 führt die geringfügige Zunahme um 0,4 dB am Tag dazu, dass der Orientierungswert für Reine Wohngebiete erstmals um 0,4 dB überschritten wird.

Bewertung der Auswirkungen

Die Auswirkungen sind nicht wahrnehmbar und daher als geringfügig einzustufen.

2.2.8.2 Verkehrslärm Schiene der Deutschen Bahn AG

Die vorhandene Vorbelastung durch Schienenlärm wird sich durch die Anlage des Park & Ride - Platzes nicht verändern.

Bewertung der Auswirkungen

Auswirkungen bezüglich des Schienenlärms sind durch die Planung nicht zu erwarten.

2.2.9 Wechselwirkungen

Die nach den Vorgaben des BauGB zu betrachtenden Schutzgüter können sich gegenseitig in unterschiedlicher Weise beeinflussen. Im Hinblick auf mögliche Umweltauswirkungen sind im vorliegenden Fall von Bedeutung:

- Boden als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, als Ertragsfläche und als Funktionsträger im Wasserkreislauf (Schutzgut Grundwasser)
- Grundwasser als Lebensgrundlage des Menschen
- Einfluss des Bewuchses (Pflanzen) auf Frischluftentstehung (Kleinklima)
- vorhandene Vegetation als landschaftsprägende Faktoren.

Im Bereich der bereits versiegelten Teilflächen (Gebweiler Straße und landwirtschaftlicher Weg) sind die o. g. Wechselwirkungen zum Großteil bereits gestört. Auch im Bereich der landwirtschaftlich genutzten Fläche kann es aufgrund der intensiven Bewirtschaftung zu Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden und Grundwasser kommen. Zudem ist die Biotopfunktion durch die intensive Nutzung gestört.

Zu weiteren Beeinträchtigungen kann es im Bereich neu versiegelter, bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen kommen. Durch die Versiegelung der bisherigen Freiflächen werden die Bodenfunktionen weitestgehend zerstört. Damit entfällt die Fläche auch als Rückhalte- raum für Niederschlagswasser. Durch die Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers in die Kanalisation können jedoch gleichzeitig Verunreinigungen, z.B. durch Öle o.ä. vermieden werden.

Einen positiven Effekt auf die Wechselwirkung zwischen Mensch und Landschaftsbild schafft Neugestaltung des Gebiets durch Baumpflanzungen und die Pflanzung einer Feldgehölzhecke. Zudem kann durch die Park & Ride-Anlage der Anreiz zur Nutzung des ÖPNV/SPNV geschaffen und dadurch eine CO² und Feinstaubminderung erreicht werden. Dies wiederum bringt positive Wechselwirkungen mit dem Schutzgut „Klima/Luft“.

Bewertung der Auswirkungen

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern, die zu zusätzlichen erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt führen, sind nicht zu erwarten.

2.2.10 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2b der Anlage zu § 2a BauGB)

Boden

Würde die Planung nicht durchgeführt, könnte die Neuversiegelung vermieden und die Bodenfunktionen erhalten werden.

Wasser

Bei Verzicht auf das Vorhaben könnte das Niederschlagswasser wie bisher ungehindert auf der Ackerfläche versickern.

Klima und Luft

Bei Nichtdurchführung der Planung kann die Ackerfläche ungehindert als Luftleitbahn fungieren.

Arten- und Biotope

Bei einem Verzicht auf die Planung könnten alle vorhandenen Bäume und die landwirtschaftlichen Nutzflächen erhalten werden.

Orts- und Landschaftsbild / Erholung

Mit dem Erhalt der Ackerfläche könnte das charakteristische Orts- und Landschaftsbild erhalten werden.

Kultur- und Sachgüter

Eventuell könnten vorgeschichtliche Siedlungsschichten im Plangebiet vorhanden sein. Bei Nichtdurchführung der Planung wäre eine potentielle Gefährdung durch Bodenabtrag ausgeschlossen. Gleichzeitig gäbe es dann keine Informationen darüber, ob archäologische Denkmäler im Plangebiet vorhanden sind oder nicht.

Mensch

Bei Nichtdurchführung der Planung würde das Verkehrsaufkommen unverändert bleiben. Hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffbelastungen würden sich keine Unterschiede im Vergleich zur Durchführung des Vorhabens ergeben.

Würde auf die Vorhaben verzichtet, könnte die Parkplatzsituation nicht verbessert werden und es könnte kein Beitrag zur CO²-Minderung geleistet werden.

2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2c der Anlage zu § 2a BauGB)

2.3.1 Beschreibung der landespflegerischen Maßnahmen des Vorhabens

Folgende landespflegerischen Maßnahmen werden im Bebauungsplan festgesetzt.

Erhalt von Bäumen und sonstigen Bepflanzungen

Die in der Planzeichnung gekennzeichneten Bäume sind zu erhalten und zu schützen. Während der Bauphase sind die Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 durchzuführen. Bei Abgang sind diese durch gleiche Arten zu ersetzen.

Mind. 200 m² der Böschung und deren Bepflanzung zwischen Gebweilerstraße und dem landwirtschaftlichem Weg sind zu erhalten oder nach den Baumaßnahmen wiederherzustellen.

Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park & Ride - Platz“ sind insgesamt mindestens 14 Bäume zu pflanzen.

Auf der öffentlichen Verkehrsfläche sind mindestens 6 Bäume zu pflanzen.

Auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park & Ride - Platz“ sind mind. 25 % der Fläche zu begrünen.

Die „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – landwirtschaftlicher Weg - Rasengitter“ ist mit Rasengittersteinen herzustellen.

Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Im Südosten wird im Anschluss an den Park & Ride - Platz eine 5 m breite Feldgehölzhecke zum Ausgleich für die zu erwartenden Eingriffe angelegt.

Vermeidung von Eingriffen in Kulturgüter:

Zur Vermeidung von Eingriffen in Kulturgüter ist bei Bodenabtrag eine archäologische Untersuchung nach Abhub der Humus-Schicht notwendig.

2.4 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten (Planungsalternativen) (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 2d der Anlage zu § 2a BauGB)

Am 14. Dezember 2003 wurde im Rhein-Neckar-Raum ein neues S-Bahn-System eröffnet. Der Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd wurde in diesem Zusammenhang behindertengerecht ausgebaut. Die Planungen und Baumaßnahmen am Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd wurden 2005 abgeschlossen.

Der geplante Park & Ride - Platz fügt sich in die Gesamtkonzeption am Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd ein und ergänzt das Schienenverkehrssystem.

Für die Planung kommen aus den nachfolgend aufgeführten Punkten keine Alternativen in Betracht:

Der Standort des Park & Ride - Platzes muss in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt liegen. Es muss eine direkte, barrierefreie Zugangsmöglichkeit zum Haltepunkt gewährleistet sein. Wird diese Voraussetzung nicht erfüllt, wird der Park & Ride - Platz nicht angenommen.

Nördlich des Haltepunktes sind keine öffentlichen Flächen für die Anlage eines Park & Ride - Platzes vorhanden. Auch private Flächen, die für die Anlage des Park & Ride - Platzes geeignet sind, stehen hier nicht zur Verfügung.

Die freie öffentliche Fläche zwischen Gebweilerstraße und Hubertusweg (rückgebaute L 597) ist als Park & Ride - Platz nicht geeignet. Die Fläche weist einen ungünstigen Querschnitt auf. Der Bereich ist insgesamt zu schmal um zwei Parkreihen mit mittiger Fahrbahn anzuordnen. Bei einer direkten Anfahrt der Parkplätze von der Gebweilerstraße auf der einen Seite und dem Hubertusweg auf der anderen Seite würde es in Stoßzeiten zu massiven Verkehrsbehinderungen kommen. Auch würde die Verkehrssicherheit bei direkten Zufahrten gefährdet. Der Hubertusweg mit dem Übergang über die Bahntrasse am Haltepunkt Friedrichsfeld ist gemäß Schulwegplan der Friedrichsfeldschule 2009 ein wichtiger Schulweg.

Insgesamt könnten daher in diesem Bereich nur weniger als 20 Stellplätze Platz finden. Damit kann der erforderliche Stellplatzbedarf von 50 Stellplätzen + einzelnen Motorradstellplätzen dort bei weitem nicht untergebracht werden.⁵

Weitere öffentliche Flächen sind südlich des Haltepunktes Friedrichsfeld - Süd in erreichbarer Nähe nicht vorhanden. Für die Errichtung des Park & Ride - Platzes muss daher auf private Grundstücke zurückgegriffen werden.

Die landwirtschaftliche Fläche die für den Park & Ride - Platz vorgesehen ist und im Privatbesitz steht, ist derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzt. Somit hat diese Fläche keine

⁵ Der Stellplatzbedarf wurde durch Verkehrszählungen vor Ort und indem die Parkvorgänge im Umfeld des Haltepunktes beobachtet wurden, von der Stadt Mannheim ermittelt. Anwohner haben außerdem bestätigt, dass insbesondere außerhalb der Ferienzeiten die Zufahrtsstraßen (Hubertusweg, Gebweilerstraße und die Brücke über die Bahn (Rudolf-Langendorf-Straße) zugeparkt werden. Dies führt zu einer Verkehrsbehinderung und zum anderen zu Konflikten mit Anwohnern. Würde eine Anlage mit deutlich weniger Stellplätzen errichtet werden, so würde sich die Parkplatzsituation im Gebiet kaum verbessern lassen.

besondere ökologische Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz. Zweifelsohne gehen durch den Park & Ride - Platz landwirtschaftlich genutzte Flächen verloren.

Da sinnvolle Alternativen für die Lage des Park & Ride - Platzes nicht gegeben sind, sind die Eingriffe in die privaten, landwirtschaftlich genutzten Grundstücke nicht vermeidbar. Die Anlage des Park & Ride - Platzes ist dringend erforderlich, um den derzeit bestehenden Parkplatzmangel zu beheben. Die Anlage des Park & Ride - Platzes trägt außerdem zur Förderung des schienengebundenen ÖPNV bei. Das Verkehrsaufkommen in der Region und die damit verbundenen CO²-Emissionen und Feinstaubbelastungen können damit reduziert werden.

3 Zusätzliche Angaben (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 3 der Anlage zu § 2a BauGB)

3.1 Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, zum Beispiel technische Lücken oder fehlende Kenntnisse (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 3a der Anlage zu § 2a BauGB)

3.1.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet für die Schutzgüter Boden, Wasser, Arten und Biotope, Mensch, Orts- und Landschaftsbild / Erholung sowie Kultur- und Sachgüter umfasst den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes sowie die unmittelbar angrenzenden Bereiche. Aufgrund der beim Schutzgut Klima notwendigerweise über den Geltungsbereich hinaus zu betrachtenden klimatischen Zusammenhänge bezieht das Untersuchungsgebiet für das Schutzgut Klima auch die weitere Umgebung mit ein.

Erhebliche Wirkungen, die über das Untersuchungsgebiet hinausreichen, sind unter Berücksichtigung der Bestandssituation im Umfeld der Planung nicht zu erwarten.

3.1.2 Untersuchungsumfang und verwendete technische Verfahren und Methoden

Innerhalb des Untersuchungsgebiets wurde für die einzelnen Schutzgüter eine Bestandserfassung und Bewertung durchgeführt (Dipl.-Ing. Dieter J. Burkard, Östringen). Grundlage der Bestandserfassung waren Geländebegehungen sowie die Auswertung vorhandener Unterlagen und Untersuchungen. Nachfolgend sind die erfassten Parameter sowie zusätzlich verwendete Unterlagen für die einzelnen Schutzgüter dargestellt:

Boden / Wasser:

- Bodenarten, Bodentypen
- Versiegelungsgrad
- Grundwassersituation
- Bodenverunreinigungen
- Kampfmittel gem. Stellungnahme des Regierungspräsidiums Stuttgart – Kampfmittelbeseitigungsdienst vom 06.08.2002

Arten und Biotope:

- Biotop-/Nutzungstypen und Vegetation

Klima und Luft:

Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Klima wurde auf folgende Datensätze und Gutachten zurückgegriffen (vgl. Abschlussprotokoll zur UEP vom 26.06.2002; FB 61.1):

- Je 2 Isothermenkarten (1985 und 2002);
- Je 2 Oberflächentemperaturaufnahmen (1985 und 2000);
- Klimatopkarte;
- 3 Klimagutachten für den gesamten Mannheimer Südosten.

Orts- und Landschaftsbild / Erholung:

- Darstellung und Bewertung der bestehenden landschaftsbildprägenden Elemente und der erholungswirksamen Infrastruktur im Bereich des Plangebietes.

Kulturgüter:

- Verdacht auf archäologische Funde im Plangebiet gem. Stellungnahme der Reiss-Engelhorn-Museen vom 30.07.2002

Mensch:

Verkehrslärm:

Verkehrslärm Straße einschließlich der Park & Ride - Platze

Zur Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen auf den Menschen wurde ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet (Modus Consult: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 66.25 vom Februar 2003):

Im Gutachten wurden die Auswirkungen durch den im Plangebiet entstehenden bzw. den das Plangebiet durchquerenden Lärm untersucht, der sich aus dem fließenden und ruhenden Straßenverkehr ergibt.

Berechnungsgrundlage für den Straßenverkehrslärm ist die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90, die öffentlichen Parkplätze wurden ebenfalls nach der RLS-90 berechnet.

Grundlage für die Beurteilung der Lärmsituation ist die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“. Der dort aufgeführte Orientierungswert nach DIN 18005 ist mit den jeweils berechneten Beurteilungspegeln (Verkehrslärm) zu vergleichen.

Zum Nachweis der Lärmsituation wurden 13 Immissionsorte gewählt, die charakteristisch für die Immissionsbelastung sind. Dies sind die Gebäude:

- Gebweilerstraße 3 – 13 ungerade
- Hubertusweg 1 – 11 ungerade
- Rudolf-Langendorf-Straße 9
- Vogesenstraße 88

Alle Immissionsorte sind gemäß B-Plan Nr. 66/7 vom 19.07.1968 als Reine Wohngebiete (WR) eingestuft.

Zusätzlich konnte zur Einschätzung der heutigen Situation auf die Ergebnisse der Lärmkartierung gem. § 47c Abs. 1 BImSchG, die von der Stadt Mannheim durchgeführt wurde, zurückgegriffen werden.

Die Auswirkungen des Verkehrslärms wurde auf Grundlage der auf das Jahr 2015 prognostizierten Verkehrsdaten der Straßenabschnitte Rudolf-Langendorf-Straße – Gebweilerstraße – Hubertusweg für die heutige und die zukünftige Lärmsituation mit und ohne Verkehr aufgrund der neuen Park & Ride-Anlage berechnet.

Verkehrslärm Schiene der Deutschen Bahn AG:

Die bestehende Lärmbeeinträchtigung durch Schienenlärm wurde im Rahmen des Gutachtens nicht betrachtet, da sich diese Bestandssituation durch die Anlage des Park & Ride - Platzes nicht verändert.

Die bestehende Lärmbeeinträchtigung wurde jedoch im Rahmen der Lärmkartierung gem. § 47c Abs. 1 BImSchG durch das Eisenbahnbundesamt ermittelt und kann unter <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de> eingesehen werden.

3.1.3 Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung, Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe

Die ökologische Wertigkeit des Plangebietes wird vor und nach der Planung auf Grundlage des Mannheimer Biotopwertschlüssels ermittelt. Aus der Differenz dieser ermittelten Werte lässt sich der Ausgleichsbedarf ableiten.

Die Bilanzierung fand auf Grundlage des Bestandes statt.

3.1.4 Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, z.B. technische Lücken oder fehlende Kenntnisse

Zur Einschätzung der Umweltauswirkungen des Vorhabens wurde die Bestandssituation vor Ort erfasst und die oben aufgeführten Fachgutachten und Untersuchungen ausgewertet.

Grundlegende Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der umweltrelevanten Angaben ergaben sich nicht. Mit den vorliegenden Untersuchungen konnten die Auswirkungen der Planung auf die Umwelt ausreichend eingeschätzt und beurteilt werden.

3.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bebauungsplanes auf die Umwelt (Monitoring) (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 3 b der Anlage zu § 2a BauGB)

Gem. § 4c BauGB überwacht die Gemeinde die erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, um insbesondere unvorhergesehene, nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

Durch den Bebauungsplan werden unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen keine erheblichen Umweltauswirkungen verbleiben.

Unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen, die erst nach Realisierung der Vorhaben entstehen oder bekannt werden, können nicht im Vorfeld der Planung berücksichtigt werden.

Grundsätzlich erfolgt im Rahmen der Lärminderungsplanung und Luftreinhalteplanung eine allgemeine Überwachung von Auswirkungen im Sinne des BImSchG.

Der Fachbereich 61 „Städtebau“ der Stadt Mannheim führt regelmäßig Verkehrszählungen innerhalb des Stadtgebietes durch. Abweichungen von prognostizierten Verkehrsmengen können damit frühzeitig erkannt werden.

Im Rahmen der üblichen fachbehördlichen Aktivitäten / Zuständigkeiten der Stadt Mannheim werden regelmäßig Untersuchungen/Messungen zur Klimasituation in der Stadt und zu Grundwasserständen durchgeführt, die Aufschluss über unvorhergesehene Umweltauswirkungen geben können.

Mit diesen Instrumenten und Maßnahmen können unvorhergesehene Auswirkungen frühzeitig erkannt werden.

Weitere unvorhersehbare Auswirkungen können nicht systematisch durch die Stadt Mannheim überwacht und erfasst werden. Hier ist die Stadt auf Informationen der zuständigen Umweltbehörden angewiesen, die die Stadt gem. § 4 Abs. 3 BauGB unterrichten, sofern nach den ihnen vorliegenden Erkenntnissen die Durchführung der Planung erhebliche unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt hat.

3.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes (zugleich Bestandteil des Umweltberichts gem. Pkt. 3c der Anlage zu § 2a BauGB)

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ soll die Herstellung eines Park & Ride - Platzes mit ca. 50 Pkw-Parkplätzen und ca. 3 Motorradparkplätzen am Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd bauplanungsrechtlich ermöglicht werden. Die Fläche des Park & Ride - Platzes nimmt rd. 1.700 m² ein. Das Plangebiet selbst ist rd. 3.065 m² groß.

Die vorhandenen Bäume im Böschungsbereich zwischen Gebweilerstraße und landwirtschaftlichem Weg bleiben erhalten. Zusätzlich werden neue Bäume auf dem Park & Ride - Platz und im Bereich der angrenzenden Verkehrsflächen (Böschung, Ein- und Ausfahrtsbereich) gepflanzt. Zwischen dem Park & Ride - Platz und dem Landwirtschaftlichen Weg mit Rasengittersteinen im Südosten des Plangebietes wird eine Feldgehölzhecke gepflanzt. 25 % des Park & Ride - Platzes sind zu begrünen. Von der angrenzenden Straßenböschung mit Bepflanzung an der Gebweiler Straße sind mind. 200 m² zu erhalten.

Aufgrund der Lage in der Wasserschutzzone III A des Wasserwerkes Rheinau wird zum Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen durch Öle o.ä. auf eine Versickerung im Plangebiet verzichtet und das Niederschlagswasser in die Kanalisation abgeleitet.

Zur Verhinderung von Eingriffen in archäologische Denkmäler werden im Rahmen des Bodenabtrags geeignete Maßnahmen berücksichtigt.

Das Vorhaben hat folgende Auswirkungen auf die Schutzgüter:

Auswirkungen auf den Boden

Der Bebauungsplan führt zu einer Versiegelung von landwirtschaftlich genutztem Boden. Die Neuversiegelung beträgt 1.502 m². Zusätzlich kommt es zu einer Teilversiegelung durch Rasengittersteine auf 169 m² Fläche. Die Versiegelung des Bodens stellt eine erhebliche Beeinträchtigung dar, die jedoch nicht vermeidbar ist.

Auswirkungen auf das Wasser

Die Versiegelung führt zu einer geringfügigen Reduzierung der Versickerungsfläche in einem Gebiet mit mittlerer natürlicher Versickerungsrate aus Niederschlägen. Die Reduzierung der Versickerungsfläche stellt aufgrund der verhältnismäßig geringen Größe keine erhebliche Beeinträchtigung des lokalen, oberflächennahen Grundwasserhaushaltes dar. Zudem kann durch die Ableitung des Niederschlagswassers in die Kanalisation der Eintrag von Verunreinigungen, z.B. durch Öle o.ä. in das Grundwasser vermieden werden. Bedingt

durch die Lage im Wasserschutzgebiet kann so das Grundwasser am wirksamsten geschützt werden.

Auswirkungen auf das Klima

Die Errichtung eines Park & Ride - Platzes an der vorgesehenen Stelle ist aus klimaökologischer Sicht unbedenklich, zumal das Vorhaben nicht mit Hochbauten verbunden ist. Die am östlichen Rand der Gemarkung liegenden Freiflächen werden auch in Zukunft ihre Funktion als Kaltluftentstehungsfläche sowie als Ventilationsbahn erfüllen.

Auswirkungen auf Arten und Biotope

Das Vorhaben führt zum Verlust von Acker-Biotopen (2158 m²). Der Verlust von Ruderalflur-Biotopen (323 m²) ist temporär. Die Biotope können sich nach der Bauphase wieder entwickeln. Der Verlust der vorhandenen Biotopfunktionen ist ausgleichbar.

Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild und die Erholung

Durch den Erhalt des Baumbestandes werden erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes vermieden. Durch Neupflanzungen kann das Landschaftsbild neu gestaltet werden. Der landwirtschaftliche Weg bleibt erhalten, wodurch eine erhebliche Beeinträchtigung der Erholungsfunktion vermieden wird.

Auswirkungen auf die Kultur- und Sachgüter

Bei Bodenabtrag ist eine archäologische Untersuchung nach Abhub der Humus-Schicht notwendig, um erhebliche Beeinträchtigungen evtl. vorhandener Kulturdenkmäler zu vermeiden.

Auswirkungen auf den Menschen

Das Plangebiet ist bereits durch Straßenverkehrslärm und Schienenlärm stark vorbelastet. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Reine Wohngebiete werden schon heute überschritten.

Die Lärmsituation im Straßenverkehr wird durch die Anlage des Park & Ride - Platzes nur unwesentlich beeinflusst. Die Pegelzunahme durch den Park & Ride - Platz beträgt 0,1 – 0,4 dB(A) am Tag bzw. 0,3 – 0,7 dB(A) nachts. Diese Pegelzunahme ist nicht wahrnehmbar.

Die vorhandene Vorbelastung durch Schienenlärm in Höhe von 70 dB(A) bis über 75 dB(A) am Tag und von über 70 dB(A) in der Nacht wird sich durch die Anlage des Park & Ride - Platzes nicht verändern.

Würde die Planung nicht durchgeführt werden, könnte die Neuversiegelung vermieden und die Bodenfunktionen erhalten werden. Das Niederschlagswasser könnte wie bisher ungehindert auf der Ackerfläche versickern. Die Ackerfläche könnte ungehindert als Luftleitbahn fungieren, alle vorhandenen Bäume und die landwirtschaftlichen Nutzflächen würden erhalten werden. Das charakteristische Orts- und Landschaftsbild würde sich nicht verändern. Bei Nichtdurchführung der Planung wäre auch eine potentielle Gefährdung vorgeschichtlicher Siedlungsschichten durch Bodenabtrag ausgeschlossen. Gleichzeitig gäbe es dann keine Informationen darüber, ob archäologische Denkmäler im Plangebiet vorhanden sind oder nicht. Das Verkehrsaufkommen würde unverändert bleiben. Hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffbelastungen würden sich keine Unterschiede im Vergleich zur Durchführung des

Vorhabens ergeben. Allerdings könnte dann auch nicht die Parkplatzsituation verbessert werden und es könnte kein Beitrag zur CO²-Minderung geleistet werden.

Der geplante Park & Ride - Platz fügt sich in die Gesamtkonzeption am Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd ein und ergänzt das Schienenverkehrssystem. Der Standort des Park & Ride - Platzes muss in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt liegen. Es muss eine direkte, barrierefreie Zugangsmöglichkeit zum Haltepunkt gewährleistet sein. Wird diese Voraussetzung nicht erfüllt, wird der Park & Ride - Platz nicht angenommen. Nördlich des Haltepunktes sind keine öffentlichen oder privaten Flächen für die Anlage eines Park & Ride - Platzes vorhanden. Die freie öffentliche Fläche zwischen Gebweilerstraße und Hubertusweg (rückgebaute L 597) ist als Park & Ride - Platz nicht geeignet (ungünstiger Zuschnitt, ungünstige Zufahrtsmöglichkeiten). Weitere öffentliche Flächen im Umfeld des Haltepunktes Friedrichsfeld - Süd sind nicht vorhanden. Sinnvolle Alternativen für die Lage des Park & Ride - Platzes sind damit nicht gegeben.

Durch den Bebauungsplan werden unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen keine erheblichen Umweltauswirkungen verbleiben.

A1 Verzeichnis der im Rahmen der Beteiligung zum Bebauungsplan Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz südlich des Haltepunktes Friedrichsfeld - Süd der DB AG“ der Stadt Mannheim nach § 4 BauGB beteiligten Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen

Folgende Träger öffentlicher Belange wurden im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB an der Planung beteiligt:

Träger öffentlicher Belange	Antwort vom:	Anregungen ja / nein	Siehe Ziffer:
Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	26.08.2002	X	2.2.1
FB 63 Baurecht und Umweltschutz	25.07.2002	X	2.2.2
Polizeipräsidium Mannheim Stabsbereich Verkehr	27.08.2002	X	2.2.3
RP Stuttgart KMBD	06.08.2002	X	2.2.4
Amt für Landwirtschaft, Landschafts- und Bodenkultur Sinsheim	02.08.2002	X	2.2.5
MVV 6.22 Rohrnetze/Anlagen	14.10.2002	X	2.2.6
MVV 6.23 Strom-Telekomm.Anlagen/-netze	19.08.2002X	2.2.7
MVV 1.21.04 Energieversorgungs- u. Umweltkonzepte	14.10.2002	X	
MVV 5.30 Utility Services	14.10.2002	X	
MVV Verkehr AG	16.08.2002	X	
MVV OEG AG	18.09.2002	X	2.2.8
Kabel Baden-Württemberg	05.08.2002	X	
DB Netz AG	23.08.2002	X	2.2.9
DB Regio AG	08.08.2002	X	
Deutsche Post Bauen GmbH Niederlassung Frankfurt	26.07.2002	X	
Landesdenkmalamt BW Außenstelle Karlsruhe Archäologische Landespflege	14.08.2002	X	2.2.10
Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Mannheim Amt für Arbeits- und Umweltschutz	01.08.2002	X	2.2.11
Eisenbahnbundesamt	14.10.2002	X	
Energie- und Wasserwerke Rhein-Neckar AG	-		
BUND - Mannheim	-		

Folgende Träger öffentlicher Belange wurden im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB an der Planung beteiligt:

Träger öffentlicher Belange	Antwort vom:	Anregungen ja / nein	Siehe Ziffer:
Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	24.03.2009	x	3.2.1
FB 23 Liegenschaften / Landwirtschaft	27.02.2009	x	3.2.2
FB 63 Baurecht und Umweltschutz - untere Baurechtsbehörde	-		
FB 63 Baurecht und Umweltschutz - untere Umweltschutzbehörde	26.02.2009	x	3.2.3
Polizeipräsidium Mannheim Stabsbereich Verkehr	03.03.2009	x	
Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe / Stuttgart	26.02.2009	x	
MVV Energie AG, Abt. TS.P2, Rohrnetze/Anlagen	-		
MVV Energie AG, Abt. TS.P1, Stromnetz/Anlagen	26.02.2009	x	
MVV RHE AG, Abt. TS.A4, Labor/Wassergewinnung	10.03.2009	x	3.2.4
MVV Energie AG Abt. TN.N Netzwirtschaft	-		
MVV Energie AG Abt. TN.G Geo-Informationen-Service	-		
MVV Verkehr AG	-		
MVV OEG AG	20.03.2009	x	
DB Services Immobilien GmbH	24.02.2009	x	3.2.5
DB Netz AG	-		
Bundeseisenbahnvermögen	25.02.2009	x	
Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart	27.05.2009	X	3.2.5.1
BUND - Mannheim	-		
Umweltforum Mannheim	18.03.2009 23.03.2009	x	3.2.6
VCD Kreisverband Rhein-Neckar	-		
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club	23.3.2009	x	3.2.7
Deutscher Kinderschutzbund Mannheim e.V.	-		
Mannheimer Arbeitskreis Kinder in der Stadt	-		
Begegnungsstätte westliche Unterstadt	-		
Stadtjugendring Mannheim e.V.	-		
Arbeitsgemeinschaft Barrierefreiheit	20.03.2009	x	3.2.8

A2 Anregungen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB und der frühzeitigen Beteiligung der Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen gem. § 4 Abs. 1 BauGB

A2.1 Öffentlichkeit

A2.1.1 a – Schreiben vom 28.04.2002

An
Stadt Mannheim
Fachbereich Bauverwaltung
E 5

EINSCHREIBEN

68159 Mannheim

Betr.: Bebauungsplan Nr.: 66/25 „ Park & Ride- Platz „, südlich des Haltepunktes Friedrichsfeld Süd

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum vorgelegten Planentwurf möchte ich hiermit einige Anregungen und Bedenken zu Ausdruck bringen. Ich bin Mitbesitzers eines Grundstückes im „Falter“ und sehe durch diese Planung meine Interessen beeinträchtigt.

Die dargestellte Lösung ergibt m.E. zum jetzigen Zeitpunkt für die städtebauliche Entwicklung im Bereich Gebweilerstraße/ Hubertusweg/ Alt Eichwald eine Einschränkung aller Zukunftsplanungen und sollte doch als Gesamtkomplex geplant und überdacht werden. Die Stadt Mannheim hatte ja vor etwa 10 Jahren in dieser Sichtweise Überlegungen angestellt.

Da die konkreten Pläne der DB- AG für den Haltepunkt Friedrichsfeld Süd noch nicht vollständig und gesichert vorliegen, behindert die jetzige Planung die weitsichtige Entwicklung dieses Stadtbereiches, des Haltepunktes und führt u.U. zu hohen Änderungskosten in der Folge.

Mir ist bekannt, da ich in der Gebweilerstraße meinen früheren Wohnsitz hatte, dass die L 597/ alt mit einem schienengleichen Bahnübergang in der Gebweilerstraße geführt wurde. Nach dem Neubau der Trasse über die Steinzeugstraße und einer Straßenbrücke wurde das Teilstück in der Gebweilerstraße aufgefüllt. Ich stelle mir deshalb auch die Frage, wieso nun eine landwirtschaftlich genutzte natürliche, ökologisch wertvolle, Groß- Fläche versiegelt werden soll, wenn doch eine Umwidmung des ehemaligen Straßenstückes fast zu dem gleichen Ergebnis führen könnte. Auch würden die Kosten für Entwässerung und Abführung des Oberflächenwassers aufgrund der wesentlich kürzeren Wege m.E. niedriger ausfallen. Wenn Sie bedenken, welche landwirtschaftlich genutzte Fläche momentan durch die „Bebauung Mühlfeld“ verloren geht, sollte man mit erhöhter Sensibilität jeden Verlust an diesen natürlichen Flächen sorgsam prüfen und bewerten.

Fachbereich Bauverwaltung				
FBL	Verteiler			
	0	1	2	3
				4
Ang. 02. MAI 2002 i.V.				
IV	61	65		
	62	68		
	63	69		

10.05.02 eip. U.05

Bitte prüfen Sie die von mir vorgetragenen Gründe, die ich Ihnen gerne auch persönlich erläutern kann.

Mit freundlichen Grüßen

*FBG, erhält Kopie
zur Kenntnis und
zum Weiteren*

60.32 

A2.1.2 b – Schreiben vom 24.04.2002

24.04.2002

Bürgerdienst
26. APR. 2002
Mannheim-Friedrichsfeld

Stadt Mannheim
Fachbereich Bauverwaltung

60 Fachbereich Bauverwaltung					
FBL	Verteiler				
	0	1	2	3	4
Eing.	02. JUNI 2002 <i>Man</i> <i>i.v.</i>				
IV	61				65
	62				68
	63				69

Betreff. **Bebauungsplan Nr.66/25 Park + Ride- Platz am Südbahnhof Friedrichsfeld** *erp. U. es*

Sehr geehrte Damen und Herren,
hiermit lege ich als unmittelbarer Anwohner Beschwerde gegen den geplanten Park + Ride - Platz am Südbahnhof ein. Laut Bebauungsplan soll hier landwirtschaftliche Nutzfläche für ein Parkplatz geopfert werden. Diesem Vorhaben möchte ich aus verschiedenen Gründen widersprechen.

1. Der geplante Parkplatz mit 50 Parkplätzen, der unangemessen groß ausgelegt ist, entspricht nicht dem tatsächlichen Bedarf an Parkmöglichkeiten.
2. Statt landwirtschaftliche Fläche in einen Parkplatz umzuwandeln, sollte eher ungenutzte Fläche wie z.B. das Rasengrundstück zwischen der Gebweiler Str. und Hubertusweg (ehemalige L597) in Betracht gezogen werden.

Mit freundlichem Gruß

*FBGd, erhält kopie
zur Kenntnis und
zum Weiteren
60.32 *Man**

A2.1.3 c – Schreiben vom 24.04.2002

24.04.2002

Stadt Mannheim
Fachbereich Bauverwaltung



Betreff: **Bebauungsplan Nr. 66/ 25 „Park +Ride –Platz“
Südlich des Haltepunktes Friedrichsfeld Süd**

60.3 i.V.	
Emp.: 03. MAI 2002	
31	32

PIP. 0.05

hier: Änderungsvorschlag

Sehr geehrte Damen und Herren,
als Eigentümer des Grundstückes Flst.Nr. 60737 halte ich es nicht für sinnvoll,
landwirtschaftlich genutztes Gelände in einen Parkplatz umzuwandeln, solange in
unmittelbarer Nähe die frühere Straßenfläche der L 597 (Flst.Nr. 61234) zur Verfügung steht.
Diese Fläche wurde m. W. noch nicht entwidmet und könnte jederzeit als Verkehrsfläche
ausgebaut werden. Der ehemalige Straßenabschnitt wurde lediglich aufgerissen und mit
Bauschutt aufgefüllt, auch die alten Entwässerungsleitungen müssten noch vorhanden sein.

Mit freundlichem Gruß

*FBG, behält Kopie
zur Kenntnis und
zum Weiteren
60.32*

Anlage: 1 Kopie

sich in den Vorortverwaltungen viel getan. Zu den Serviceverbesserungen gehört nicht nur ein größeres Angebot, wie z. B. Anmeldungen von Kfz, Ausstellung von Betreuungsgutscheinen für den Kindergarten oder des Mannheimer Familienpasses, sondern auch eine bessere Beratung. Unter der Servicetelefonnummer 293-4080 wird Ratsuchenden kompetent weitergeholfen.

So gibt uns der starke Zuspruch zum Familienpass und zu den Betreuungsgutscheinen trotz des erbitternden Widerstands der rot-grünen Stadträte recht. Insbesondere diese Maßnahmen sind Bestandteil des überfälligen Politikwechsels zu Gunsten der Mannheimer Bevölkerung.

Mit der CDU-Gemeinderatsfraktion wird es auch zukünftig eine Politik für die gesamte Mannheimer Bevölkerung geben. Gerne informieren wir Sie über die weiteren Themen unserer Politik. Schreiben Sie uns: CDU-Gemeinderatsfraktion, Rathaus E 5, 68090 Mannheim, 293-2190, Fax: 293-9440, E-Mail: matthias.sandel@mannheim.de oder www.cdu-mannheim.de.

Dr. Sven-Joachim Otto
Fraktionsvorsitzender

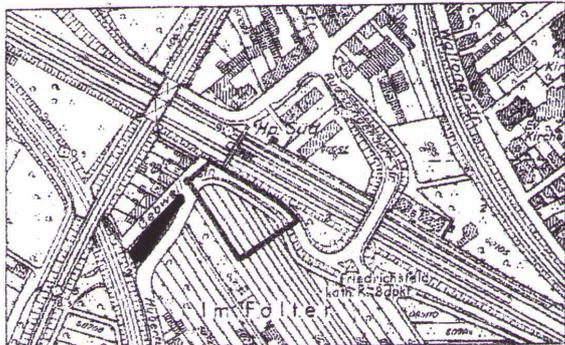
- Top ist, dass uns das Frühlingswetter ins Freie lockt.
- Flop ist, dass Mannheim landesweit wegen der Vertreibung ihrer

Mit Ablauf der Einwendungsfrist sind alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen.

Fachbereich Baurecht und Umweltschutz
- Untere Wasserrechtsbehörde - A045

**Bebauungsplan Nr. 66/25 „Park & Ride - Platz südlich des Haltepunktes Friedrichsfeld-Süd der DB AG“ in Mannheim-Friedrichsfeld wird aufgestellt.
Durchführung der Bürgerbeteiligung**

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat mit Beschluss vom 09.04.2002 die Verwaltung beauftragt, den Bebauungsplan Nr. 66/25 „Park & Ride - Platz südlich des Haltepunktes Friedrichsfeld-Süd der DB AG“ aufzustellen. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist in der nachfolgenden Skizze dargestellt:



Ziel und Zweck der Planung ist die Ausweisung eines P&R-Platzes mit ca. 50 PKW-Parkplätzen und ca. 3 Motorradparkplätzen am Haltepunkt Friedrichsfeld-Süd der Deutschen Bahn AG.

Durchführung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch:

Die Planunterlagen können vom **22.04.** bis einschl. **06.05.2002** wie folgt eingesehen werden:

- 1) beim Beratungszentrum Bauen und Umwelt, Verwaltungsgebäude Collinistraße 1 (Collini-Center), im Erdgeschoss, montags bis mittwochs von 8.00 Uhr bis 17.00 Uhr, donnerstags von 8.00 Uhr bis 18.00 Uhr und freitags von 8.00 Uhr bis 12.00 Uhr
- 2) bei den Bürgerdiensten Friedrichsfeld, Dienstgebäude Vogesenstraße 65, montags und mittwochs von 8.00 Uhr bis 16.00 Uhr, dienstags von 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr, donnerstags von 7.00 Uhr bis 15.00 Uhr und freitags von 8.00 Uhr bis 12.00 Uhr.

Etwaige Anregungen zur Planung können während der Auslegungsfrist schriftlich oder mündlich bei der Stadt Mannheim vorgebracht werden.

Stadt Mannheim
Fachbereich Bauverwaltung

A046

A2.1.4 d – Schreiben vom 02.05.2002

60 Fachbereich Bauverwaltung					
FBL	Verteiler				
	0	1	2	3	4
Eing. 07. MAI 2002					
IV	61		65		
	62		68		
	63		69		

Den 02. Mai 2002

An die
Stadt Mannheim
- Fachbereich Bauverwaltung
Collinistraße 1
68161 Mannheim

Betr. Bebauungsplan Nr. 66/25 "Park & Ride-Platz südlich des Haltepunkts Friedrichsfeld-Süd der EB AG in Mannheim-Friedrichsfeld

Sehr geehrte Damen und Herren,
durch die Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Mannheim Nr. 8 vom 19.04.2002 haben wir gesehen, daß für den obengenannten Bereich ein Bebauungsplan aufgestellt werden soll.
In den Geltungsbereich dieses Bebauungsplans fallen auch Teile unserer Grundstücke Flst. Nr. 60738 und 60739.
Wir halten es nicht für sinnvoll, landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in einen Parkplatz umzuwandeln, zumal in unmittelbarer Nähe die frühere Straßenfläche der L 597 (Flst. Nr. 61234) zwischen Hubertusweg und Gebweiler Straße als Parkfläche genutzt werden könnte. Diese Fläche wurde u.W. noch nicht entwidmet und könnte wieder als Verkehrsfläche mit geringem finanziellem Aufwand ausgebaut werden.
Sollte trotzdem die Planungsabsicht weiter verfolgt werden, würden wir u.U. darauf bestehen, daß die Stadt Mannheim unsere ganzen Grundstücke - nicht nur der verplante Teilbereich - zu einem angemessenen Preis übernimmt.

Mit freundlichen Grüßen

21.05.02
013

FACHBEREICH STÄDTEBAU	
Eing.: 08. MAI 2002	
FBL	Abt.

FB 61, erhält Kopie
zu Kenntnis und
zum Weiteren

60.32
[Signature]

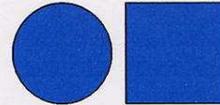
E 17.05.02

A2.2 Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen

**A2.2.1 Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim
(Schreiben vom 26.08.2002)**

Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim

Der Vorsitzende



Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim • Postfach 10 00 35 • 68133 Mannheim

Stadt Mannheim
Fachbereich Städtebau
Postfach 10 00 35
68133 Mannheim

FACHBEREICH STÄDTEBAU	
Eing.: 06. SEP. 2002	
FBL	Abt.
Geschäftszeichen/Sachbearbeitung	
12.252/Herr Bensch	

Dienstgebäude
Collinstraße

Geschäftsstelle 7. OG
Telefon: (0621) 293- 7055
Telefax: (0621) 293-7236

Planungsgruppe 5. OG
Telefon: (0621) 10 68 46
Telefax: (0621) 293-7327

Datum u. Zeichen Ihres Schreibens
16.07.2002/61.2.2-66/25

Datum
26.08.2002

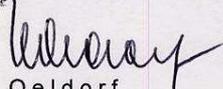
Bebauungsplan Nr. 66/25, Park&Ride – Platz südlich des Haltpunktes Friedrichsfeld-Süd der Deutschen Bahn AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

- die Vorbereitung einer Park&Ride – Anlage durch einen Bebauungsplan dient den Zielen der Flächennutzungsplanung, da auf diese Weise der schadstoffarme schienengebundene Verkehr gefördert wird.

Die beanspruchte Fläche für diese Maßnahme liegt unter der Darstellungsgröße des Flächennutzungsplanes. Der Bebauungsplan ist somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Mit freundlichen Grüßen


Oeldorf
Bürgermeister

Nächstgelegene Haltestelle für Stadtbahn:
Neckartor, Kurpfalzbrücke, Gewerkschaftshaus, Nationaltheater;
für OEG: Collini-Center, Nationaltheater; nächstgelegene öffentliche
Parkmöglichkeit – auch für Behinderte: Parkplatz Collini-Center (nur
gegen Entgelt) Einf. Collinistr.

Dienstgebäude:
Collini-Center, Collinistr. 1, 68161 Mannheim.
Wir haben gleitende Arbeitszeit. Sie erreichen uns fern-
mündlich montags bis donnerstags von 9.00 - 12.00
und 14.00 - 15.00 Uhr, freitags von 9.00 - 12.00 Uhr.

**A2.2.2 RP Stuttgart Kampfmittelbeseitigungsdienst
(Schreiben vom 06.08.2002)**

06. AUG. 2002 (DO) 13:16 VERKEHRSBEHÖRDE +49 621 2932186 S. 1/4
06/08/2002 14:17 REG. PRÄS. STUTTG. KAMPFMITTELBESEITIGUNGSDIENST

FAX



REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg



Kampfmittelbeseitigungsdienst • Pfaffenwaldring 1 • 70569 Stuttgart

Stadt Mannheim
Sicherheit und Ordnung
Herr Kleinheinz
Postfach 100034
68171 Mannheim

Fax 0621-293-2197

Stuttgart, 06.08.2002
Durchwahl (07 11) 745 192- 14
Telefax (07 11) 745 192- 29
Name: Grill
Aktenzeichen: 14.1-111.8/MA-1708

BV: Park and Ride Parkplatz südlich Haltepunkt Friedrichsfeld Süd Gebweilerstraße

Ihr Antrag vom 30.07.2002

Anlagen Luftbilddauswertung 3 Blatt

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Kampfmittelbeseitigungsdienst des Landes Baden - Württemberg hat den beantragten Bereich für einen anderen Antragsteller bereits überprüft.
Diese Auswertungen erhalten Sie als Anlage.
Der KMBD hat keinerlei weitere Informationen.

Mit freundlichen Grüßen

J. Grill
Grill
Fwv KMBD

Postanschrift:
Pfaffenwaldring 1
70569 Stuttgart

Telefon: (07 11) 74 51 92-0
Telefax: (07 11) 74 51 92-29

X.400: c=DE;o=DRP;ou=BW;cn=RPS;ou=KMBD
E-Mail: kbd@rps.bwl.de
Internet: www.rp.baden-wuerttemberg.de

Dienstzeiten:
Montag : 07.30 - 16.00
Mi. - Do. : 07.00 - 16.00
Freitag : 07.00 - 12.00

Anlage zu Az.: 14.1-1116.8 /MA-1661

Luftbilddauswertung
26.07.2002
S. Müller

Ergebnis der Auswertung der vorliegenden Luftbilder:

Umbau Bahnhof MA-Friedrichsfeld Süd Vogesenstr.

Flist: 60095

Karte: 6517.21 GK-R: 3489100 H: 5477970

Regierungspräsidium
Stuttgart
-Kampfmittelbeseitigungsdienst-
Baden-Württemberg
Pfaffenwaldring 1
70569 Stuttgart
Telefon 0 711 / 74 51 92-0
Fax 0 711 / 74 51 92-29

Auswertung	ja	nein
Bombardierung Innerhalb des BV zu erkennen		X
Bombardierung der näheren Umgebung (Entfernung < 50 m)		X
Bahnanlagen zerstört (Luftichtig)		X

Maßnahmen:

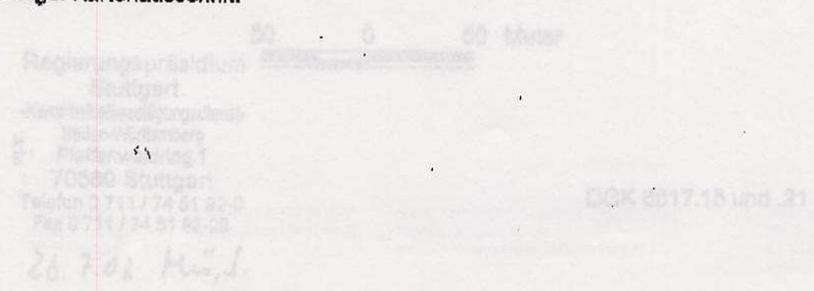
Keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Bemerkung:

Auf den Luftbildern haben wir im Untersuchungsbereich keine Hinweise auf Bombardierung mit Sprengbomben festgestellt.
Sonstige Erkenntnisse über Bombardierung bzw. Vorhandensein von Bombenblindgängern im Untersuchungsgebiet liegen uns nicht vor.
Nach unserem jetzigen Kenntnisstand sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Diese Mitteilung kann nicht als Garantie der Kampfmittelfreiheit gewertet werden.

Anlage: Kartenausschnitt



AUG. 2002 (DO) 13:17
09/2002 14:11

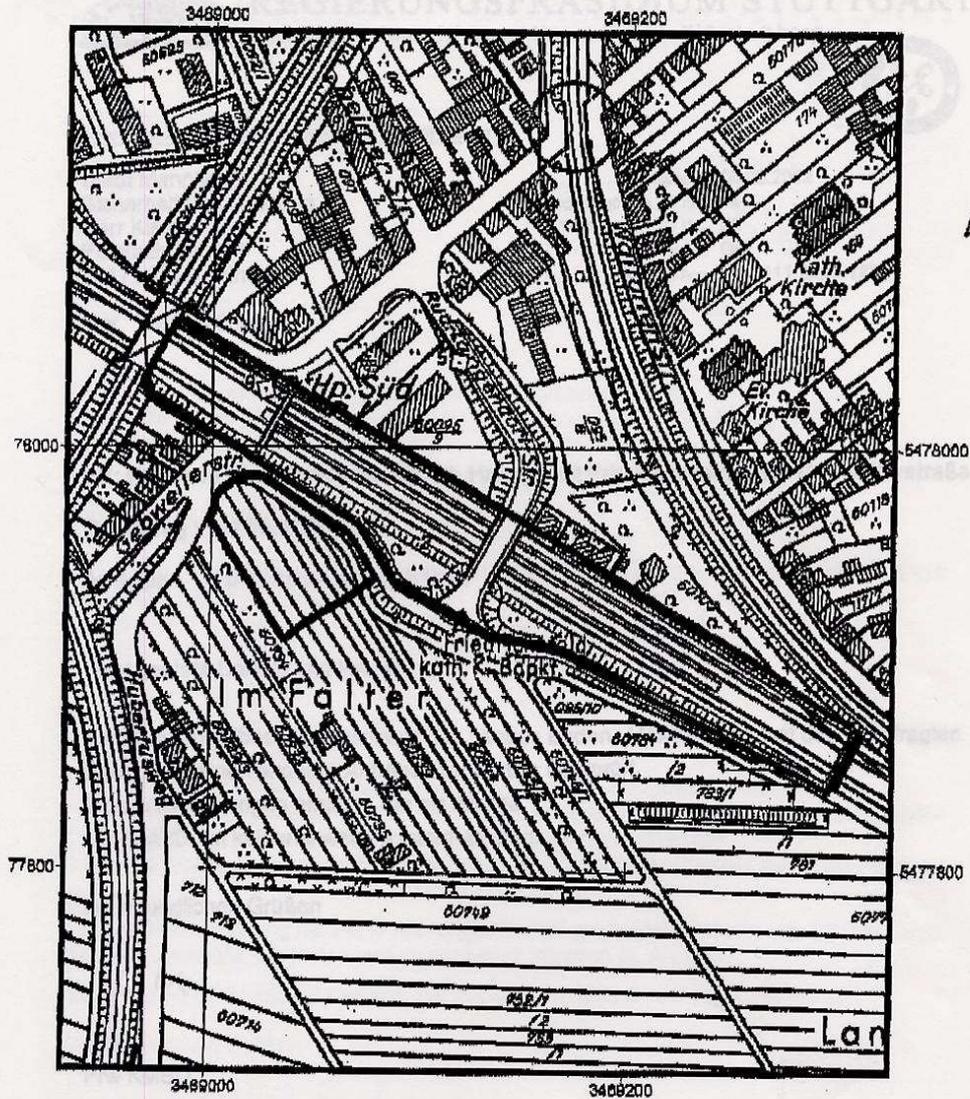
VERKEHRSBEHÖRDE

+49 621 2932186

S. 4/4

Aktenzeichen : MA-1861

Haltepunkt MA-Friedrichsfeld Süd



50 0 50 Meter

Regierungspräsidium
Stuttgart

-Kampfmittelbeseitigungsdienst-

Baden-Württemberg

Pfaffenwaldring 1

70569 Stuttgart

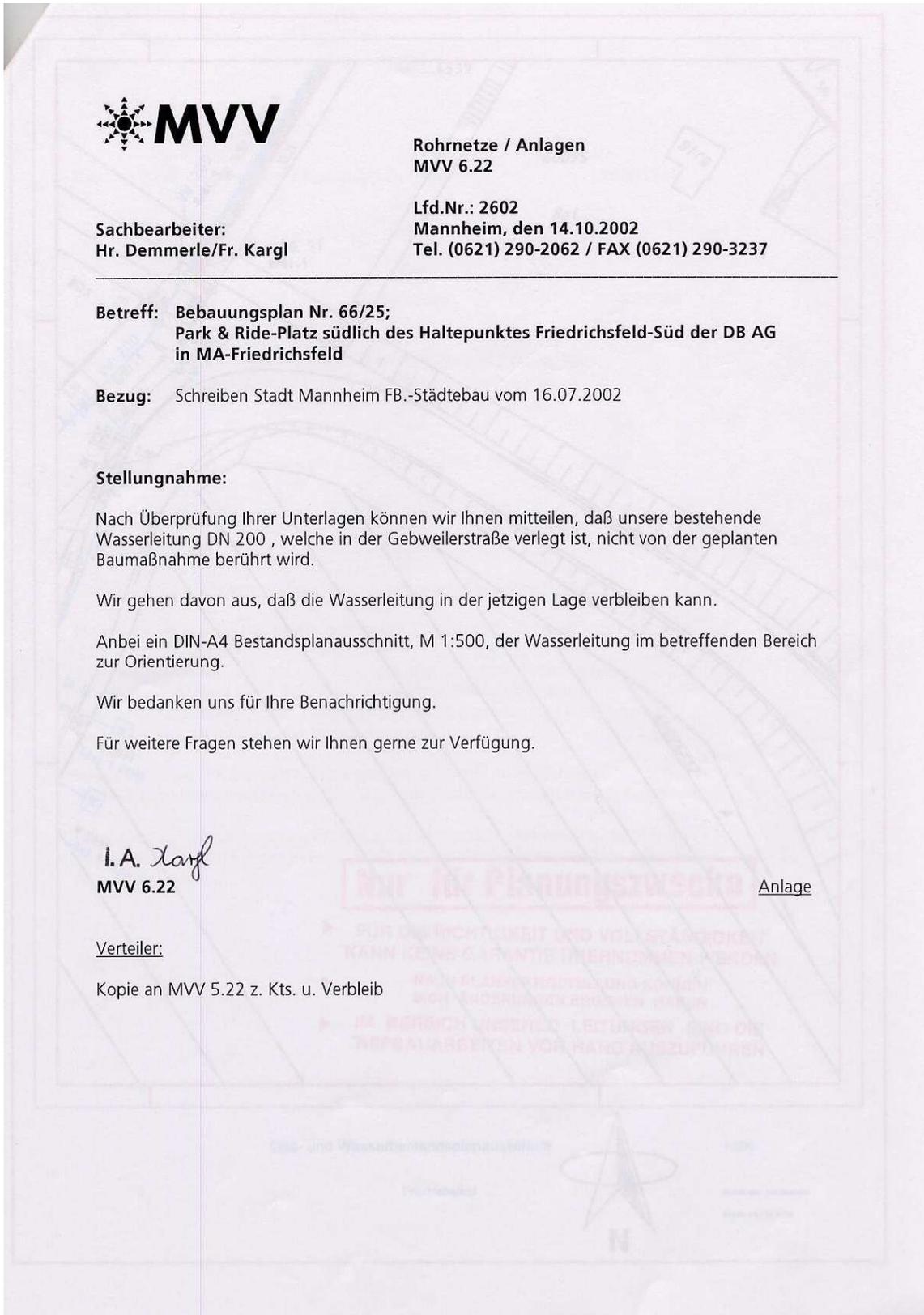
Telefon 0 711 / 74 51 92-0

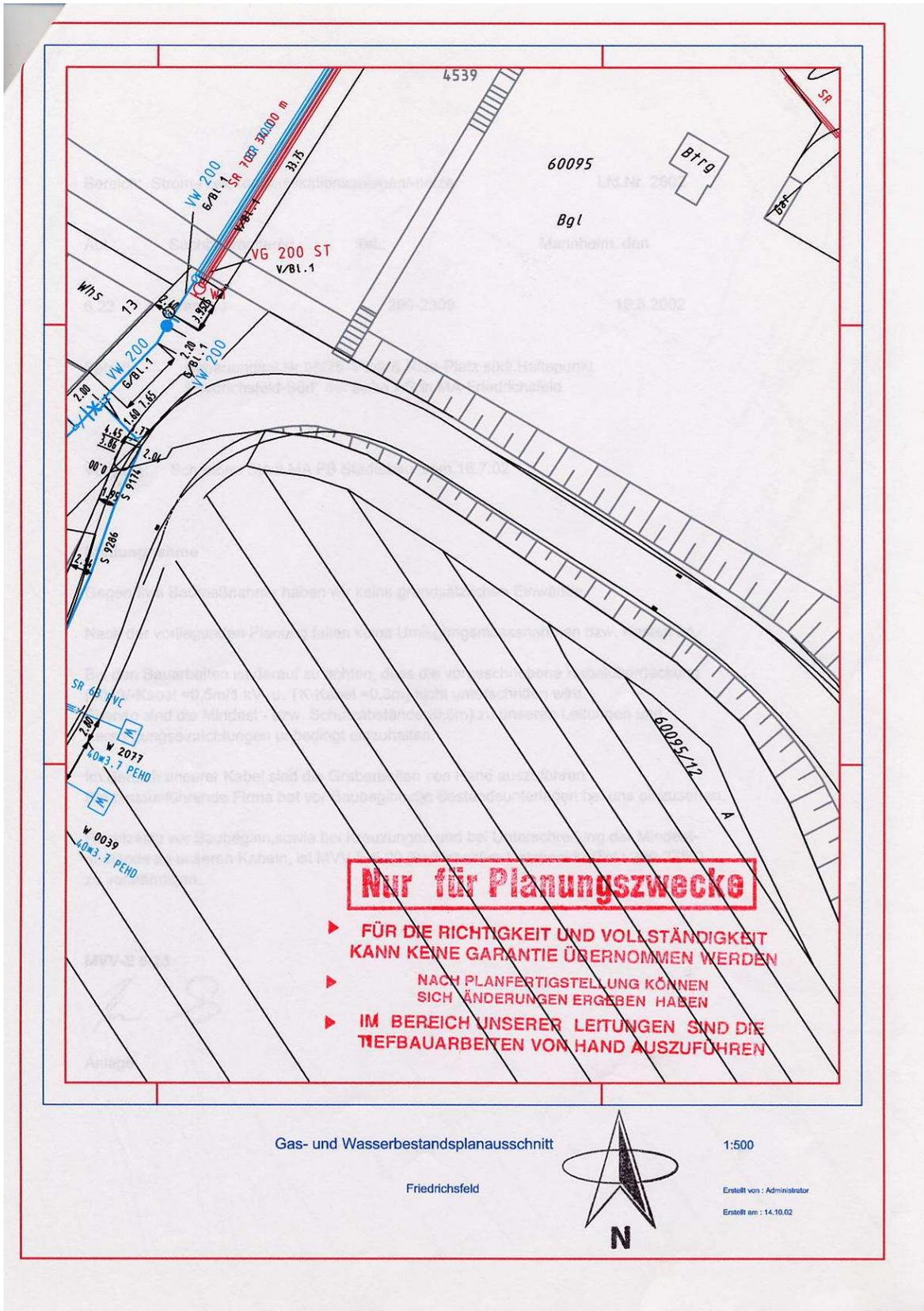
Fax 0 711 / 74 51 92-29

26.7.02 M.H.S.

DGK 6517.15 und .21

**A2.2.3 MVV 6.22 Rohrnetze/Anlagen
(Schreiben vom 14.10.2002)**





**A2.2.4 MVV 6.23 Strom-Telekomm.Anlagen/-netze
(Schreiben vom 19.08.2002)**

Bereich: Strom-/Telekommunikationsanlagen/-netze Lfd.Nr. 2602

Abt.: Sachbearbeiter/in : Tel.: Mannheim, den

6.23 Brandes 290-2309 19.8.2002

Betreff: Bebauungspl.Nr.66/25 "Park & Ride-Platz südl.Haltepunkt
Friedrichsfeld-Süd" der Bahn AG in MA-Friedrichsfeld

Vorgang: Schreiben Stadt MA FB Städtebau vom 16.7.02

Stellungnahme

Gegen Ihre Baumaßnahme haben wir keine grundsätzlichen Einwände.

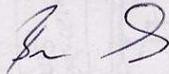
Nach der vorliegenden Planung fallen keine Umlegungsmassnahmen bzw. Kosten an.

Bei den Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass die vorgeschriebene Kabelüberdeckung (20 kV-Kabel =0,5m/1 kV- u. TK-Kabel =0,3m) nicht unterschritten wird. Ebenso sind die Mindest- bzw. Schutzabstände (0,5m) zu unseren Leitungen und Versorgungseinrichtungen unbedingt einzuhalten.

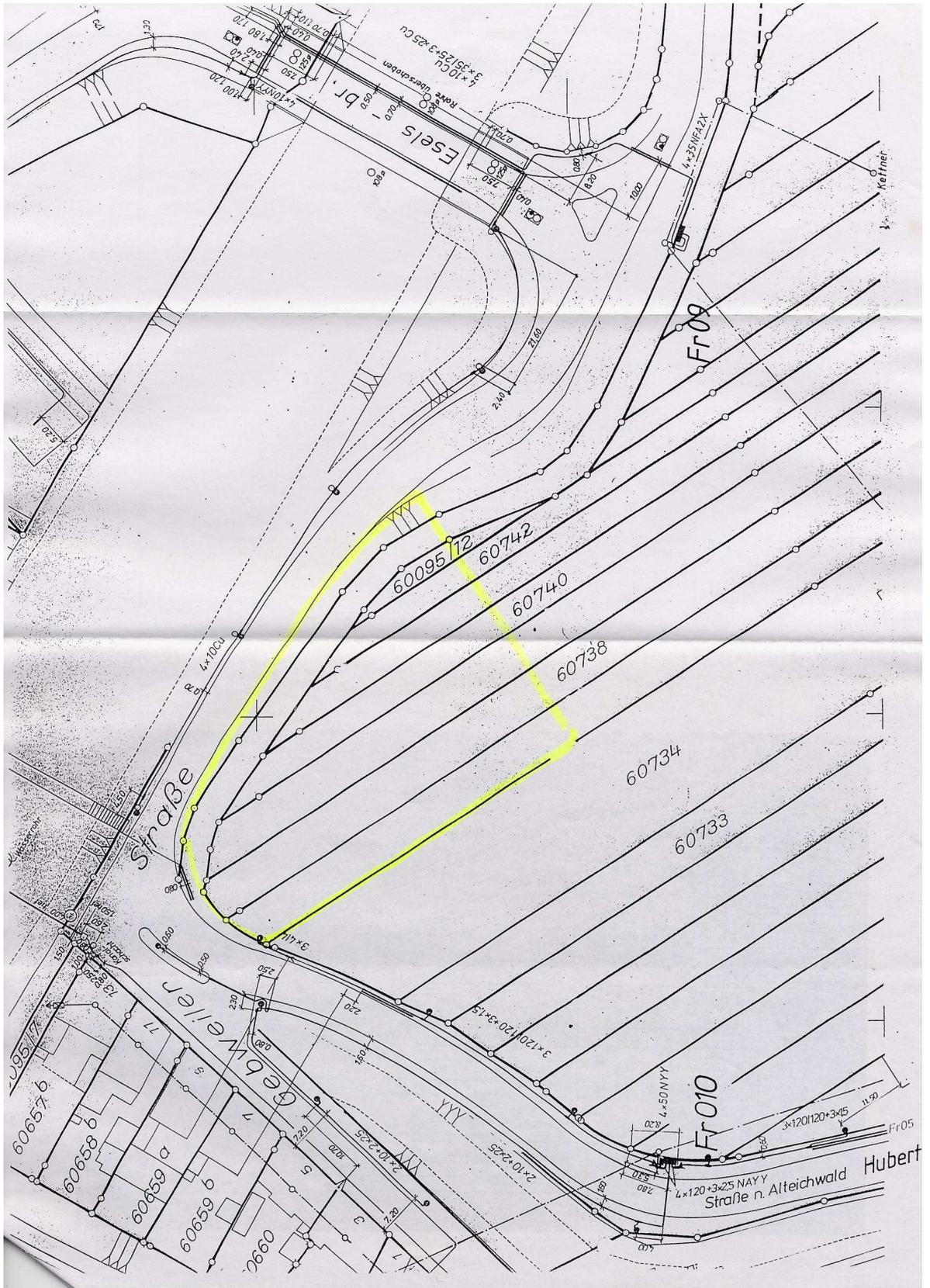
Im Bereich unserer Kabel sind die Grabarbeiten von Hand auszuführen. Die bauausführende Firma hat vor Baubeginn die Bestandsunterlagen bei uns einzusehen.

Rechtzeitig vor Baubeginn, sowie bei Kreuzungen und bei Unterschreitung der Mindestabstände zu unseren Kabeln, ist MVV-E 5.20 (Betriebsbüro Netzbezirke/Tel.: 290-2755), zu verständigen.

MVV-E 6.23



Anlage



**A2.2.5 DB Netz AG
(Schreiben vom 23.08.2002)**

Fahrweg

DB Netz AG • Niederlassung Südwest • Immobilienmanagement •
Postfach 2266 • 76010 Karlsruhe

Stadt Mannheim
FB Städtebau
Collinistr. 1

68161 Mannheim



Die Bahn

DB Netz AG
Niederlassung Südwest
Immobilienmanagement
Schwarzwaldstraße 86
76137 Karlsruhe
www.bahn.de

FACHBEREICH STÄDTEBAU

Empf.: 28. AUG. 2002

FBL	Abt.
-----	------

[Handwritten signature]

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen/Bearbeitung	Telefon/Fax/E-Mail	Datum
61.22 – 66/25 16.07.02	N-SW-B 02 Mn Bg 01.81/02HD Gernot Malzahn	0721 938-7837 0721 938-7449 Gernot.Malzahn@bahn.de	23.08.2002

Bebauungsplan Nr., 66/25 Park&Ride-Platz südlich des Haltepunktes Friedrichsfeld-Süd der DB AG in Friedrichsfeld-Süd

Sehr geehrte Damen und Herren,

dem vorliegenden Bebauungsplan stimmen wir zu, wenn folgende Bedingungen beachtet werden:

- Das Grundstück Flurstück Nr.: 60095/12 befindet im Besitz der DB AG. Dieses Grundstück ist von der Stadt Mannheim zu erwerben.
- Wegen der Nähe zur Bahnlinie bitten wir jedoch alle notwendigen Schutzmaßnahmen entsprechend § 9, Abs. 1, Nr. 24 BauGB im Textteil der weiterführenden Planung festzuschreiben. Eventuell notwendige Einrichtungen zur Lärminderung sind ausschließlich auf Fremdgrund zu Lasten der Gemeinde oder der Anlieger zu errichten.
- Immissionen aus dem Betrieb und der Unterhaltung der Eisenbahn sind entschädigungslos zu dulden. Hierzu gehören auch Bremsstaub, Lärm und Erschütterungen. Schutzmaßnahmen gegen Einwirkungen aus dem Bereich der Eisenbahn haben auf Kosten des Bauherrn zu erfolgen.
Hinweis: durch das elektromagnetische Feld der Oberleitung können unter Umständen Störungen in elektronischen Geräten (TV, Computer o.ä.) verursacht werden.

DB Netz AG
Sitz Frankfurt am Main
Registergericht
Frankfurt am Main
HRB Nr. 50879
USt-IdNr.: DE199861757

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Hartmut Mehdorn

Vorstand:
Roland Heinisch,
Vorsitzender

Dagmar Haase
Klaus Junker
Dr. Matthias Zieschang

-2-

- Beleuchtungsanlagen von Parkplätzen , Wegen, Werbung und dergleichen, sind Blendfrei zum Bahnbetriebsgelände hin zu gestalten. Sie sind in ihrer Farbgebung und Strahlrichtung so anzuordnen, dass jegliche Signalverwechslung und Blendwirkung ausgeschlossen ist.
- Die Abstandsflächen laut der Landesbauordnung (LBO) sowie die baurechtliche die nachbarrechtlichen Bestimmungen sind einzuhalten.
- Die Sicht auf Eisenbahn-Signale dürfen nicht beeinträchtigt werden.
- Die Einfriedung zur Bahnseite hin muss auf dem Gelände des Antragstellers errichtet werden Türöffnungen in der Einzäunung sind nicht gestattet. Der Bauherr muss das Grundstück im Interesse der öffentlichen Sicherheit der auf seinem Grundstück verkehrenden Personen derart einfrieden, dass ein Betreten der Bahnanlagen verhindert Die Einfriedung ist von dem Bauherrn und seinen Rechtsnachfolgern auf Ihre Kosten laufend instandzusetzen und ggf. zu erneuern.
- Parkplätze und Kfz-Fahrstrassen sind zur Bahnseite hin auf ihre ganze Länge mit Schutzplanken o.ä. abgesichert werden, damit ein unbeabsichtigtes Abrollen zu Bahngleis in jedem Falle verhindert wird. Die Schutzvorrichtung ist von dem Bauherrn und seinen Rechtsnachfolgern auf Ihre Kosten laufend instandzusetzen und ggf. zu erneuern.
- Falls noch nicht geschehen, bitten wir im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange das Eisenbahn-Bundesamt zu beteiligen. Zuständige Stelle: Eisenbahn-Bundesamt (EBA), 76135 Karlsruhe, Südendstr. 44
- Wir bitten um weitere Beteiligung am Verfahren.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

Malzahn

DB Netz AG
100 Postfach am Markt
Rechtsanwältin
Präsidentin des BBR
HRB N. 40079
020-909-110 (ab 09:00 Uhr)

Präsidentin des
Aufsichtsrates
Christine Malzahn

Präsident
Frank Hees
Kaufmann

Präsident
Klaus Jochen
Dr. Ingrid Jochims

**A2.2.6 Landesdenkmalamt BW Außenstelle Karlsruhe Archäologische Landespflege
(Schreiben vom 14.08.2002)**



LANDESDENKMALAMT BADEN-WÜRTTEMBERG
Außenstelle Karlsruhe – Archäologische Denkmalpflege –

Landesdenkmalamt Baden-Württemberg · Amalienstraße 36 · 76133 Karlsruhe

Stadt Mannheim
Fachbereich Städtebau
Collinstr. 1
68161 Mannheim

Karlsruhe, den

FACHBEREICH STÄDTESBAU	
Eing.: 19. AUG. 2002	
FBL	Abt.
<i>n.v.P.</i>	<i>61.2</i>

14.08.02

Durchwahl (07 21) 9 18 54 00
Telefax (07 21) 9 18 54 10
Aktenzeichen:
(Bitte bei Antwort angeben)

Bebauungsplan Nr. 66/25 Park&Ride-Platz
Ihr Schreiben vom 16.07.02

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Landesdenkmalamt, Archäologische Denkmalpflege, erhebt gegen die Planung in der vorgelegten Form keine Einwände.

Sollten bei der Durchführung der vorgesehenen Arbeiten archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden, sind diese umgehend dem Landesdenkmalamt Baden-Württemberg, Archäologische Denkmalpflege, Amalienstraße 36, 76133 Karlsruhe zu melden. Die Fundstelle ist vier Werktage nach der Anzeige unberührt zu lassen, wenn nicht das Landesdenkmalamt einer Verkürzung dieser Frist zustimmt (§ 20.1 DSchG).

Die Planunterlagen wurden an das Referat 12 (Bau- und Kunstdenkmalpflege) Durmersheimer Straße 55, 76185 Karlsruhe weitergeleitet. Von dort wird Ihnen ggf. eine eigene Stellungnahme zugesandt.

Auf die Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes über Ordnungswidrigkeiten (§ 27 DSchG) wird hingewiesen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Britta Rabold

Bankverbindung: Landesoberkasse Baden-Württemberg · Baden-Württembergische Bank Karlsruhe: Konto 4 002 015 800 (BLZ 660 200 20)

**A2.2.7 FB 63 Baurecht und Umweltschutz
(Schreiben vom 25.07.2002)**

<p>Amt FB 63 Baurecht und Umweltschutz</p> <p>FB 61 Frau Leible</p>	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">FACHBEREICH STÄDTEDAU</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">Eing.: 26. JULI 2002</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">FB</td> <td style="text-align: center;">Amt</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"> </td> </tr> </table>	FACHBEREICH STÄDTEDAU		Eing.: 26. JULI 2002		FB	Amt		
FACHBEREICH STÄDTEDAU									
Eing.: 26. JULI 2002									
FB	Amt								
<p>Datum und Zeichen Ihres Schreibens</p>	<p>Geschäftszeichen/Sachbearbeitung</p>	<p>Telefon</p>	<p>Tag</p>						
	63.22 / Müller	7433	25.07.2002						
<p>Bebauungsplan Nr. 66/25 „Park & Ride-Platz südlich des Haltepunktes Friedrichsfeld – Süd“ Hier: Stellungnahme 63.2</p> <p><u>Wasser- und Abfallrecht, Wasser- und Abfalltechnik:</u></p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass sich das B-Plan-Gebiet in Wasserschutzzone III A des Wasserwerkes Rheinau befindet, die dazugehörige Rechtsverordnung ist zu beachten. Nach § 6 der RVO ist das Versickern von Abwasser in Zone III A verboten. Es ist zu überprüfen, ob das B-Plangebiet vollständig in den Einzugsgebieten der Regenwasserbehandlungsanlagen der Stadt Mannheim erfasst sind.</p> <p>Grundwasserstände (aktuelle, Extremwerte) können bei Herrn Lies (Tel. 7520) angefordert werden.</p> <p>Evtl. vorhandene Brunnen und Pegel dürfen nur in Absprache mit dem FB 63 rückgebaut werden.</p> <p><u>Bodenschutz/Altlasten:</u></p> <p>Von Seiten der unteren Bodenschutzbehörde bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken.</p> <p><u>Naturschutz:</u></p> <p>Grundsätzlich bestehen gegen die geplanten Maßnahmen aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde keine Bedenken. Die in der Anlage überarbeitete Auswahlliste (3.3), der zu verwendenden Bäume und Sträucher, ist entsprechend abzuändern. fehlt! le</p> <p>Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass entsprechend § 29 a Naturschutzgesetz Baden-Württemberg nur gebietsheimische Pflanzen zu verwenden sind.</p> <p><u>Immissionsschutz:</u></p> <p>Von Seiten der unteren Immissionsschutzbehörde bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken.</p> <p style="margin-top: 20px;">i.A. </p> <p style="text-align: right;">...</p>									

**A2.2.8 Polizeipräsidium Mannheim Stabsbereich Verkehr
(Schreiben vom 27.08.2002)**



Polizeipräsidium Mannheim

Stabsbereich Verkehr

Polizeipräsidium Mannheim, Postfach 100029, 68149 Mannheim

Stadt Mannheim
-FB 61-
Postfach 10 00 35

68133 Mannheim

FACHBEREICH STÄDTEBAU	
Eing.: 30. AUG. 2002	
FBL	Abt.
<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>

Aktenzeichen: VK/1132.6-2 Sachbearbeiter(in): Jacob/Di Telefon / Fax: 06 21/1 74-23 11 Datum: 27.08.2002
 06 21/1 74-45 15
 fest.vk@ppma.bwl.de

Bebauungsplan Nr. 66/25

hier: Park & Ride-Platz südlich des Haltepunktes Friedrichsfeld-Süd der DB AG in Mannheim-Friedrichsfeld

Dortiges Ersuchen vom 16.07.2002, Sb.: Frau Leible

Gegen die Planung bestehen aus verkehrspolizeilicher Sicht keine Bedenken.

Im Rahmen der Kinderfreundlichkeitsprüfung ergibt sich die Frage nach einer sicheren Fahrradabstellmöglichkeit. Wir bitten dies bei der Ausbauplanung zu prüfen.

[Signature]
Jacob
Polizeihauptkommissar

**A2.2.9 Amt für Landwirtschaft, Landschafts- und Bodenkultur Sinsheim
(Schreiben vom 02.08.2002)**



**AMT FÜR LANDWIRTSCHAFT, LANDSCHAFTS- UND BODENKULTUR
SINSHEIM**

Amt für Landwirtschaft, Landschafts- und Bodenkultur,
General - Sigel - Str. 12, 74889 Sinsheim

Sinsheim, 02.08.2002
Durchwahl (07261) 151- 379
Name: Herr Dr. Festl
Aktenzeichen: 2511
OM Mannheim
(Bitte bei Antwort angeben)

Stadt Mannheim
FB Städtebau

Collinstr. 1
68161 Mannheim

FACHBEREICH STÄDTEBAU

Eing.: - 6. AUG. 2002

FBL	Abt.
[Handwritten Signature]	[Handwritten Initials]

**Bebauungsplan Nr. 66/25
Park&Ride-Platz südlich des Haltepunktes Friedrichsfeld-Süd der DB AG in MA-
Friedrichsfeld**

**Beteiligung als Träger öffentlicher Belange an Bauleitplanverfahren und ver-
gleichbaren Satzungsverfahren (§ 4 Abs. 1 BauGB)**

Ihr Schreiben vom 16.07.02, Eingang 30.07.02, Az. 61.2.2 - 66/25

Anlagen: 1

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Sinne der Verwaltungsvorschrift über die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange an Bauleitverfahren vom 21.12.1995 (GABl. Vom 14.02.1996, S. 54) nehmen wir wie folgt Stellung:

Rechtliche Grundlagen der Stellungnahme

§ 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 8 BauGB: Bei der Aufsteiung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen die Belange der Land- und Forstwirtschaft

§ 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB: Landwirtschaftlich genutzte Flächen sollen nur im notwendigen Umfang für andere Nutzungsarten vorgesehenen und in Anspruch genommen werden.

§ 1a Abs. 1 BauGB: Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden. Gleiches gilt nach § 4 Abs. 2 Bodenschutzgesetz.

Dienstgebäude:
General - Sigel - Str. 12
74889 Sinsheim

Vermittlung
(07261) 151-300

Telefax
(07261) 151-315

X.400: C = DE; A = DBP; P = BWL;
O = ALLBSNH;
S = POSTSTELLE

E-Mail:
POSTSTELLE@ALLBSNH.BWL.DE

- 2 -

- 2 -

Fachliche Stellungnahme, Bedenken und Anregungen:

Die betroffenen landwirtschaftlich genutzten Flurstücke Nr. 60736 bis 60743 sind bisher durch den befestigten Feldweg parallel zur Gebweilerstraße angemessen erschlossen. Diese Erschließung entfällt, wenn die P+R-Plätze wie geplant erstellt werden. Der Erdweg am anderen Ende dieser Flurstücke ist praktisch nicht benutzbar. Gründe:

- a) im Westen ist die Zufahrt vom Hubertusweg her wegen der Zäune der angrenzenden Flurstücke zu schmal für landwirtschaftliche Fahrzeuge (bis 3m breit!)
- b) im Osten ist die Zufahrt zu schmal wegen der Bäume auf den angrenzenden Flurstücken.

Die vorgelegte Planung führt dazu, dass die Bewirtschaftung der o. g. Flurstücke extrem erschwert bis unmöglich gemacht wird, weil die ausreichende Erschließung entzogen wird.

Gegen die Planung bestehen daher erhebliche Bedenken, die jedoch durch eine Planänderung ausgeräumt werden können.

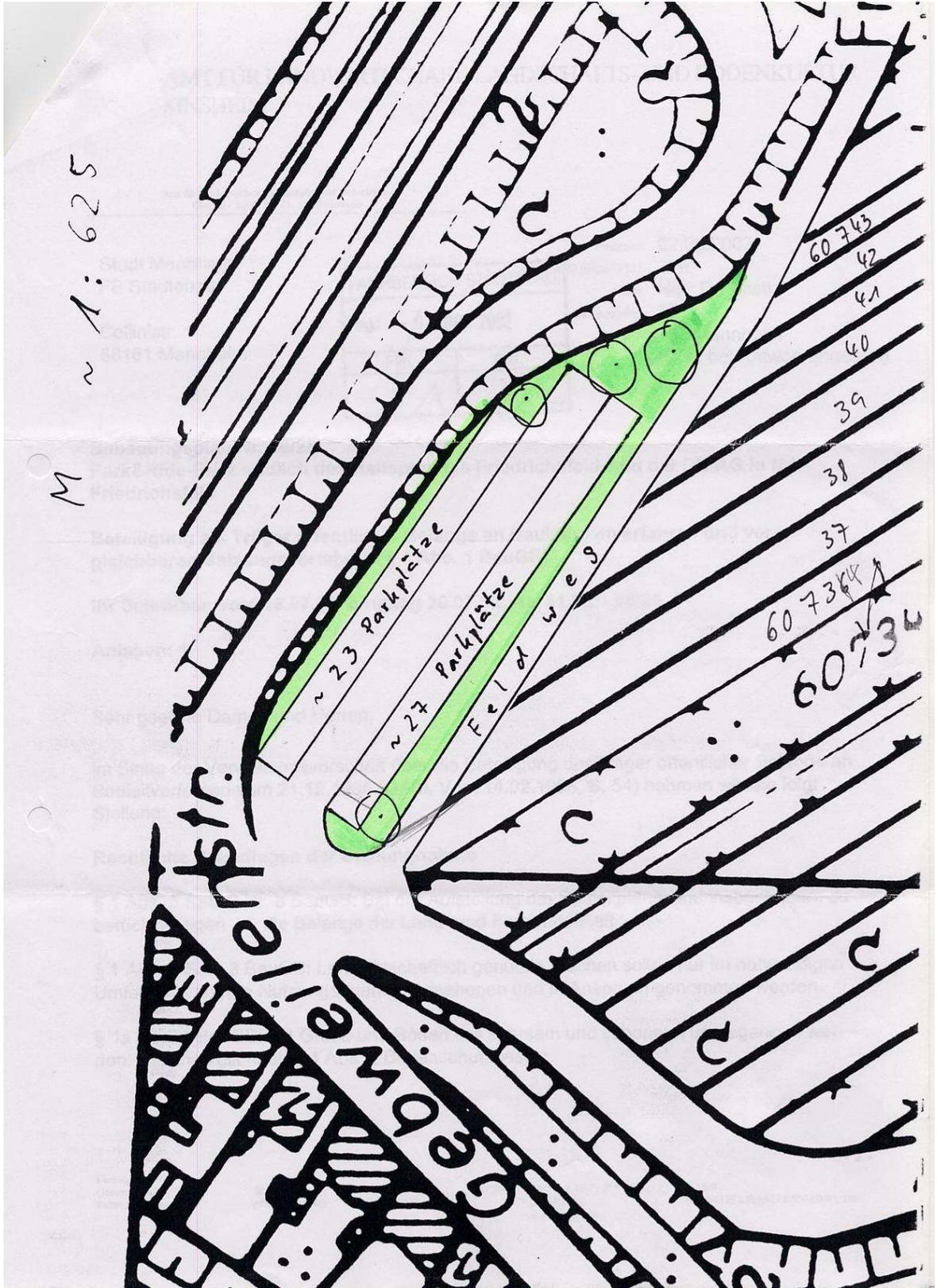
Hierzu wird folgende Gestaltung (siehe Anlage) der Parkplätze an etwa der gleichen Stelle vorgeschlagen. Begründung:

1. Die Flurstücke werden wie bisher durch einen befestigten Feldweg erschlossen.
2. Der Feldweg wird als klare Trennlinie zwischen der freien Flur und dem städtebaulichen Bereich angelegt.
3. Der Verkehr auf dem Feldweg wird entflochten von dem Verkehr des Park&Ride-Platzes
4. Die Einmündung des Feldweges in Gebweilerstraße/Hubertusweg wird durch größere Kurvenradien wesentlich verbessert.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Festl





A2.2.10 MVV OEG AG
(Schreiben vom 18.09.2002)



*H. Heidenreich F.W.
bitte f. H. Leibler
R. 24.9.07
Dudu
exl. 25.9.*

MVV OEG AG · Luisenring 49 · 68159 Mannheim

Stadt Mannheim
FB Städtebau
Collinstraße 1

68161 Mannheim

FACHBEREICH STÄDTEBAU

Eing.: 24. SEP. 2002

FBL	Abt.
-----	------

Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Bearbeiter / An	Telefon-Durchwahl	Fax-Durchwahl	Datum
16.07.02	7.12.0.1	Herr Zencke	465-316	-336	18.09.02

Gz: 61.2.2 – 66/25
Bebauungsplan Nr. 66/25
Park&Ride-Platz südlich des Haltepunktes Friedrichsfeld-Süd der DB AG in MA-Friedrichsfeld

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Verlauf des Hubertusweges und der Gebweiler Straße verkehrt mit einigen Fahrten unsere Buslinie 143 Seckenheim – Friedrichsfeld – Alteichwaldsiedlung in beiden Fahrtrichtungen.

In Fahrtrichtung von der Alteichwaldsiedlung nach Friedrichsfeld befindet sich kurz vor der Einmündung des Hubertusweges in die Gebweiler Straße die Bushaltestelle GEBWEILER STRASSE. Diese Bushaltestelle wird auch von der Ruf-Taxi-Linie Friedrichsfeld – Alteichwaldsiedlung bedient.

Da nun in unmittelbarer Nähe dieser Haltestelle eine Park&Ride-Anlage geplant ist, bitten wir Sie im Rahmen dieser Maßnahme zu prüfen, ob die bestehende Haltestelle in den Bereich des Bebauungsplanes gelegt werden kann. Dadurch könnte die Haltestelle eine behindertengerechte Ausstattung erhalten. Unter Umständen wäre es auch möglich in der Gegenrichtung eine behindertengerechte Haltestelle vorzusehen.

Für Ihre Bemühungen vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

MVV OEG AG

Heidenreich

i.V.
Heidenreich

Zencke

i.A.
Zencke

MVV OEG AG · Luisenring 49 · 68159 Mannheim
 Telefon: 06 21 / 2 90 - 0 · Telefax: 06 21 / 2 90 - 23 24
 E-Mail: oeg@mvv.de · Internet: http://www.mvv.de
 Vorsitzender des Aufsichtsrates: Oberbürgermeister Gerhard Widder
 Vorstand: Roland Hartung (Sprecher) · Klaus Cürth · Dr. Werner Dub

Volksbank Rhein-Neckar eG · BLZ 670 900 00 · Konto-Nr. 289604 · Swift-Code: GENODE61MA2
 Deutsche Bank AG · BLZ 670 700 10 · Konto-Nr. 0 305 250 · Swift-Code: DEUTDE33HAN
 Sparkasse Rhein Neckar Nord · BLZ 670 501 01 · Konto-Nr. 208 330 · Swift-Code: MANSDE66XXX
 Sitz und Registergericht: Mannheim · Handelsregister-Nr. HRB 33
 USt-IdNr.: DE 143845543

**A2.2.11 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Mannheim Amt für Arbeits- und Umweltschutz
(Schreiben vom 01.08.2002)**



STAATLICHES GEWERBEAUFSICHTSAMT MANNHEIM
- Amt für Arbeits- und Umweltschutz -

Staatl. Gewerbeaufsichtsamt • Postfach 10 12 38 • 68012 Mannheim

Stadt Mannheim
Fachbereich Städtebau
Postfach 10 00 35

68133 Mannheim

Mannheim, 01.08.2002

Aktenzeichen: 2516

Bearbeiter/in: 4.3/EI/Ab

Durchwahl: 0621/292-4346

e-mail:

Rolf.Ebel@gaama.gaa.bwl.de

FACHBEREICH STÄDTEBAU	
Eing.: - 6. AUG. 2002	
FBL	Abt.

Bebauungsplan Nr. 66/25
„Park & Ride-Platz Südlich des Haltepunktes Friedrichsfeld-Süd der DB AG in
Mannheim-Friedrichsfeld
- Einholung der Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange

Ihr Schreiben vom 16.07.2002

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die vorliegende Planung zur Errichtung eines Park & Ride-Platzes an der Orts-
grenze von Friedrichsfeld bestehen von hier aus keine grundsätzlichen Bedenken.

Die hiesigen Vorstellungen und Bedenken zu einer Änderung der Schallsituation (Zu-
nahme) wurden bereits bei unserer Stellungnahme zur Durchführung der UEP-Prüfung
geäußert (Schreiben vom 20.06.2002, Az: 4.2/Ei/Ab).

Mit freundlichen Grüßen

Ebel

Dienstgebäude:
68165 Mannheim
Augustaanlage 22-24

Telefon: 0621 / 292-4301
Telefax: 0621 / 292-4617
e-mail: poststelle@gaama.gaa.bwl.de
Internet: www.gaa.baden-wuerttemberg.de

Bushaltestelle:
„Am Friedrichsplatz“
Linie L, M und N

1. Ergebnisse der Frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB und der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Gemäß Aufstellungsbeschluss vom 09.04.2002 (Beschlussvorlage 199 / 2002) hat der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ der Stadt Mannheim im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB in der Zeit vom 22.04.2002 bis 06.05.2002 zur Einsicht ausgelegen.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden vom 16.07.2002 bis 30.08.2002 um Stellungnahme zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 66.25 „Park & Ride - Platz Friedrichsfeld - Süd“ der Stadt Mannheim gebeten.

Über die Anregungen der Öffentlichkeit sowie die Stellungnahmen der Dienststellen, Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen, in denen Anregungen vorgebracht wurden, wird empfohlen, wie folgt zu entscheiden.

1.1 Öffentlichkeit

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gingen vier Schreiben mit Anregungen ein.

Nr.	Öffentlichkeit	Schreiben vom	Anregungen		s. Ziffer	s. Anlage
			Ja	nein		
a		28.04.2002	x		1.1.1	A 2.1.1
b		24.04.2002	X		1.1.2	A 2.1.2
c		24.04.2002	x		1.1.3	A 2.1.3
d		02.05.2002	x		1.1.4	A 2.1.4

1.1.1 a – Schreiben vom 28.04.2002

Zum vorgelegten Planentwurf werden Anregungen und Bedenken zum Ausdruck gebracht.

Die dargestellte Lösung ergibt zum jetzigen Zeitpunkt für die städtebauliche Entwicklung im Bereich Gebweilerstraße / Hubertusweg / Alt Eichwald eine Einschränkung aller Zukunftsplanungen und sollte als Gesamtkomplex geplant und überdacht werden.

Da die konkreten Pläne der DB-AG für den Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd noch nicht vollständig und gesichert vorliegen, behindert die jetzige Planung die weitsichtige Entwicklung dieses Stadtbereiches, des Haltepunktes und führt u.U. zu hohen Änderungskosten in der Folge.

Die L 597 alt wurde mit einem schienengleichen Bahnübergang in der Gebweilerstraße geführt. Nach dem Neubau der Trasse über die Steinzeugstraße und einer Straßenbrücke wurde das Teilstück in der Gebweilerstraße aufgefüllt. Es wird daher die Frage gestellt, wieso nun eine landwirtschaftlich genutzte natürliche, ökologisch wertvolle, Großfläche versiegelt werden soll, wenn doch eine Umwidmung des ehemaligen Straßenstückes fast zu dem gleichen Ergebnis führen könnte. Auch würden die Kosten für Entwässerung und Abführung des Oberflächenwas-

sers aufgrund der wesentlich kürzeren Wege niedriger ausfallen. Wenn man bedenkt, welche landwirtschaftlich genutzte Fläche momentan durch die Bebauung „Mühlfeld“ verloren geht, sollte man mit erhöhter Sensibilität jeden Verlust an diesen natürlichen Flächen sorgsam prüfen und bewerten.

Stellungnahme:

Die Planungen und Baumaßnahmen am Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd (behindertengerechter Fußgängersteg mit Aufzug) wurden 2005 abgeschlossen. Der geplante Park & Ride - Platz fügt sich in die Gesamtkonzeption am Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd ein.

Nördlich des Haltepunktes sind keine Flächen für die Anlage eines Park & Ride - Platzes vorhanden.

Die angesprochene alternative Fläche zwischen Gebweilerstraße und Hubertusweg ist als Park & Ride - Platz nicht geeignet. Die Fläche weist einen ungünstigen Zuschnitt auf. Der Bereich ist insgesamt zu schmal um zwei Parkreihen mit mittiger Fahrbahn anzuordnen. Bei einer direkten Anfahrt der Parkplätze von der Gebweilerstraße auf der einen Seite und dem Hubertusweg auf der anderen Seite würde es in Stoßzeiten zu massiven Verkehrsbehinderungen kommen. Insgesamt könnten daher in diesem Bereich nur weniger als 20 Stellplätze Platz finden. Damit kann der erforderliche Stellplatzbedarf von 50 Stellplätzen und einzelnen Motorradstellplätzen dort bei weitem nicht untergebracht werden.

Der Stellplatzbedarf wurde durch Verkehrszählungen vor Ort und indem die Parkvorgänge im Umfeld des Haltepunktes beobachtet wurden, von der Stadt Mannheim ermittelt. Anwohner haben außerdem bestätigt, dass insbesondere außerhalb der Ferienzeiten die Zufahrtsstraßen (Hubertusweg, Gebweilerstraße und die Brücke über die Bahn (Rudolf-Langendorf-Straße) zu geparkt werden. Dies führt zum einen zu Verkehrsbehinderungen und zum anderen zu Konflikten mit Anwohnern. Würde eine Anlage mit deutlich weniger Stellplätzen errichtet werden, so würde sich die Parkplatzsituation im Gebiet kaum verbessern lassen.

Der Bereich der rückgebauten L 597 alt ist zudem ebenfalls nicht versiegelt. Hier wurde eine Grünfläche (Wiese mit Baum- und Strauchpflanzungen im Süden und Norden) angelegt, so dass auch bei Nutzung dieser Fläche Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft verbunden wären.

Auch ist die Entwässerung des Park & Ride - Platzes am vorgesehenen Standort nicht aufwändiger als im Bereich der rückgebauten L 597. Das anfallende Niederschlagswasser wird über Anschluss an den vorhandenen Kanal beseitigt.

Die landwirtschaftliche Fläche die für den Park & Ride - Platz vorgesehen ist, ist derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzt. Somit hat diese Fläche keine besondere ökologische Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz. Zweifelsohne gehen durch den Park & Ride - Platz landwirtschaftlich genutzte Flächen verloren. Da jedoch sinnvolle Alternativen für die Lage des Park & Ride - Platzes nicht gegeben sind und die Herstellung dieses Platzes zur Ordnung des ruhenden Verkehrs im Umfeld des Bahnhofhaltepunktes dringend benötigt wird, sind die Eingriffe in die landwirtschaftliche Fläche nicht vermeidbar.

Beschlussvorschlag:

Aus den oben genannten Gründen werden die Anregungen zurückgewiesen.

1.1.2 b – Schreiben vom 24.04.2002

Zum vorgelegten Planentwurf werden Bedenken zum Ausdruck gebracht.

Dem Vorhaben wird aus folgenden Gründen widersprochen:

1. Der geplante Parkplatz mit 50 Parkplätzen, der unangemessen groß ausgelegt ist, entspricht nicht dem tatsächlichen Bedarf an Parkmöglichkeiten.
2. Statt landwirtschaftliche Fläche in einen Parkplatz umzuwandeln, sollte eher ungenutzte Fläche wie z.B. das Rasengrundstück zwischen der Gebweiler Str. und Hubertusweg (ehemalige L 597) in Betracht gezogen werden.

Stellungnahme:

Zu 1:

Der Stellplatzbedarf wurde durch Verkehrszählungen vor Ort und indem die Parkvorgänge im Umfeld des Haltepunktes beobachtet wurden, von der Stadt Mannheim ermittelt. Anwohner haben außerdem bestätigt, dass insbesondere außerhalb der Ferienzeiten die Zufahrtsstraßen (Hubertusweg, Gebweilerstraße und die Brücke über die Bahn (Rudolf-Langendorf-Straße) zugeparkt werden. Dies führt zum einen zu Verkehrsbehinderungen und zum anderen zu Konflikten mit Anwohnern. Aufgrund der steigenden Benzinpreise ist außerdem davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Stellplätzen durch Berufspendler in den nächsten Jahren nicht nachlassen sondern eher ansteigen wird. Die Errichtung von 50 Parkplätzen erscheint damit angemessen.

Zu 2:

s. Stellungnahme Punkt 1.1.1

Beschlussvorschlag:

Aus den genannten Gründen werden die Anregungen zurückgewiesen.

1.1.3 c – Schreiben vom 24.04.2002

Es wird nicht für sinnvoll gehalten, landwirtschaftlich genutztes Gelände in einen Parkplatz umzuwandeln, solange in unmittelbarer Nähe die frühere Straßenfläche der L 597 (Flst.-Nr. 61234) zur Verfügung steht. Diese Fläche wurde noch nicht entwidmet und könnte jederzeit als Verkehrsfläche ausgebaut werden. Der ehemalige Straßenabschnitt wurde lediglich aufgerissen und mit Bauschutt aufgefüllt, auch die alten Entwässerungsleitungen müssten noch vorhanden sein.

Stellungnahme:

s. Stellungnahme Punkt 1.1.1

Beschlussvorschlag:

Aus den genannten Gründen werden die Anregungen zurückgewiesen.

1.1.4 d – Schreiben vom 02.05.2002

Es wird nicht für sinnvoll gehalten, landwirtschaftlich genutztes Gelände in einen Parkplatz umzuwandeln, solange in unmittelbarer Nähe die frühere Straßenfläche der L 597 (Flst.-Nr. 61234) zur Verfügung steht. Diese Fläche wurde noch nicht entwidmet und könnte wieder als Verkehrsfläche mit geringem finanziellen Aufwand ausgebaut werden.

Sollte trotzdem die Planungsabsicht weiter verfolgt werden, wird u.U. darauf bestanden, dass die Stadt Mannheim die ganzen Grundstücke der Unterzeichner – nicht nur den verplanten Teilbereich – zu einem angemessenen Preis übernimmt.

Stellungnahme:

s. Stellungnahme Punkt 1.1.1

Die Grundstücksverhandlungen sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanes.

Beschlussvorschlag:

Aus den genannten Gründen werden die Anregungen zurückgewiesen.

1.2 Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen

Beteiligt wurden die im beigefügten Verzeichnis (siehe Anhang A1) aufgeführten Dienststellen Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie sonstigen Stellen.

Keine Stellungnahme eingegangen

Folgende Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen haben sich bis heute nicht geäußert. Es sollte daher zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgegangen werden, dass die von diesen Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange vertretenen Belange von dem Bebauungsplan nicht berührt werden. Sollten bis zur Sitzung noch Stellungnahmen der aufgeführten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange eingehen, werden diese in der Sitzung vorgelegt werden.

- Energie- und Wasserwerke Rhein-Neckar AG
- BUND - Mannheim

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Eingegangene Stellungnahmen ohne Anregungen

Die nachfolgenden Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen haben sich ohne Einschränkungen mit der Planung einverstanden erklärt und keine eigenen Planungsabsichten vorgetragen:

Nr.	Behörden und sonstige Stellen	Schreiben vom	Anregungen		s. Ziffer	s. Anlage
			ja	nein		
	MVV Verkehr AG	16.08.2002		x		
	MVV 1.12.04 Energieversorgungs- u. Umweltkonzepte	14.10.2002		X		
	MVV 5.30 Utility Services	14.10.2002		x		
	Kabel Baden-Württemberg	05.08.2002		x		
	DB Regio	08.08.2002		x		
	Eisenbahnbundesamt	14.10.2002		x		
	Deutsche Post Bauen GmbH, Niederlassung Frankfurt	26.07.2002		x		

Über die vorstehend aufgeführten Stellungnahmen ist eine Abwägung und Entscheidung des Gemeinderats nicht erforderlich.

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Eingegangene Stellungnahmen mit allgemeinen Hinweisen

Die nachfolgenden Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen haben sich im Grunde mit der Planung einverstanden erklärt, z.T. jedoch allgemeine Hinweise vorgetragen:

Nr.	Behörden und Leitungsträger	Schreiben vom	Hinweise		s. Ziffer	s. Anlage
			ja	nein		
	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	26.08.2002	x			A 2.2.1
	RP Stuttgart KMBD	06.08.2002	x			A 2.2.2
	MVV 6.22 Rohrnetze/Anlagen	14.10.2002	X			A 2.2.3
	MVV 6.23 Strom- Telekomm.Anlagen/-netze	19.08.2002	x			A 2.2.4
	DB Netz AG	23.08.2002	x			A 2.2.5
	Landesdenkmalamt BW Außenstelle Karlsruhe Archäologische Landespflege	14.08.2002	x			A 2.2.6

Über die vorstehend aufgeführten Stellungnahmen ist eine Abwägung und Entscheidung des Gemeinderats nicht erforderlich. Die Hinweise sind zur Kenntnis zu nehmen und soweit erforderlich im Rahmen der Baudurchführung zu beachten.

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Eingegangene Stellungnahmen mit Anregungen

Nr.	Behörden und Leitungsträger	Schreiben vom	Anregungen		s. Ziffer	s. Anlage
			ja	nein		
	FB 63 Baurecht und Umweltschutz	25.07.2002	x		1.2.1	A 2.2.7
	Polizeipräsidium Mannheim Stabsbereich Verkehr	27.08.2002	x		1.2.2	A 2.2.8
	Amt für Landwirtschaft, Land- schafts- und Bodenkultur Sins- heim	02.08.2002	x		1.2.3	A 2.2.9
	MVV OEG AG	18.09.2002	x		1.2.4	A 2.2.10
	Staatliches Gewerbeauf- sichtsamt Mannheim Amt für Arbeits- und Umwelt- schutz	01.08.2002	x		1.2.5	A 2.2.11

1.2.1 FB 63 Baurecht und Umweltschutz (Schreiben vom 25.07.2002)

Wasser- und Abfallrecht, Wasser- und Abfalltechnik:

Das Bebauungsplangebiet befindet sich in Wasserschutzzone III A des Wasserwerkes Rheinau, die dazugehörige Rechtsverordnung ist zu beachten: Nach § 6 der RRVO ist das Versickern von Abwasser in Zone III A verboten.

Es ist zu überprüfen, ob das Bebauungsplangebiet vollständig in den Einzugsgebieten der Regenwasserbehandlungsanlagen der Stadt Mannheim erfasst ist.

Grundwasserstände können beim FB 63.2.2 – Team Umwelttechnik - angefordert werden.

Evtl. vorhandene Brunnen und Pegel dürfen nur in Absprache mit dem FB 63 rückgebaut werden.

Naturschutz

Liste der zu verwendeten Bäume und Sträucher ist abzuändern.

Hinweis: Entsprechend des § 29 a Naturschutzgesetz BW sind nur gebietsheimische Pflanzen zu verwenden.

Bodenschutz / Altlasten und Immissionsschutz

Keine Anregungen

Stellungnahme:

Zu Wasser- Abfallrecht, Wasser- und Abfalltechnik:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung/Baudurchführung berücksichtigt. Die Entwässerung des Niederschlagswassers ist durch

Ableitung in das Kanalnetz vorgesehen. Eine Versickerung ist nicht geplant. Es wird ein Hinweis zum Wasserschutzgebiet aufgenommen.

Zu Naturschutz:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt. Da die Maßnahme von der Stadt durchgeführt wird, wird auf die Festsetzung einer Pflanzliste im Bebauungsplan verzichtet. Die Liste der zu verwendenden Bäume und Sträucher wird gestrichen.

Beschlussvorschlag:

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

**1.2.2 Polizeipräsidium Mannheim Stabsbereich Verkehr
(Schreiben vom 27.08.2002)**

Im Rahmen der Kinderfreundlichkeitsprüfung ergibt sich die Frage nach einer sicheren Fahrradabstellmöglichkeit. Es wird gebeten dies in der Ausbauplanung zu prüfen.

Stellungnahme:

Am neu ausgebauten Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd (Fertigstellung 2005) befinden sich auf der Südseite bereits zwei überdachte Fahrradabstellanlagen, wovon eine erneuert werden soll. Auf der Nordseite sind ebenfalls Abstellanlagen vorhanden.

Eine Überprüfung vor Ort hat ergeben, dass der Bedarf an Fahrradstellplätzen auf der südlichen Seite des Haltepunktes geringer ist als auf der nördlichen Seite. Die im Süden vorhandenen Abstellanlagen sind für den Bedarf ausreichend. Auf dem Park & Ride - Platz selber werden daher keine weiteren Fahrradstellplätze benötigt.

Die Anbindung der Haltestelle an das bestehende Radnetz ist gewährleistet.

Beschlussvorschlag:

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

**1.2.3 Amt für Landwirtschaft, Landschafts- und Bodenkultur Sinsheim
(Schreiben vom 02.08.2002)**

Die betroffenen landwirtschaftlich genutzten Flurstücke Nr. 60736 bis 60743 sind bisher durch den befestigten Feldweg parallel zur Gebweilerstraße angemessen erschlossen. Diese Erschließung entfällt, wenn die P & R-Plätze wie geplant erstellt werden. Der Erdweg am anderen Ende dieser Flurstücke ist praktisch nicht benutzbar. Gründe:

- a) Im Westen ist die Zufahrt vom Hubertusweg her wegen der Zäune der angrenzenden Flurstücke zu schmal für landwirtschaftliche Fahrzeuge (bis 3 m breit).
- b) Im Osten ist die Zufahrt zu schmal wegen der Bäume auf den angrenzenden Flurstücken.

Die vorgelegte Planung führt dazu, dass die Bewirtschaftung der o.g. Flurstücke extrem erschwert bis unmöglich gemacht wird, weil die ausreichende Erschließung entzogen wird. Gegen die Planung bestehen daher erhebliche Bedenken, die jedoch durch eine Planänderung ausgeräumt werden können.

Hierzu wird eine alternative Gestaltung der Parkplätze an etwa der gleichen Stelle vorgeschlagen. Begründung:

1. Die Flurstücke werden wie bisher durch einen befestigten Feldweg erschlossen.
2. Der Feldweg wird als klare Trennlinie zwischen der freien Flur und dem städtebaulichen Bereich angelegt.
3. Der Verkehr auf dem Feldweg wird entflochten von dem Verkehr des Park & Ride - Platzes.
4. Die Einmündung des Feldwegs in Gebweilerstraße/Hubertusweg wird durch größere Kurvenradien wesentlich verbessert.

Stellungnahme:

Es wurde am 25.9.02 bei einem Gespräch bei FB 61 eine Planänderung erarbeitet, deren Ergebnis im vorliegenden Entwurf eingearbeitet ist.

Beschlussvorschlag:

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

**1.2.4 MVV OEG AG
(Schreiben vom 18.09.2002)**

Es soll geprüft werden, ob die bestehende Haltestelle der OEG - Buslinie 143 Alteichwaldsiedlung – Friedrichsfeld, die sich kurz vor der Einmündung des Hubertusweg in die Gebweiler Straße befindet (Bushaltestelle Gebweiler Straße), in den Bereich des Bebauungsplanes gelegt werden kann. Die Haltestelle könnte dann eine Behindertengerechte Ausstattung erhalten. Unter Umständen wäre es auch möglich in der Gegenrichtung eine behindertengerechte Haltestelle vorzusehen.

Stellungnahme:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Möglichkeit zur Verlegung der Haltestelle wird unabhängig vom Bebauungsplan überprüft. Eine Festlegung im Bebauungsplan ist nicht erforderlich.

Beschlussvorschlag:

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

1.2.5 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Mannheim Amt für Arbeits- und Umweltschutz (Schreiben vom 01.08.2002)

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.

Es wird auf die Stellungnahme zur Durchführung der UEP-Prüfung (Schreiben vom 20.06.2002, Az: 4.2/Ei/Ab) bezüglich der Änderung der Schallsituation hingewiesen.

Stellungnahme:

Im Schreiben vom 20.06.2002 wurde auf die Veränderungen der Schallsituation hingewiesen. Es wurde empfohlen, eine entsprechende Untersuchung durchzuführen.

Die erforderliche schalltechnische Untersuchung wurde durchgeführt (Modus Consult: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 66.25 vom Februar 2003). Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Lärmsituation im Straßenverkehr durch die Anlage des Park & Ride - Platzes nur unwesentlich beeinflusst wird.

Zum Nachweis der Lärmsituation wurden 13 Immissionsorte gewählt, die charakteristisch für die Immissionsbelastung sind. Dies sind die Gebäude:

- Gebweiler Straße 3 – 13 ungerade
- Hubertusweg 1 – 11 ungerade
- Rudolf-Langendorf-Straße 9
- Vogesenstraße 88

Alle Immissionsorte sind gemäß B-Plan Nr. 66/7 vom 19.07.1968 als WR eingestuft.

Die Pegelzunahme durch den Park & Ride - Platz beträgt 0,1 – 0,4 dB(A) am Tag bzw. 0,3 – 0,7 dB(A) nachts. Diese Pegelzunahme ist nicht wahrnehmbar.

Aus schalltechnischer Sicht bestehen somit keine Bedenken gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes.

Beschlussvorschlag:

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

2. Öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Gemäß Beschluss vom 03.02.2009 hat der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 66.25 „Park & Ride – Platz Friedrichsfeld - Süd“ der Stadt Mannheim nach § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 23.02.2009 bis 24.03.09 öffentlich ausgelegen.

Mit Schreiben vom 20.02.2009 wurde den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 66.25 „Park & Ride – Platz Friedrichsfeld - Süd“ der Stadt Mannheim zur Stellungnahme gem. § 4 Abs. 2 BauGB übersandt.

Über die Anregungen der Öffentlichkeit sowie die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, in denen Anregungen vorgebracht wurden, wird empfohlen, wie folgt zu entscheiden. Die Inhalte der eingegangenen Schreiben werden dabei z.T. gekürzt wiedergegeben. Die vollständigen Schreiben sind der Anlage zu entnehmen.

2.1 Öffentlichkeit

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung ging 1 Schreiben mit Anregungen ein.

Nr.	Öffentlichkeit	Schreiben vom	Anregungen		s. Ziffer	s. Anlage
			Ja	nein		
a		22.02.2009	x		2.1.1	A 3.1.1

2.1.1 a – Schreiben vom 22.02.2009

Es ist nicht notwendig gutes landwirtschaftlich genutztes Gelände als Parkplatz zu nutzen, sofern ausreichend Brachgelände zur Verfügung steht. Z.B. könnte auch die Gleisfläche des früheren Güterzugbereichs oder die Grünfläche an der Gebweilerstraße als Parkfläche genutzt werden. Ein Umbau der genannten Flächen ist vermutlich mit wesentlich weniger Kosten verbunden, als der geplante Neubau.

Es wird daher Einspruch gegen den Bebauungsplan Nr. 66.25 eingelegt.

Stellungnahme:

Die angesprochene alternative Fläche zwischen Gebweilerstraße und Hubertusweg ist als Park & Ride - Platz nicht geeignet. Die Fläche weist einen ungünstigen Zuschnitt auf. Der Bereich ist insgesamt zu schmal, um zwei Parkreihen mit mittiger Fahrbahn anzuordnen. Bei einer direkten Anfahrt der Parkplätze von der Gebweilerstraße auf der einen Seite und dem Hubertusweg auf der anderen Seite, würde es in Stoßzeiten zu massiven Verkehrsbehinderungen kommen. Auch würde die Verkehrssicherheit bei direkten Zufahrten gefährdet. Der Hubertusweg mit dem Übergang über die Bahntrasse am Haltepunkt Friedrichsfeld ist gemäß Schulwegplan der Friedrichsfeldschule 2009 ein wichtiger Schulweg.

Da somit direkte Zufahrten auf das angesprochene Gelände nicht in Betracht kommen, könnten auf der Fläche weniger als 20 Stellplätze Platz finden. Damit kann der erforderliche Stellplatzbedarf von 50 Stellplätzen und einzelnen Motorradstellplätzen dort bei weitem nicht untergebracht werden.

Der Stellplatzbedarf wurde durch Verkehrszählungen vor Ort und in dem die Parkvorgänge im Umfeld des Haltepunktes beobachtet wurden, von der Stadt Mannheim ermittelt. Anwohner haben außerdem bestätigt, dass insbesondere außerhalb der Ferienzeiten die Zufahrtsstraßen Hubertusweg, Gebweilerstraße und die Brücke über die Bahn (Rudolf-Langendorf-Straße) zugesperrt werden. Dies führt zum einen zu Verkehrsbehinderungen und einer Gefährdung des Verkehrssicherheit (Schulweg) und zum anderen zu Konflikten mit Anwohnern. Würde eine Anlage mit deutlich weniger Stellplätzen errichtet werden, so würde sich die Parkplatzsituation im Gebiet kaum verbessern lassen.

Auch Gleisflächen, die derzeit nicht genutzt werden können nicht als Parkplatzfläche herangezogen werden. Es ist auch nicht bekannt, welche Gleisflächen hier genau angesprochen wurden. Im direkten Umfeld sind hier keine größeren Gleisflächen bekannt, die stillgelegt wären und ohne Probleme angefahren werden könnten. Ein derzeit ungenutztes drittes Gleis könnte für den Fall eines Ausbaus benötigt werden. So wurde beispielsweise vom Nachbarschaftsverband auf Bestrebungen hingewiesen, im Bahn-Verkehr eine Direktverbindung von Schwetzingen nach Heidelberg zu schaffen. In diesem Zusammenhang wird eine neue Bahntrasse als Abbiegerschleife in unmittelbarer Nähe des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes erforderlich.

Durch den Park & Ride – Platz gehen landwirtschaftlich genutzte Flächen verloren. Da jedoch sinnvolle Alternativen für die Lage des Park & Ride - Platzes nicht gegeben sind und die Herstellung dieses Platzes zur Ordnung des ruhenden Verkehrs im Umfeld des Bahnhofes und damit zum Wohl der Allgemeinheit dringend benötigt wird, sind die Eingriffe in die landwirtschaftliche Fläche nicht vermeidbar.

Beschlussvorschlag:

Aus den genannten Gründen werden die Anregungen zurückgewiesen.

2.2 Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen

Beteiligt wurden die im beigefügten Verzeichnis (siehe Anhang A1) aufgeführten Dienststellen Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie sonstigen Stellen.

Keine Stellungnahme eingegangen

Folgende Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen haben sich bis heute nicht geäußert. Es sollte daher zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgegangen werden, dass die von diesen Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange vertretenen Belange von dem Bebauungsplan nicht berührt werden. Sollten bis zur Sitzung noch Stellungnahmen der aufgeführten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange eingehen, werden diese in der Sitzung vorgelegt werden.

- Stadt Mannheim, FB Baurecht und Umweltschutz – Untere Baurechtsbehörde
- MVV Energie AG Abt. TS.P2, Rohrnetz und Anlagen
- MVV Energie AG Abt. TN.N, Netzwirtschaft
- MVV Energie AG Abt. TN.G, Geo- Informations- Service
- MVV Verkehr AG (MVV 7.14)
- DB Netz AG, NL Südwest
- BUND

- VCD Kreisverband Rhein-Neckar
- Deutscher Kinderschutzbund Mannheim e. V.
- Mannheimer Arbeitskreis Kinder in der Stadt (KIDS) e. V., Begegnungsstätte westliche Unterstadt
- Stadtjugendring Mannheim e. V.

Beschlussvorschlag

Soweit von den beteiligten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und sonstigen Stellen Stellungnahmen nicht abgegeben wurden, geht die Stadt Mannheim davon aus, dass die von diesen Trägern vertretenen Belange von dem Bebauungsplan nicht berührt werden. Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Eingegangene Stellungnahmen ohne Anregungen

Die nachfolgenden Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen haben sich ohne Einschränkungen mit der Planung einverstanden erklärt und keine eigenen Planungsabsichten vorgetragen:

Nr.	Behörden und sonstige Stellen	Schreiben vom
2.6	Polizeipräsidium	03.03.2009
2.16	Eisenbahn Bundesamt – Außenstelle Karlsruhe / Stuttgart	26.02.2009
3.2	MVV Energie AG Abt. TS.P1 Stromnetz und Anlagen	26.02.2009
3.7	MVV OEG AG	20.03.2009
3.1.4	Bundeseisenbahnvermögen, Dienststelle Südwest	25.02.2009

Über die vorstehend aufgeführten Stellungnahmen ist eine Abwägung und Entscheidung des Gemeinderats nicht erforderlich.

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Eingegangene Stellungnahmen mit Anregungen

Nr.	Behörden und Leitungsträger	Schreiben vom	Anregungen		s. Ziffer	s. Anlage
			ja	nein		
2.1	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	24.03.2009	x		2.2.1	A 3.2.1
2.3	Fachbereich Liegenschaften / Landwirtschaft	27.02.2009	x		2.2.2	A 3.2.2
2.5	Untere Umweltschutzbehörde und Gewerbeaufsicht (FB 63.2)	26.02.2009	x		2.2.3	A 3.2.3
3.2	MVV Energie AG (Abteilung TS.A.4)	10.03.2009	x		2.2.4	A 3.2.4
3.1.2	DB Services Immobilien GmbH	24.02.2009	X		2.2.5	A 3.2.5
2.16	Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart	27.05.2009	X		2.2.5	A 3.2.5.1
4.2	Umweltforum Mannheim	18.03.2009 23.03.2009	x		2.2.6	A 3.2.6
4.6	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club	23.3.2009	x		2.2.7	A 3.2.7
4.18	Arbeitsgemeinschaft Barrierefreiheit	20.03.2009	X		2.2.8	A 3.2.8

**2.2.1 Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim
(Schreiben vom 24.03.2009)**

Die Darstellung im FNP für den Bereich des P & R Platzes ist „Fläche für die Landwirtschaft“. Aufgrund der geringen Größe der beanspruchten Fläche sowie der vorgesehenen Nutzung zur Unterstützung des dargestellten schienengebundenen Personennahverkehrs kann der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden.

Es wird auf Bestrebungen hingewiesen, im Bahn-Verkehr eine Direktverbindung von Schwetzingen nach Heidelberg zu schaffen. In diesem Zusammenhang wird eine neue Bahntrasse als Abbiegerschleife in unmittelbarer Nähe des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes erforderlich. Es wird um Berücksichtigung gebeten.

Stellungnahme:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Da noch keine konkreten Planungen für die neue Bahntrasse vorliegen, kann derzeit jedoch keine weitere Berücksichtigung erfolgen. Die Planung der neuen Bahntrasse ist zu gegebener Zeit auf die örtliche Situation abzustimmen.

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

**2.2.2 Fachbereich Liegenschaften / Landwirtschaft
(Schreiben vom 27.02.2009)**

Das Plangebiet ist im FNP als Landwirtschaftsfläche ausgewiesen. Es ist bedauerlich, dass der ständig fortschreitende Verlust landwirtschaftlicher Flächen auch solche Gebiete berührt, die lt. FNP vorrangig der Landwirtschaft dienen sollen.

Das Vorhaben ist jedoch für die Entwicklung des ÖNPV wichtig. An anderer Stelle können die Parkplätze nach Sachlage nicht ausgewiesen werden. Da auch der Flächebedarf mit rd. 0,3 ha vertretbar ist, werden keine Bedenken angemeldet.

Positiv ist anzumerken, dass bei der Planung an die Herstellung eines Erschließungs- bzw. Wendeweges gedacht wurde, was die Bewirtschaftung der verbleibenden Ackerflächen erleichtert und der besseren Abgrenzung zum angrenzenden Grünbereich dient.

Stellungnahme:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

**2.2.3 Untere Umweltschutzbehörde und Gewerbeaufsicht (FB 63.2)
(Schreiben vom 26.02.2009)**

In der Artenliste ist die Silberlinde (Hummelsterben) zu streichen und durch Winterlinde –tilia cordata- zu ersetzen. Die Dünenrose ist ersatzlos zu streichen.

Stellungnahme:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Pflanzliste war Gegenstand des Grünordnungsplans und ist im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Sie wird im Grünordnungsplan redaktionell überarbeitet.

Beschlussvorschlag

Der Anregung wird entsprochen.

2.2.4 MVV Energie AG (Abteilung TS.A.4)
(Schreiben vom 10.03.2009)

Der von Ihnen vorgelegte Bebauungsplanentwurf beschreibt eine Fläche, welche innerhalb der Schutzzone III A des Trinkwasserschutzgebietes Mannheim-Rheinau liegt. Es wird auf folgende Punkte hingewiesen:

- Die Bestimmungen der Rechtsverordnung für das Trinkwasserschutzgebiet Rheinau müssen grundsätzlich eingehalten werden.
- Treibstoffe und andere wassergefährdende Stoffe müssen nach VawS gelagert werden.
- Es dürfen nur einwandfreie Fahrzeuge, Geräte und Maschinen eingesetzt werden. Diese sind während der Bauausführung ständig sorgfältig auf eventuelle Verluste an Treib- und Schmierstoffen zu überprüfen. Werden Betriebsstoffverluste festgestellt, müssen die betreffenden Fahrzeuge umgehend aus dem Wasserschutzgebiet entfernt werden.
- Sämtliche eingesetzten Fahrzeuge dürfen nur mit umweltfreundlichen Betriebsstoffen betrieben werden.
- Sollen die erforderlichen Betankungen innerhalb der Weiteren Schutzzone stattfinden, sind die Bodenflächen der Eigenverbrauchstankstellen wasserundurchlässig zu befestigen.
- Die Wiederverfüllung des auszuhebenden Grabens muss ausschließlich mit dem entnommenen Erdmaterial erfolgen. Eine Wiederverfüllung mit Fremdmaterial ist nicht zulässig.
- Falls im Zuge der Grabungsarbeiten Bodenverunreinigungen angetroffen werden, müssen umgehend die zuständigen Behörden informiert werden.
- Die Oberfläche der Parkfläche ist so auszuführen, dass ein Versickern eventuell austretender Kraft- oder sonstiger Schadstoffe aus den dort abgestellten Kraftfahrzeugen nicht zu besorgen ist.
- Im Falle einer Verunreinigung oder anderweitigen Beeinträchtigung des Schutzgebietes durch den Bau oder die Nutzung der Parkfläche ist eine Schadenersatzregelung nach WHG angestrebt.

Stellungnahme:

Der Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind im Rahmen der Baudurchführung und im Betrieb zu beachten.

Nach § 6 der Rechtsverordnung RP Karlsruhe zum Schutz des Grundwassers im Einzugsbereich der Wassergewinnungsanlage „Rheinau“ ist das Versickern von Abwasser in Zone III A verboten. Daher muss zum Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen durch Öle o.ä. auf eine Versickerung im Plangebiet verzichtet und das Niederschlagswasser in die Kanalisation abgeleitet werden.

Ein Hinweis zum Wasserschutzgebiet ist bereits in den schriftlichen Hinweisen und der Begründung enthalten.

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

2.2.5 DB Services Immobilien GmbH (Schreiben vom 24.02.2009)

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Beim weiteren Verfahrensablauf sind jedoch folgende Belange zu beachten:

Das Grundstück Flst. Nr. 60095/12 ist im Rahmen der Baumaßnahme vom Bauherrn käuflich zu erwerben. Voraussetzung ist das positive Ergebnis einer Machbarkeitsprüfung (Entbehrlichkeit) sowie falls vorhanden die Freistellung von Bahnbetriebszwecken.

Zur letztgenannten Bedingung wird darauf hingewiesen, dass der Bebauungsplan, in der vorliegenden Form, erst dann seine Rechtskraft erlangt, wenn zuvor eine Freistellung des Bahngeländes erfolgt ist. Erst dann unterliegt die Fläche der Planungshoheit der Kommune. Ansonsten ist das Flst. Nr. 60095/12 nachrichtlich als Bahnanlage (im zeichnerischen und im Textteil) darzustellen.

Immissionen aus dem Betrieb und der Unterhaltung der Eisenbahn sind entschädigungslos zu dulden. Hierzu gehören auch Bremsstaub, Lärm, Erschütterungen und elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder. Schutzmaßnahmen gegen Einwirkungen aus dem Bereich der Eisenbahn haben ggf. auf Kosten des Bauherren zu erfolgen.

In den Textlichen Festsetzungen zur Grünordnung und Freiflächengestaltung ist unter Punkt 1.2 „Anpflanzen von Bäumen“ folgende Ergänzung aufzunehmen:

„Alle Neuanpflanzungen im Nahbereich von Bahnanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die Bahnrichtlinie 882 zu beachten.“

Stellungnahme:

Mit Schreiben vom 27.05.2009 teilt das Eisenbahn-Bundesamt mit: Auf dem Grundstück der DB AG ist eine dem Eisenbahnbetrieb dienende Funktion nicht erkennbar. Es befinden und befanden sich keine Betriebsanlagen auf dem Grundstück. Die Fläche ist als Ackerland gekennzeichnet, deshalb unterliegt sie nicht der Planungshoheit des Eisenbahn-Bundesamtes. (siehe Anlage 3.2.5.1)

Die Hinweise zu den Immissionen werden zur Kenntnis genommen. Die Park & Ride Anlage stellt jedoch keine lärmempfindliche Nutzung dar, die besonders zu schützen wäre.

Der Hinweis zu den Mindestabständen bei Baumpflanzungen wird nachrichtlich in die schriftlichen Hinweise zum Bebauungsplan aufgenommen. Die genannte Bahnrichtlinie 882 wäre ohnehin zu beachten.

Beschlussvorschlag

Der Anregung wird entsprochen.

2.2.6 Umweltforum Mannheim (Schreiben vom 18.03.2009 und 23.03.2009)

1. In möglichst direkter Nähe zum Bahnsteigzugang sollte ein überdachter Bike & Ride-Platz für mindestens 20 Fahrräder ergänzt werden. Aufgrund der starken Frequentierung des Haltepunktes auch durch Fahrradfahrer und der schon heute zu beobachtenden Überbelegung der vorhandenen Stellplätze, ist eine Ausweitung der Angebote für Fahrradfahrer notwendig. Damit wird der Umweltverbund weiter gestärkt.

Stellungnahme:

Am neu ausgebauten Haltepunkt Friedrichsfeld - Süd (Fertigstellung 2005) befinden sich auf der Südseite bereits zwei überdachte Fahrradabstellanlagen (s. Abb. 5 in der Begründung), wovon eine erneuert werden soll. Auf der Nordseite sind ebenfalls Abstellanlagen vorhanden.

Eine Überprüfung vor Ort hat ergeben, dass der Bedarf an Fahrradstellplätzen auf der südlichen Seite des Haltepunktes geringer ist als auf der nördlichen Seite. Die im Süden vorhandenen Abstellanlagen sind für den Bedarf ausreichend. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind daher keine Abstellanlagen für Fahrräder erforderlich.

Auf der Nordseite bestehen jedoch Engpässe. Hier werden die Fahrräder auch außerhalb der dort vorhandenen Abstellanlagen abgestellt (s. Abb. 4 in der Begründung).

In dem im Februar beschlossenen "Rahmenkonzept Abstellanlagen" ist der Ausbau von Bike & Ride auf der dem Ort zugewandten nördlichen Seite vorgesehen, da der Großteil der Radfahrer von dort kommt (und nicht aus Richtung Alteichwaldsiedlung).

Die Realisierung ist von der Verfügbarkeit der Haushaltsmittel abhängig.

Beschlussvorschlag

Aus den genannten Gründen wird die Anregung zurückgewiesen.

2. Zum Grünordnungsplan wird angeregt, dass die zur Begrünung vorgesehenen 25 % der Fläche des P & R Platzes mit Salbei-Glatthaferwiese oder Wildpflanzen gebietsheimischer Herkunft entsprechend den Bodenverhältnissen angelegt werden. In den zwischen dem P & R Platz und den angrenzenden Ackerflächen geplanten Weg aus Rasengittersteinen sollten Wildpflanzen aus dem Spektrum der Trocken- und Trittrasengesellschaften eingesät werden. Bei den Baumpflanzungen sollten einheimische Arten vorgezogen werden (z.B. Eberesche oder Holzapfel anstelle von nicht einheimischen Arten wie Prunus avium und Prunus cerasifera).

Stellungnahme:

Die Eberesche ist eher eine Art der Hochlagen und für die Bodenverhältnisse in Mannheim nicht geeignet. Die übrigen Vorschläge können in den Grünordnungsplan aufgenommen werden. Die Baumpflanzliste wird um den Holzapfel ergänzt. Die Vorschläge für die Begrünung des Park & Ride Platzes werden ebenfalls im Anhang 1 ergänzt. Der Grünordnungsplan wird redaktionell überarbeitet.

Beschlussvorschlag

Der Anregung wird entsprochen.

3. Zwei gut gelegene Stellplätze sollten für Car-Sharing-Fahrzeuge (Vorsorgebeschluss) reserviert werden.

Stellungnahme:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Eine Reservierung ist im Rahmen des Bebauungsplanes nicht möglich. Die Car-Sharing Betreiber müssten ggf. Stellplätze auf dem öffentlichen Park & Ride Platz anmieten.

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

2.2.7 Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (Schreiben vom 23.02.2009)

Der ADFC hat gegen die Anlage des P + R-Platzes keine Bedenken und begrüßt die geplante Modernisierung der älteren überdachten Fahrradabstellanlage auf der Südseite.

Die Rahmenplanung für Fahrradabstellanlagen als Teil B des Radverkehrskonzeptes Mannheim, Beschlussvorlage 018/2009, weist unter Punkt 3.4.1 „DB-Haltepunkte und S-Bahn-Stationen“ darauf hin, dass auf der Nordseite der Bedarf an Fahrradstellplätzen mit den vorhandenen 16 Plätzen bei weitem nicht gedeckt ist, da 76 Räder außerhalb der Anlage vorgefunden wurden. Eine dringende Ausweitung dieser Anlage wird für erforderlich gehalten.

Der ADFC schließt sich dieser Auffassung an. Besteht die Möglichkeit, die Ausweitung der Stellplatzanzahl auf der Nordseite in den vorliegenden Bebauungsplan aufzunehmen oder zumindest, falls dies nicht möglich ist, zuvor oder spätestens im gleichen Baufortschritt vorzunehmen?

Neben der reinen Ausweitung geht es auch um die Vermeidung von negativer Signalwirkung: Fahrradstellplätze fehlen – was wird gebaut? Autoparkplätze.

Stellungnahme:

Die Einbeziehung einer Fahrradabstellanlage im Norden in den Bebauungsplan ist nicht möglich und auch nicht notwendig. Im Norden befindet man sich in der bebauten Ortslage. Hier können Fahrradabstellanlagen als Nebenanlagen errichtet werden.

In dem im Februar beschlossenen "Rahmenkonzept Abstellanlagen" ist der Ausbau von Bike & Ride auf der dem Ort zugewandten nördlichen Seite vorgesehen, da der Großteil der Radfahrer von dort kommt (und nicht aus Richtung Alteichwaldsiedlung).

Die Realisierung ist von der Verfügbarkeit der Haushaltsmittel abhängig.

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

2.2.8 Arbeitsgemeinschaft Barrierefreiheit (Schreiben vom 20.03.2009)

Es wird begrüßt, dass der Zugang zum Park & Ride Platz barrierefrei ausgebaut wird. Es wird davon ausgegangen, dass dies auch für die Zuwegung vom Parkplatz zur Haltestelle Friedrichsfeld-Süd und umgekehrt gilt.

Aus den Unterlagen ist leider nicht ersichtlich, ob einer der beiden vorgesehenen Behindertenparkplätze eine Länge von 750 cm aufweisen wird. Dies wäre wünschenswert.

Stellungnahme:

Auch die Zuwegung vom/zur Haltestelle soll barrierefrei ausgeführt werden.

Die Parkplatzlänge für die Behinderten-Parkplätze ist im Rahmen der Detailplanung festzulegen. Hier sollte die Anregung berücksichtigt werden.

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.