

KO0411LP00

61 Stadtplanungsamt

Mannheim, den 16.05.1989
61.3.2/Keller/2460

Bebauungsplan Nr. 71/36 Teil I -
Ostrandstraße Käfertal - für
Grundstücke an der Bahnhofstraße
zwischen Mannheimer Straße und OEG
in Mannheim-Käfertal
-Teiländerung des BBPL.Nr. 71/31-

Begründung
zum verbindlichen Bauleitplan
(Bebauungsplan)

1. Räumlicher Geltungsbereich und angrenzende Gebiete

In dem ca. 0,5 ha großen Plangebiet liegen

- die bebauten und bewohnten Grundstücke Flst.-Nr. 6511/1, 6511/2,
- Teilflächen der bebauten Grundstücke Flst.-Nr. 6454 und 6459/1 sowie
- die unbebauten - teils als Straßenverkehrsflächen, teils als Parkplätze - genutzten Grundstücke Flst.-Nr. 6512/1 und 6517.

Die Grundstücke 6511/2, 6512/1 und 6517 sind in städtischem Besitz. Auf den Grundstücken 6511/1 bestehen Wohngebäude; auf dem Grundstück 6511/2 bestehen ehemalige gewerblich genutzte Gebäude und Wohngebäude.

An das Plangebiet grenzen teilweise unterbrochen durch öffentliche Straßenverkehrsflächen im Norden, Westen und Süden Wohnbauflächen - im Osten Flächen der OEG an.

2. Anlaß, Ziele und Zwecke der Planung

2.1.1 Anlaß:

Am 04.02.1986 wurde für den Bebauungsplan Nr. 71/36 - Ostrandstraße - Käfertal - der Aufstellungsbeschluß des Technischen Ausschusses eingeholt. Der Geltungsbereich dieses zu einem späteren Zeitpunkt zu bearbeitenden "Gesamtbebauungsplanes" umfaßt das Gebiet zwischen Ladenburger Straße, Mannheimer Straße, Rebenstraße und OEG.

2.1.2 Der nun vorliegende Bebauungsplan 71/36 Teil I umfaßt einen Teilbereich des unter 2.1.1 genannten Gesamtplanes der zukünftig als Teil II weiter bearbeitet werden soll.



Diese Aufteilung des Gesamtplanes 71/36 in 2 Teilpläne (71/36 T. I und 71/36 T. II) wird damit begründet, daß

- a) zur Verwirklichung der nachfolgend genannten "Baumaßnahme der Deutschen Bundespost" ein Zeitraum von ca. 2 1/2 Jahren angesetzt ist;
- b) für den ursprünglich beabsichtigten Gesamtplan 71/36 aufgrund verschiedener Entwicklungen und Tatbestände mit Sicherheit ein größerer Zeitrahmen benötigt würde. So ist z. B. ein Grund der, daß der heute im Gesamtplanungsgebiet ansässige Landwirt seinen Betrieb noch ca. 7 - 8 Jahre weiterführen will.

2.2 Ziele und Zwecke

Im Zuge der Planungsüberlegungen zum ursprünglich vorgesehenen Gesamtbebauungsplan 71/36 (zukünftig Teil II) fanden u. a. auch Gespräche mit der Bundespost statt. Da die Post in den bisher auf dem Grundstück 6511/1 angemieteten Räumen nicht verbleiben kann, weil sich

- wegen der teilweise schlechten Bausubstanz Investitionen nicht mehr lohnen, desweiteren
- eine große Raumenge sowie eine schlechte Zuordnung der Räume untereinander besteht, wodurch
- sich auch erhebliche negative Auswirkungen auf die Personalkosten ergeben,

sind diese Probleme nur durch einen Neubau zu lösen.

Als Standort für einen solchen Neubau bieten sich auf dem Hintergrund des Gesamtplanungskonzeptes Ostrandstraße - Käfertal die Grundstücke 6511/1 und 6511/2 an, da sie unabhängig davon welche Variante der Ostrandstraße verwirklicht wird, aufgrund der sich ergebenden "Eingangssituation" zu Käfertal und dem östlich davon vorgesehenen zentralen Umsteigeknoten für Bus, OEG und Straßenbahn dafür hervorragend geeignet sind. Die sich hier zwangsläufig ergebenden Fußgängerströme zum Zentrum Käfertals sorgen für die für die Post unumgängliche Fußgängernähe.

Bezüglich der für die Verwirklichung der Maßnahme erforderlichen Grundstücksfläche ist zu beachten, daß das städtische Grundstück 6511/2 zu ca. 2/3 für Verkehrsplanungsmaßnahmen benötigt wird und deshalb eine entsprechende Bebauung nur im Zusammenhang mit dem westlich angrenzenden privaten Grundstück 6511/1 erfolgen kann.

Mit dem Eigentümer dieses Privatgrundstückes wurde eine entsprechende Einigung erzielt. Eine vertragliche Regelung steht noch an.



Neben der in erster Linie erdgeschossigen Postnutzung und denkbaren Arztpraxen u. a. ab dem 1. Obergeschoß - sind in diesen oberen Geschossen auch Wohnungen denkbar.

3. Flächennutzungsplan und bestehende Bebauungspläne

3.1 Flächennutzungsplan (FNP)

In dem am 18.03.1983 wirksam gewordenen FNP des Nachbarchaftsverbandes Heidelberg-Mannheim ist das Plangebiet als Wohnbaufläche ausgewiesen.

3.2 Bebauungspläne

Die Grundstücke Flst.-Nr. 6511/1, 6512 und 6517 liegen ganz oder teilweise im Geltungsbereich des am 24.10.1986 rechtsverbindlich gewordenen Bebauungsplan Nr. 71/31, Mannheimer Straße. Dieser Bebauungsplan ist entsprechend den Festsetzungen des nun vorliegenden Bebauungsplanes 71/36 Teil I teilweise zu ändern.

4. Festsetzungen des Bebauungsplanes

4.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Aufgrund

a) der Vorgaben durch den FNP

b) den planungsrechtlichen Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes 71/36, Mannheimer Straße wird für die Baufläche als Art der Nutzung allgemeines Wohngebiet (WA) ausgewiesen. Gartenbaubetriebe und Tankstellen sind nicht zulässig (siehe hierzu auch Punkt 6 - Abwägung der Belange).

Das Maß der baulichen Nutzung soll in Abweichung von der rechtsverbindlichen Planausweisung sowie den im § 17 (1) BauNVO angegebenen Werten mit einer GRZ von 0.5 und einer GFZ von 1.2 festgesetzt werden, wobei gemäß § 21a (5) Bau-nutzungsverordnung die zulässige Geschößflächenzahl entsprechend den Flächen notwendiger Garagen die unter der Geländeoberfläche liegen, erhöht werden können.

Die genannte Abweichung des Maßes der baulichen Nutzung wird mit der planerischen Zielsetzung einer erforderlichen städtebaulichen Verbesserung der zukünftigen Eingangssituation zu Käfertal auf den Hintergrund des "zentralen Umsteigeknotens für Bus, OEG und Straßenbahn" in diesem Bereich begründet.



In Anlehnung an die bestehende Wohnbebauung an der Mannheimer Straße und südlich der Bahnhofstraße soll die Zahl der Geschosse zwingend 3 Geschosse betragen. Der Dachausbau ist zulässig.

Es ist eine geschlossene Bauweise vorgesehen.

4.2 Grünordnungsmaßnahmen

Sowohl auf dem privaten Baugrundstück 6511/1 wie auch in den öffentlichen Straßenverkehrsflächen bestehen erhaltenswerte Bäume. Während der Baumbestand im Straßenraum aller Voraussicht nach vollständig auch in die umzubauende Bahnhofstraße integriert werden kann, ist es nicht zu vermeiden, daß im Rahmen der notwendigen Verwirklichung der Planung in den Baumbestand auf dem privaten Grundstück eingegriffen werden muß. Für die evtl. entfallenden Bäume sind in unmittelbarer Nähe (auch im Straßenraum) Ersatzpflanzungen vorzunehmen. Unter Berücksichtigung des Planungszieles wurde in den Bebauungsplan folgende Festsetzung aufgenommen:

"Die mit ③ gekennzeichneten vorhandenen Bäume sind zu erhalten, soweit sie nicht durch Baumaßnahmen entfallen müssen".

Zwei Platanen mit einem Stammumfang von ca. 2.40 m auf dem Grundstück 6511/1 sind zwingend zu erhalten. Zusammenfassend ist hier festzuhalten, daß auch bei einem evtl. Verlust von vorhandenem Baumbestand durch festgesetzte neu zu pflanzende Bäume im öffentlichen Straßenraum und aus ausgewiesene Pflanzstreifen auf den Privatgrundstücken die Planung auch bezüglich der Grünordnungsmaßnahme insgesamt ein positives Bild zeigt.

4.3 Verkehrerschließung u. a.

Im Zuge der Bebauung der genannten Grundstücke sowie unter Berücksichtigung der Gesamtplanung Ostrandstraße Käfertal ist vorgesehen, auch die Bahnhofstraße umzubauen und an die neuen Erfordernisse anzupassen.

In diesem Zusammenhang ist es erforderlich, Teile der privaten Grundstücke 6454 und 6459/1 auf der Südseite der Bahnhofstraße mit in Anspruch zu nehmen. Für das letztere Grundstück ist dabei nach den bisherigen Verkehrsplanungsüberlegungen zur Ostrandstraße wahrscheinlich, daß zukünftig weitere Grundstückseingriffe erforderlich werden. Dies ist letztlich erst im Rahmen des Bebauungsplanes 71/36 Teil II zu klären. Die Verkehrsplanung des vorliegenden Teilplanes I hat keine Auswirkungen auf den vorhandenen Gebäudebestand dieser Grundstücke.



In der Bahnhofstraße wurden im Zuge des beabsichtigten Umbaus eine Reihe öffentlicher Parkplätze sowie erforderliche Besucherstellplätze der Post ausgewiesen. Die Stellplatzverpflichtung ist im wesentlichen auf den privaten Grundstücken selbst zu erfüllen. Dies wird in erster Linie im Rahmen einer Tiefgarage erfolgen müssen.

Unabhängig von den vorgenannten nur den vorliegenden Teilbebauungsplan I berührenden Fragen der Verkehrsplanung und deren Folgen ist zur beabsichtigten Gesamtverkehrsentwicklung dieses Gebietes auf folgendes hinzuweisen:

1. Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die Straßenbahndschleife um das Blockheizwerk "Vogelstang" zu führen und im Bereich des heutigen OEG-Bahnhofes eine zentrale Umsteigestelle für Bus, Straßenbahn und OEG zu schaffen. Desweiteren sollen Taxistände eingerichtet werden.
2. Mit dem Bezirksbeirat Käfertal wurde vereinbart, zur Verkehrsentlastung der Mannheimer Straße die Busse nur noch in Nord-Süd-Richtung durch die Mannheimer Straße und in der Gegenrichtung über die Rebenstraße, die verlängerte Birkenauer Straße (Ostrandstraße Käfertal) und Ladenburger Straße zu leiten. Dadurch soll insbesondere der Begegnungsverkehr zwischen Bussen in der schmalen Mannheimer Straße vermieden werden, wodurch insbesondere Fußgänger auf den z. T. nur 1 m breiten Gehwegen nicht unerheblich gefährdet werden. Dazu ist ein Ausbau der Ostrandstraße erforderlich, die gleichzeitig auch als Erschließungsstraße für zukünftig neu angrenzende Wohngebiete dienen soll.
3. Zur Verkehrsbelastung dieses Bereiches werden unter Punkt 6.3 - Ergebnis der Abwägung - in der Zusammenfassung und Beurteilung der schalltechnischen Untersuchung detaillierte Aussagen getroffen.

5. Umweltbeeinflussungen

5.1 Biotope

Das Plangebiet ist durch die Biotopkartierung nicht erfaßt.

5.2 Verbrennungsverbot

Da eine Versorgung mit umweltfreundlicher Energie (Gas/-Fernwärme) möglich ist, soll in den Bebauungsplan ein eingeschränktes Verbrennungsverbot aufgenommen werden (siehe auch Punkt 6 - Abwägung der Belange).



5.3 Altablagerungen

Laut Altlastenkartierung sind im Plangebiet keine Altlasten vorhanden.

Unabhängig davon ist auf folgendes hinzuweisen:

Die Gebäude auf dem Grundstück Bahnhofstraße 13 (ehemaliges Autohaus Gauch) dienten zum überwiegenden Teil als Ausstellungenshallen für Kraftfahrzeuge. Ein Raum wurde als KFZ-Werkstatt genutzt. Auf dem Gelände befindet sich gegenwärtig noch ein ordnungsgemäß entleerter und gereinigter Heizöltank, sowie eine Ölabscheider, der vom Tiefbauamt der Stadt Mannheim ordnungsgemäß entleert und gereinigt wurde. Entgegen einer ursprünglichen Annahme gab es auf dem Grundstück keine Eigenbedarfstankstelle. Eine Notwendigkeit für Bodenuntersuchungen liegt demnach nicht vor, da es sich weder um einen (Alt-)Schadensfall noch um eine Altlast handelt.

5.4 Lärmbelastungen

Es wurde eine schalltechnische Untersuchung vorgenommen (siehe hierzu 6.3 - Abwägung der Belange).

6. Abwägung der Belange

6.1 Belange für die Planung

Für die Planung sprechen die

- städtebauliche Neuordnung des Gebietes mit erhöhter Attraktivität durch die vorgesehene Nutzung (WA-Gebiet mit Post, evtl. Arztpraxen u. a. Wohnungen)
- Neugestaltung der Bahnhofstraße mit öffentlichen Parkplätzen u. a. und beidseitigen Baumpflanzungen
- Aufnahme eines Verbrennungsverbotes.

6.2 Belange gegen die Planung

Gegen die Planung sprechen

- Lärmbelastungen
- die Überschreitung des nach § 17 (1) BauNVO zulässigen Maßes der baulichen Nutzung unter Anwendung des § 21a (5) BauNVO.
- der teilweise Verlust vorhandener Bäume
- die teilweise in Anspruchnahme privater Grundstücksflächen für den Umbau der Bahnhofstraße
- der erforderliche Abbruch heute noch bewohnter Gebäude auf den Grundstücken 6511/1 und 6511/2 sowie die damit verbundenen Probleme für die heutigen Mieter.



6.3 Ergebnis der Abwägung

- Bei der Bewertung der Vor- und Nachteile der Planung kommt die Verwaltung letztlich zu einem positiven Ergebnis. Dies einfach deshalb, weil - unter Berücksichtigung der beabsichtigten Gesamtentwicklung dieses Bereiches - die unter Ziele und Zwecke genannten städtebaulichen Akzente die hier neu zu schaffende Eingangssituation zu Käfertal angemessen berücksichtigen und die vorgesehene Nutzung einem Bedarf entgegenkommt, der sich auch in die umgebenden vorhandenen Nutzungsstrukturen einfügt.

Der Ausschluß von Gartenbaubetrieben und Tankstellen ist in diesem Zusammenhang zu sehen und wird konkret mit

1. dem genannten Planungsziel einer 3geschossigen "Blockrandbebauung" für Post, Wohnungen, Arztpraxen u. ä.,
 2. der notwendigen Berücksichtigung vorhandener und zukünftig angrenzender Nutzungen, die überwiegend dem Wohnen dienen bzw. dienen werden, begründet. Somit passen die genannten Nutzungen nicht in den für diesen Bereich gesetzten städtebaulichen Gesamtrahmen.
- Durch neu zu schaffende Parkplätze, Stellplätze sowie die zu fordernde Tiefgarage wird sich aller Voraussicht nach die heute noch vorhandene Parkplatz- und Stellplatzproblematik dieses Bereiches entspannen.
 - Die zulässige geringfügige Überschreitung der gemäß BauNVO gängigen Werte des Maßes der baulichen Nutzung für die an der Bahnhofstraße vorgesehene Neubebauung ist unbedenklich und ergibt sich aus der angestrebten geschlossenen Bauweise, die diesen "Eingangsbereich" sowohl durch klare Raumkanten wie durch die zwingende Übernahme der an der Mannheimer Straße und Bahnhofstraße bereits vorhandenen dreigeschossigen Bebauung den notwendigen städtebaulichen Rahmen geben. Diese städtebaulichen Vorgaben sind als ursächlicher Grund für diese mögliche GRZ und GFZ-Überschreitungen anzusehen.
 - Der durchaus mögliche teilweise Verlust von Baumbestand auf den Baugrundstücken soll durch Begrünungsmaßnahmen sowohl auf diesen Grundstücken wie auch im öffentlichen Straßenraum ausgeglichen werden. Dies hindert nicht daran, im Rahmen der Projektplanung auch unter Berücksichtigung einer erforderlichen vernünftigen Abwägung aller Vor- und Nachteile diesen oder jenen gefährdeten Baum zu erhalten. Eine entsprechende Festsetzung wurde in den Bebauungsplan aufgenommen.
 - Die im Rahmen des Umbaus der Bahnhofstraße erforderliche Inanspruchnahme von Teilen der privaten Grundstücke 6454 und 6459/1 ist im Prinzip nicht zu umgehen und spätestens



im Zuge des mittelfristig angestrebten Ausbaues der Oststrandstraße erforderlich. Zwischenzeitlich wäre eine befristete Lösung derart denkbar, daß zwar die Bahnhofstraße entsprechend dem Plankonzept umgebaut wird um so die zwingend für den Postbetrieb erforderlichen Stellplätze usw. zu schaffen, allerdings der Gehweg im Bereich der genannten Grundstücke - wie heute auch - etwas verengt verbleibt. Diese Vorgehensweise erscheint auch dadurch gerechtfertigt, daß aller Voraussicht nach beim Bau der Ostrandstraße (Bebauungsplan 71/36 Teil II) weitere Geländeflächen zumindest des Grundstückes Nr. 6459/1 in Anspruch genommen werden müssen, die dann ohnehin umfassende Erwerbsverhandlungen erfordern. Dabei ist nicht auszuschließen, eher wahrscheinlich, daß wegen des auf diesem Grundstück vorhandenen dreigeschossigen heute bewohnten Gebäudes ebenfalls eine befristete Zwischenlösung (vorläufiger Verbleib dieses Gebäudes) angestrebt werden muß, da nicht absehbar ist, ob und wann das südlich der Bahnhofstraße (außerhalb des Geltungsbereiches) dargestellte Neubebauungskonzept verwirklicht werden kann. Die Beantwortung dieser Frage muß dem Ergebnis des Bebauungsplanverfahrens zum Bebauungsplan 71/36 Teil II vorbehalten bleiben.

- Bevor die auf den Grundstücken 6511/1 und 6511/2 vorhandenen teilweise bewohnten Gebäude abgebrochen werden können, muß für die heutigen Mieter möglichst bald Ersatzwohnraum angeboten werden. Dazu sind von den zuständigen Stellen der Verwaltung in Abstimmung mit der GBG in deren Betreuung das letzt genannte Grundstück liegt die notwendigen Schritte zu unternehmen.
- In den Bebauungsplan wurde ein eingeschränktes Verbrennungsverbot mit folgendem Text aufgenommen:

"Bei der Verwendung von Brennstoffen in Feuerungsanlagen und in nach der 4. BlmSchV genehmigungsbedürftigen Verbrennungsmotoranlagen gelten folgende Beschränkungen: Kohle, Öl, Holz und Abfälle dürfen nicht verwandt werden. Gas darf nur in Anlagen verwandt werden, die den Anforderungen des Umweltzeichens (RAL) genügen.

Die Verwendung dieser Stoffe (ausgenommen Abfälle) in bereits rechtmäßig bestehenden Feuerungsanlagen ist so lange zulässig, bis die zentrale Feuerstätte neu errichtet oder geändert wird. Als "Änderung" gilt insbesondere der Einbau eines neuen Kessels oder eines neuen Brenners.

Als Ausnahme kann die Verwendung von Heizöl EL sowie anderer Brennstoffe zugelassen werden, wenn ein Brennwertkessel eingebaut wird, der den Anforderungen des Umweltzeichens genügt und eine mindestens 85%ige SO₂-Auswaschung



mit anschließender Neutralisation des Kondensats gewährleistet ist oder sonst durch die Verbrennungstechnik sichergestellt ist, daß die o.a. Anforderungen sinngemäß erfüllt sind.

Die Einhaltung dieser Anforderungen ist durch eine Bausterprüfung oder Einzelprüfung durch eine anerkannte Meßstelle i.S.d. § 26 BImSchG nachzuweisen.

Die Verwendung von Holz in offenen Kaminen kann darüber hinaus zugelassen werden, wenn die Raumheizung unabhängig davon erfolgt und die Verwendung auch unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

Vom Verwendungsverbot ausgenommen sind Notstromanlagen, die mit Dieselöl betrieben werden."

Die Festsetzung eines Verbrennungsverbotes wird wie folgt begründet:

1. Rechtsgrundlage:

"Die Rechtsgrundlage für eine solche Festsetzung liefert der § 9 Abs. 1 Nr. 23 des Baugesetzbuches, der es den Gemeinden ermöglicht, "in Bebauungsplänen Gebiete festzusetzen, in denen aus besonderen städtebaulichen Gründen oder zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bestimmte luftverunreinigende Stoffe nicht oder nur beschränkt verwendet werden dürfen".

2. Gesamtstädtische Rahmenbedingungen

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

Der Oberrheingraben zählt zu denjenigen deutschen Großlandschaften, in der es überdurchschnittlich oft zur Ausprägung von Inversionswetterlagen kommt. Bodeninversionen treten dabei an durchschnittlich mehr als 40 % der Beobachtungstermine auf, wobei die Inversionsmächtigkeit in den meisten Fällen zwischen 200 und 500 m beträgt, z. T. aber auch eine solche von mehr als 500 m erreichen kann.

In der oben angesprochenen Verordnung kann vorgeschrieben werden, daß in den Gebieten (Smog-Gebieten) ortsfeste Anlagen nur zu bestimmten Zei-



ten betrieben oder daß Brennstoffe, die in besonderem Maße Luftverunreinigungen hervorrufen, in Anlagen nicht oder nur beschränkt verwendet werden dürfen, sobald die austauscharme Wetterlage von der zuständigen Behörde bekanntgegeben wird.

Zusätzlich sind die Landesregierungen nach § 40 BImSchG befugt, durch Rechtsverordnung, Gebiete festzulegen (Smog-Sperrbezirke) in denen während dieser Inversionswetterlagen der Kfz-Verkehr eingeschränkt oder verboten werden muß, um ein Ansteigen der lufthygienischen Belastungen zu vermeiden. Da in Mannheim allein aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte und den damit verbundenen Schadstoffimmissionen durch Kraftfahrzeuge und Hausbrand mit überdurchschnittlich hohen lufthygienischen Belastungen gerechnet werden muß, erließ Baden-Württemberg 1977 - gestützt auf die o.a. Ermächtigung - eine Smog-Verordnung, in der für das Stadtgebiet von Mannheim ein Smog-Sperrbezirk festgelegt wurde.

Daneben spielen aber gerade in der Region Mannheim/Ludwigshafen die Emissionen der Quellengruppe "Industrie- und Gewerbe" eine wesentliche Rolle. Dies wird hervorgerufen durch die Größe und die Verschiedenartigkeit der Betriebe bzw. Branchen und der sich daraus ergebenden Vielzahl emittierter Stoffe.

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

Danach sollen in Belastungsgebieten zum einen bestimmte Luftverunreinigungen kontinuierlich gemessen werden, zum anderen sind Emissionskataster zu erstellen. Dieser Intention ist das Land mit der Veröffentlichung der Emissionskataster Mannheim Quellengruppe "Verkehr", "Hausbrand" und "Industrie- und Gewerbe" gefolgt.

3. Lufthygienische Situation im Plangebiet

Das Plangebiet (71/36 Teil I) befindet sich nicht in unmittelbarer Nähe größerer industrieller Emittenten, was sich im Emissionskataster Quellengruppe "Industrie- und Gewerbe" in entsprechend niedrigen Werten niederschlägt. Im Unterschied dazu heben sich - aufgrund des großen Verkehrsaufkommens auf der B 38 und auf den benachbarten Straßen - die verkehrsbedingten Emissionen durch erhöhte Werte deutlich gegenüber den umliegenden Rasterflächen ab.



Zwar liegt das Immissionskataster, das Aussagen über die Belastung einer Flächeneinheit erlaubt, noch nicht vor, aber anhand des "Berichtes über das Immissionsmeßprogramm, dem Messungen des TÜV Baden zugrunde liegen und der als Basis für das Immissionskataster dient, läßt sich ablesen, daß es in Mannheim beim NO_2 zu Grenzwertüberschreitungen kommt (I_2 -Wert für NO_2 : $0,20 \text{ mg/m}^3$).

Da diese Grenzwerte gegenüber ihrer ursprünglichen Intention eine Bedeuungsausweitung erfahren haben, stellen diese keinen objektiven und allgemeingültigen Luftqualitätsstandard mit Vorsorgecharakter dar. Zudem muß bei der Interpretation der TA-Luft-Grenzwerte beachtet werden, daß sie sich auf das Gauß-Krüger-Netz beziehen (Größer der Rasterfläche 1 km^2). Dies erfordert aber zunächst die Umsetzung der gemessenen Immissionswerte auf die jeweilige Rasterfläche, was zur Folge haben kann, daß die derart umgewandelten Werte u.U. niedriger erscheinen, als dies in der Realität der Fall ist. Untersuchungen, die einen Vergleich von flächen- und von punktbezogenen Immissionswerten durchführen, ergaben, daß die gemessenen (Einzel-)Werte um den Faktor 1,5 - 2 größer sein können als die flächenbezogenen Jahresmittelwerte. Die Kurzzeitbelastung kann sogar - gegenüber dem auf die gesamte Rasterfläche bezogenen Wert - um den Faktor 3 - 5 erhöht sein.

Dieser Sachverhalt erlangt während austauscharmer Wetterlagen (= Inversionswetterlagen) große Bedeutung, vor allem wenn diese über mehrere Tage andauern. Gerade während solcher Wetterlagen ist ein (eingeschränktes) Verbrennungsverbot von großer Bedeutung, da dann die Emissionen der Quellengruppe "Hausbrand" und "Verkehr" mit ihrer relativ niedrigen Quellenhöhe eine besondere Rolle spielen. Im vorliegenden Fall kommt hinzu, daß sich in unmittelbarer Nähe des Plangebietes ein Altersheim befindet, dessen Bewohner (wie alle älteren Menschen) besonders empfindlich auf lufthygienische Belastungssituationen reagieren. Darüberhinaus ergaben verschiedene Studien, daß bei Asthmatikern oder Bronchitikern Gesundheitsschäden schon bei Kurzzeitkonzentrationen (NO_2) ab ca. $0,2 \text{ mg/m}^3$ auftreten können. Zum Teil gehen die Untersuchungen sogar so weit, daß schon bei einer kurzzeitigen Schadstoffkonzentration von $0,08 \text{ mg/m}^3$ eine Beeinträchtigung der Atemwegsfunktion möglich ist. Aus all dem läßt sich erkennen, wie wichtig es ist -(eingeschränkte) Verbrennungsverbote festzusetzen.



- Schalltechnische Untersuchung

Zusammenfassung und Beurteilung

1. Mannheimer Straße

Durch die Verkehrsbelastung von 6.559 Kfz/24 h mit einem Lkw-Anteil von 9,9 % am Tag und 3,3 % in der Nacht ergeben sich zur Zeit an den im Plangebiet liegenden Gebäuden an der Mannheimer Straße Lärmwerte, die über den Immissionsrichtwerten liegen und deshalb Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden notwendig machen. Besonderen Einfluß auf die Höhe der Lärmwerte hat hier die enge Gebäudestellung mit der dadurch entstehenden Reflexion.

Durch die veränderte Führung der Omnibusse über die geplante Ostrandstraße und die Ladenburger Straße entfällt in Zukunft die Hälfte des Busverkehrsaufkommens. Mit dem reduzierten Verkehrsaufkommen von 6.309 Kzf/24 h und einem Lkw-Anteil von 6,2 % am Tag und 2

% in der Nacht werden die Lärmwerte am Tag um ca. 1,4 dB(A) und in der Nacht um ca. 1,0 dB(A) verringert, liegen aber weiterhin über den Grenzwerten.

2. Bahnhofstraße

Für die Bahnhofstraße liegen dem Stadtplanungsamt keine Verkehrszählungsergebnisse vor. Die Beurteilung erfolgte hier auf der Grundlage der Einstufung in der Lärmquellenkarte (Nachtwerte) der Stadt Mannheim. Hier ist die Bahnhofstraße mit einem Emissionspegel von 42 bis 45 dB(A) (Stufe VIII) eingestuft. Der daraus berechnete Mittelungspegel vor den nächstgelegenen Gebäuden im Plangebiet liegt bei ca. 50,8 dB(A). Durch die Überlagerung mit den Schallpegelanteilen der Mannheimer Straße und dem Schienenverkehr werden die Immissionsgrenzwerte überschritten und Lärmschutzmaßnahmen notwendig.

Durch die geplante Ostrandstraße und die geplante Straßenbahnendschleife und durch die geänderte Busführung ändert sich die Lärmsituation nur geringfügig (Zunahme um max. 1 dB(A)). Die Grenzwerte werden weiterhin überschritten. Deshalb sollte auch hier der vorgenannte Absatz "Umweltschutz" als Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen werden.

3. Ostrandstraße

Die Gebäude im Bereich der geplanten Ostrandstraße werden heute nur vom Schienenverkehrslärm beschallt. Schon durch diese Lärmquellen werden jedoch die Immissionsgrenzwerte überschritten und Lärmschutzmaßnahmen notwendig.



Durch die neue Ostrandstraße mit einem Verkehrsaufkommen von 1.050 Kfz/24 h und die geplante Verlegung der Straßenbahnschleife mit zusätzlich 285 Zügen/24 h werden die Lärmwerte um ca. 6,0 dB(A) am Tag und ca. 4,5 dB(A) in der Nacht ansteigen.

Die Immissionsgrenzwerte werden dann um 0,9 dB(A) am Tag und 5,6 dB(A) in der Nacht überschritten.

Folgende Grundlagen wurden für die Verkehrsprognose zugrunde gelegt:

- 1.1 An der Ostrandstraße selbst entsteht ein Wohngebiet mit ca. 50 WE, das entspricht ca. 125 Einwohnern.
- 1.2 Nördlich der Ladenburger Straße ist das Wohngebiet "Verlängerte Malzstraße" mit ca. 100 WE, das entspricht ca. 250 Einwohnern, geplant.
- 1.3 Eine Verbindung Ostrandstraße - Birkenauer Straße nördlich der Waldstraße (L 597) ist zur Vermeidung von Schleichverkehr nicht vorgesehen.
- 1.4 Die Ladenburger Straße wird in Höhe der OEG-Querung für den Kfz-Verkehr gesperrt.
- 1.5 Durch die Ostrandstraße fahren täglich ca. 250 Busse in Richtung Ladenburger Straße.
- 1.6 Als spezifisches Verkehrsaufkommen werden zwei Fahrten/Einwohner und Tag (eine Fahrt Quellverkehr, eine Fahrt Zielverkehr) zugrunde gelegt.

2. Folgende Verkehrsbelastung leitet sich aus den o.g. Randbedingungen für die Ostrandstraße ab:

aus 1.1	=	100 %	=	250 Fz/Tag
aus 1.2	=	2/3 des Verkehrs verläuft über die Ostrandstraße	=	350 " "
aus 1.5			=	250 " "
außerdem werden vereinzelt Fahrten zu der bereits vorhandenen Bebauung im Bereich der Wasserwerkstraße über die Ostrandstraße durchgeführt				
		als Annahme	=	200 " "
		Summe	=	1050 Fz/Tag
				=====



Bei diesen 1.050 Fz/Tag sind 250 Busse enthalten, d. h. **der** Schwerverkehrsanteil in dieser Straße liegt bei ca. 25%.

Aufgrund des Ergebnisses dieser schalltechnischen Untersuchung wird für das Plangebiet folgende schriftliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

"Auf den mit x gekennzeichneten Bauflächen sind an solchen Bauteilen, die dem Wohnen dienen, besondere bauliche Vorkehrungen zum Schutz gegen Verkehrslärm zu treffen (es soll eine Orientierung der Wohn- und Schlafräume zu der dem Verkehr abgewandten Seite vorgenommen werden. Nur in Ausnahmefällen kann der Nachweis der Wohnruhe durch den Einbau von Schallschutzfenstern mit entsprechenden Lüftungen erbracht werden).

8. Bodenordnung

Es soll eine Bodenneuordnung durchgeführt werden.

9. Sozialplan

Es ist von den zuständigen Stellen der Verwaltung zu prüfen, ob im Zuge der Beschaffung von Ersatzwohnraum für die heutigen Bewohner der bereits genannten Grundstücke auch soziale Maßnahmen erforderlich sind.

10. Zeitplan

Bis zur Verwirklichung der Maßnahme ist ein Zeitrahmen von ungefähr 2 Jahren angesetzt.

11. Flächenbilanz

Größe des Plangebietes ca. 0,5 ha

Davon -WA-Gebiet ca. 0,3 ha

- Straßenfläche ca. 0,20 ha

hejanz



Anlage zur Begründung des verbindlichen Bauleitplanes

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

	Kosten	Stadt Anteil	Beiträge/Zuschüsse	Bemerkungen
<u>Tiefbauamt</u>				
Entwässerung	150 000,-			
Straßen und Wege	360 000,-			
Beleuchtung	20 000,-			
	<u>530 000,-</u>			
		530.000,-		
<u>Stadtwerke Mannheim</u>				
<u>Stromversorgung</u>				
(Ostrandstr.)				
20-KV-Kabelumlegung ca. 60m und 2 Muffen	25 000,-	15.000,-	10 000,-	Städtische Anteil
Verteiler Kä 0175 versetzen	4 000,-	2 400,-	1 600,-	60%
Fm - Verteiler SMA versetzen	3 000,-	1 800,-	1 200,-	"
(Bahnhofstr.)				
1KV-Kabelumlegung (ungerade Seite) ca. 80m	10 000,-	6 000,-	4 000,-	"
1KV-Kabelumlegung (gerade Seite) ca. 30m	3 000,-	1 800,-	1 200,-	"
	<u>45 000</u>	<u>27 000,-</u>	<u>18 000,-</u>	



Kosten	Stadt Anteil	Beiträge/Zuschüsse	Bemerkungen
600,-	600,-		
3000,-	3000,-		Städtische Anteile 100% da keine Verbesserung am Leitungsnetz erfolgt.
600,-	600,-		"
1100,-	1100,-		"
300,-	300,-		"
700,-	700,-		"
<u>6300,-</u>	<u>6300,-</u>		
600,-	600,-		"
3500,-	3500,-		"
600,-	600,-		"
1100,-	1100,-		"
300,-	300,-		"
700,-	700,-		"
<u>6800,-</u>	<u>6800,-</u>		

Rohrnetz

Schutzrohre für Gasleitung:

1. Rohrmaterial einschl. Formstücke, Armaturen und Schutzrohren DN 200-Leitungslänge 5m
 2. Grabarbeit einschl. Straßenaufbruch und Grabenverfüllung, teils mit neuem Material DN 200-Leitungslänge 5m
 3. Rohrverlegung DN 200-Leitungslänge 5m
 4. Prov. Straßenerstellung DN 200 Leitungslänge 5m
- 5% Unvorgesehene
11% Planungs-, Bauleitung und Verwaltungskosten

Schutzrohre für Wasserleitung:

1. Rohrmaterial einschl. Formstücke, Armaturen u. Schutzrohren
 2. Grabarbeit einschl. Straßenerstellung und Grabenverfüllung, teils mit neuem Material
 3. Rohrverlegung
 4. Prov. Straßenerstellung
- 5% Unvorgesehene
11% Planungs-, Bauleitung und Verwaltungskosten

Grünflächenamt

Kosten	Stadt Anteil	Beiträge/Zuschüsse	Bemerkungen
105 000	105 000		
insgesamt:	693 100,-	675 100,-	Ohne MWSt und Planungs- kosten von insgesamt 10,5%.

insgesamt: 693 100,- 675 100,- 18 000,-



U M W E L T S C H U T Z C H E C K L I S T E F Ü R D E N B E B A U U N G S P L A N N R. 71/36 T.I Ostrandstraße- Käfertal für Grundstücke an der Bahnhofstr.zw.Mannheimer Straße u.OEG in Mannheim-Käfertal.

Umweltbereiche	Umweltbelange nach Prüffragenkatalog in Stichworten	eingebracht von	Behandlung der Umweltbelange						Bemerkungen		
			B.-Plan								
							+	0	-		
1. Landschaft/ Landespflege	Die vorgesehene Wohnbebauung läßt zwar wie bisher keine Landschaftsentwicklung zu allerdings wird gegenüber der bisherigen teilweise gewerblichen Nutzung eine Verbesserung erreicht.	32 67 61.3.2						+			
2. Vegetation	Im Plangebiet sind sieben zu pflanzende Bäume festgesetzt. Die Plattanen 26 u.27 sowie vorhandene Straßenbäume sind zu erhalten. Im nördlichen Planbereich sind Pflanzgebote (Sträucher) festgesetzt.	32 61.3.2						+			weitere bestehende Bäume auf den Privatgrundstücken sind zu erhalten, soweit sie nicht durch Baumaßnahmen entfallen müssen.
3. Klima	Die baulichen Auflockerungen in der Bahnhofstr. sowie die Pflanzgebote u. Baumpflanzungen im Bereich der Stellplätze können für eine kleinräumige Luftzirkulation sorgen und das Lokalklima positiv beeinflussen.	32 61.3.2						+			
4. Luftverunreinigungen	Hinsichtlich der Luftqualität liegen in diesem Bereich keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vor. Die Aufnahme eines Verbrennungsverbotes wirkt sich positiv aus.	32 61.1 61.3.2									siehe auch Begründung zum BBPL.
5. Lärm	Das Lärmaufkommen resultiert gegenwärtig hauptsächlich aus dem Verkehrslärm der B 38 und der OEG. Der Einfluß von Industrielärm kann als gering angesehen werden. Nach dem Bau der Ostrandstraße Käfertal und des zentralen Umsteigeknoten Bus, OEG, Straßenbahn sind weitere Belastungen zu erwarten.	32 61.3.2								-	Eine schaltechnische Untersuchung kann erst im Rahmen des Bebauungsplanes 71/36 T.I erfolgen Unabhängig davon werden wegen der erwarteten Verkehrsbelastung der zukünftigen Ostrandstr. objektgebundene Lärmschutzmaßnahmen empfohlen.
6. Wasser	Oberflächenwasser ist nicht vorhanden.	32							0		
7. Verkehr	Die beabsichtigten Stellplätze in der Bahnhofstr. dürften die bisherigen Parkprobleme etwas entlasten, vor allem, wenn die Stellplätze für Postbesucher vorgesehen sind. Höheres Verkehrsaufkommen durch Ostrandstraße.	32 61.2								-	siehe auch Begründung zum BBPL.
8. Ver- und Entsorgung	ist gewährleistet	63 3.2 61.3.2									

Umweltbelange können ggf. auf Beiblatt knapp erläutert werden

Anzahl der Anlagen:



U M W E L T S C H U T Z C H E C K L I S T E F Ü R D E N B E B A U U N G S P L A N N R.

Umweltbereiche	Umweltbelange nach Prüffragenkatalog in Stichworten	eingebracht von	Behandlung der Umweltbelange								Bemerkungen
			B.-Plan								
9. Altlasten	Direkte Altlasten sind nicht erfaßt.	32									Bezüglich des eingelagerten Altölbehälters im Grundstück Bahnhofstr.13 u. d. ehemaligen Schrottplatzes mit Eigenbedarfstankstelle in Grundstück Bahnhofstr. 9-11 wurde der Hinweis Nr.3 in den BBPL. aufgenommen.

Umweltbelange können ggf. auf Beiblatt knapp erläutert werden

Anzahl der Anlagen:

