

DER OBERBÜRGERMEISTER
Beschluss-Vorlage



Dezernat IV	Az. 60.14.0. 83/46	Datum 06.02.2001
-------------	--------------------	------------------

Nr. 114 / 2001

Betreff:

BEBAUUNGSPLAN Nr. 83/46
"Helmertstraße / Rhein-Neckar-Schnellweg,
Erweiterung der Anschlussstelle Helmertstraße an den Rhein-Neckar-Schnellweg"

- Ergebnis der Planauslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB
- Teiländerung Bebauungsplan Nr. 84/17, "Mallau, Teil IV"
- Satzungsbeschluss 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	29	13.03.2001	x			
2. Gemeinderat		27.03.2001				
3.						
4.						

Einladung an Bezirksbeirat/ Sachverständige Neckarau und Rheinau (nur AUT)

Nach Beschlussfassung zur Veröffentlichung geeignet ja ja mit Einschränkungen nein

Finanzielle Auswirkungen ? ja nein

Beschluss/Antrag:

1. Der Gemeinderat stimmt der in der Vorlage getroffenen Abwägung der Verwaltung zum Ergebnis der Planauslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB zu.
2. Der am 15.04.1983 rechtsverbindlich gewordene Bebauungsplan Nr. 84/17 „Mallau“ Teil IV wird entsprechend den Inhalten des vorliegenden Bebauungsplan Nr. 83/46 teilweise geändert.
3. Der Gemeinderat beschließt den Bebauungsplan Nr. 83/46, einschließlich Begründung in der Fassung vom 06.02.2001 zur Satzung.

Finanzielle Auswirkungen: (s. hierzu Anlage)

1) **Einmalige Kosten**

Gesamtkosten der Maßnahme

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.)

Kosten zu Lasten der Stadt

./.	DM
	DM

Die einmaligen Kosten der Maßnahme sind in den Gesamtkosten der Hafenzufahrt enthalten (Vorlage Nr. 234 / 99) Maßnahmegenehmigung

2) **Laufende Kosten**

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand nach Fertigstellung der Baumaßnahme, Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. Durchführung der Maßnahme

zu erwartende Erträge

jährliche Belastung

	DM
./.	DM
	DM

Anlaß und Ziel der Planung

Der vorliegende Bebauungsplan ist Teil von zwei straßenbaulichen Maßnahmen. Der geplante Ausbau der Anschlussstelle Helmertstraße und der Ausbau des Rhein-Neckar-Schnellweges (RNS) in diesem Bereich sind sowohl Ersatzmaßnahme für die Schließung des Bahnüberganges Stengelhofstraße in Rheinau als auch notwendige Maßnahmen im Zusammenhang mit der Anbindung der zweiten Hafenzufahrt an den Rhein-Neckar-Schnellweg.

Innerhalb der beiden genannten straßenbaulichen Maßnahmen beinhaltet der vorliegende Bebauungsplan insbesondere folgende Punkte:

- Umgestaltung der jetzigen Abfahrtsrampe von der B 38 a zur Helmertstraße in eine Auf- und Abfahrtsrampe,
- Bau einer zweiten Fahrbahn des Rhein-Neckar-Schnellweges südlich des Fußgängerstegs bis nördlich der Brücke über die Casterfeldstraße,
- Bau einer zweiten Brücke über die Helmertstraße sowie
- Lärmschutzmaßnahmen gegenüber den östlich angrenzenden Wohnbereichen zwischen Stolzeneck- und Casterfeldstraße.

Die Weiterführung der zweiten Fahrbahn des Rhein-Neckar-Schnellweges nach Süden ist durch den rechtskräftigen Bebauungsplan "Mallau" Nr. 84/17 Teil IV abgedeckt.

Mit dem Bebauungsplan "Helmertstraße / RNS", Nr. 83/46 sollen insbesondere nachfolgende Ziele erreicht werden:

- Ersatz für die Beseitigung des bahngleichen Überganges Stengelhofstraße.
- Anbindung der geplanten zweiten Hafenzufahrt an das vorläufige Bauende des Rhein-Neckar-Schnellweges.
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verbesserung der Verkehrssicherheit des Rhein-Neckar-Schnellweges zwischen Fußgängerüberführung und Casterfeldstraße.
- Verbesserung der Immissionssituation im Hinblick auf die östlich anschließende Wohnbebauung.

Die planungsrechtliche Grundlage für die genannten Straßenbaumaßnahmen sollen nicht durch ein Planfeststellungsverfahren sondern durch einen Bebauungsplan geschaffen werden. Die durch den Bebauungsplan betroffenen Straßenabschnitte sind als Gemeindestraße zu werten.

Die Stadt Mannheim wird die Straßenbaumaßnahmen als Vorhabenträger in Abstimmung mit dem Straßenbauamt Heidelberg ausschreibungsreif planen und bauen. Die fertiggestellten Anlagen gehen in das Eigentum des Bundes über und werden Teil der Bundesstraße B 38a.

Die **Belange des Umwelt- und Naturschutzes** wurden insbesondere im Rahmen des UEP-Verfahrens geprüft und soweit wie möglich berücksichtigt.

Durchführung der Maßnahme

Es ist geplant, mit der Realisierung der Straßenbaumaßnahme im Jahr 2001 zu beginnen. Es wird eine zeitgleiche Fertigstellung und Verkehrsübergabe mit der 2. Hafenzufahrt Rheinauhafen im 2. Halbjahr 2002 angestrebt.

Kosten:

Die veranschlagten Baukosten in Höhe von 4,7 Mio. DM sind Teil der mit Beschluss (Nr. 234/99) vom 08.06.1999 genehmigten Gesamtkosten der 2. Hafenzufahrt Rheinauhafen sowie der Maßnahme „Beseitigung des Bahnüberganges Stengelhofstraße“ in Höhe von 66,7 Mio. DM.

Anlagen:

- Die Ziele und Zwecke der Planung und deren Auswirkungen sind in der als Anlage 1.1 angeschlossenen **Begründung** i.d.F. vom 06.02.2001 dargelegt.
- Stellungnahme des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) vom 17.01.2001 als Anlage 2.
- Beschlussvorlage Nr. 569/00 zur Einholung der Billigung und Offenlage als Anlage 3.

Gutachten:

Nachfolgende Gutachten wurden im Rahmen der Planung erstellt und liegen zur Ansicht beim Fachbereich Städtebau vor:

- Schalltechnische Untersuchung, Ingenieurbüro Kittelberger, Oktober 2000,

Planverfahren:

1. BISHERIGER VERFAHRENSABLAUF

Vorausgegangene Beschlüsse im Rahmen der 2. Hafenzufahrt und der Beseitigung des Bahnüberganges Stengelhofstraße

• Beschluß zur Vereinbarung mit der Deutschen Bahn AG über die Schließung des Bahnüberganges Stengelhofstraße AUT (Vorlage 5/98)	13.01.1998
• Maßnahmegenehmigung 2.Hafenzufahrt Rheinauhafen einschließlich Auffahrtsrampe Helmertstraße AUT (Vorlage 234/99)	08.06.1999
Aufstellungsbeschluss (§ 2 Abs.1 BauGB) Öffentliche Bekanntmachung	02.05.2000 28.07.2000
Bürgerbeteiligung (§ 3 Abs.1 BauGB) Planoffenlage	31.07. bis 21.08.2000
Anhörung Träger öffentlicher Belange (§ 3 Abs.1 BauGB)	01.08.2000 bis 08.09.2000
Information des Bezirksbeirates	mit Schreiben vom 27.11.2000
Auslegungsbeschluss (§ 3 Abs.2 BauGB) Öffentliche Bekanntmachung Planoffenlage	05.12.2000 08.12.2000 18.12.2000 – 26.01.2001
Unterrichtung der Träger öffentlicher Belange	11.12.2000

2. ERGEBNIS DER PLANOFFENLAGE NACH 3 § ABS. 2 BAUGB

Die öffentliche Planauslegung wurde im Beratungszentrum Bauen und Umwelt im Collini-Center durchgeführt.

Im Rahmen der öffentlichen Planauslegung ist nachfolgende Anregung eingegangen:

2.1 Schreiben des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) vom 17.01.2001 (siehe Anlage 2)

Der Verlust des vorhandenen, lichtsignalgeregelten Radfahrer- und Fußgängerüberwegs über die Helmerstraße wird bedauert. Es wird angeregt die geplante Querungshilfe über die Helmerstraße mit einem "hohen Sicherheitsstandard" auszustatten.

Es wird vorgeschlagen durch begleitende Maßnahmen außerhalb des Planbereiches die Notwendigkeit zur Querung der Helmerstraße zu verringern.

Stellungnahme:

Die Anlage des Kreisverkehrsplatzes einschließlich der Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer entspricht in ihren Abmessungen den Empfehlungen des "Merckblattes für die Anlage von kleinen Kreisverkehrsplätzen" (Ausgabe 1998). Die Breite des geplanten Fahrbahnteilers beträgt ca. 3,50 bis 4,00 und ist damit deutlich großzügiger und sicherer dimensioniert als dies die Empfehlungen (Breite 2,50 m) vorsehen.

Die Anregungen zur Optimierung bzw. zu Maßnahmen und Veränderungen in der Radwegführung außerhalb des Planbereichs werden geprüft und so weit wie möglich berücksichtigt.

3. BEZIRKSBEIRAT

Der Bezirksbeirat Rheinau und Neckarau wurde mit Schreiben vom 27.11.2000 über den aktuellen Stand der Planungen informiert. Anregungen oder Bedenken sind nicht eingegangen.

4. UNTERRICHTUNG DER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE

Mit Schreiben vom 11.12.2000 wurden folgende Träger öffentlicher Belange von der öffentlichen Auslegung unterrichtet und am Verfahren beteiligt:

Träger öffentlicher Belange	Anregungen		Antwort	Anlage	siehe Ziffer
	Ja	nein			
Nachbarschaftsverband			-		
Raumordnungsverband Rhein-Neckar			-		
Regionalverband Unterer Neckar			-		
Bund für Umwelt- und Naturschutz			-		
Polizeipräsidium			-		
Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Mannheim			-		
Regierungspräsidium Karlsruhe			-		
Straßenbauamt Heidelberg		X	14.12.00		
Deutsche Telekom AG		X	21.12.00		

Bei der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurden keine Anregungen vorgetragen.

Hinweis durch Amt 15:

Die Anlagen können durch Doppelklick geöffnet werden.

Bitte vergewissern Sie sich jedoch zunächst, ob auf Ihrem PC der Acrobat-Reader der Firma ADOBE installiert ist.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an Amt 15, Abteilung Ratsangelegenheiten.

5. Übersicht der Anlagen

Anlage 1.1: Begründung einschließlich Planverkleinerung

Anlage 2: Anregung aus der Offenlage

Anlage 3: Beschlussvorlage Nr. 569/00 zur Einholung der Billigung und Offenlage
(Kann bei Amt 15 angefordert werden)

1.	STÄDTEBAULICHER ANLASS DER PLANUNG	3
1.1	Ersatzmaßnahme für die Schließung des Bahnüberganges Stengelhofstraße	3
1.2	Anbindung der zweiten Hafenzufahrt an den RNS	3
1.3	Ziele und Inhalte der Bebauungsplanung	3
2.	PLANUNGSGRUNDLAGEN	4
2.1	Modell räumlicher Ordnung	4
2.2	Flächennutzungsplan	4
2.3	Bestehende Nutzungen / Geltungsbereich	4
2.4	Teiländerung vorhandener Bebauungspläne	4
3.	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG (UEP/UVP)	5
3.1	Klima / Luft	5
3.2	Natur / Landschaft / Erholung	5
3.3	Lärm	6
4.	GRÜNORDNUNG	6
4.1	Vorhandene Grün- und Freiflächensituation	6
4.2	Beeinträchtigung von Grün- und Freiflächen	6
4.3	Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen	6
5.	IMMISSIONSCHUTZ	7
6.	FESTSETZUNGEN	8
6.1	Verkehrsflächen	8
6.2	Grünordnerische Festsetzungen	8
6.3	Lärmschutzfestsetzungen	8
7.	BODENORDNUNG / GRUNDSTÜCKSERWERB	8
8.	KOSTEN	8

1. STÄDTEBAULICHER ANLASS DER PLANUNG

Der vorliegende Bebauungsplan "Helmertstraße / Rhein-Neckar-Schnellweg mit der Erweiterung der Anschlussstelle Helmertstraße an den Rhein-Neckar-Schnellweg" ist Teil von zwei straßenbaulichen Maßnahmen. Der geplante Ausbau der Anschlussstelle Helmertstraße und der Ausbau des Rhein-Neckar-Schnellweges (RNS) in diesem Bereich sind sowohl **Ersatzmaßnahme** für die Schließung des Bahnüberganges Stengelhofstraße in Rheinau als auch notwendige Maßnahmen im Zusammenhang mit der Anbindung der zweiten Hafenzufahrt an den Rhein-Neckar-Schnellweg.

1.1 Ersatzmaßnahme für die Schließung des Bahnüberganges Stengelhofstraße

Durch die geplante Schließung des Bahnüberganges Stengelhofstraße wird die bestehende Verkehrsverbindung zwischen der Karlsruher Straße und der Rhenaniastraße unterbrochen. Zur Wiederherstellung dieser Verkehrsbeziehung sind Ersatzmaßnahmen notwendig. Als Ersatzverbindung für den Kfz-Verkehr dient dabei ein Teil der neuen Trasse der zweiten Hafenzufahrt Rheinauhafen – vom Anschluss an den Rhein-Neckar-Schnellweg bis zur Anbindung Altriper Straße. Um eine Verkehrsverbindung vom Bereich nördlich der Bahnlinie zum südlich der Bahnlinie gelegenen Bereich über den Rhein-Neckar-Schnellweg zu ermöglichen ist außerdem eine Auffahrtsmöglichkeit von der Casterfeldstraße (B 36) / Helmertstraße zum Rhein-Neckar-Schnellweg in Richtung Süden bzw. zu dessen Verlängerung zu schaffen. Dies ist durch den Bau einer Auffahrtsrampe, unmittelbar neben der bereits bestehenden Abfahrt möglich.

Für Fußgänger und Radfahrer ist als Ersatzmaßnahme eine Unterführung in der Verlängerung der Stengelhofstraße geplant. Die Deutsche Bahn AG bereitet für dieses Bauvorhaben zur Zeit das Planfeststellungsverfahren vor.

1.2 Anbindung der zweiten Hafenzufahrt an den Rhein-Neckar-Schnellweg

Die geplante Anbindung der zweiten Hafenzufahrt an den Rhein-Neckar-Schnellweg erfordert den Bau einer zweiten Fahrbahn des RNS im Abschnitt südlich des Fußgängersteiges Casterfeld bis nördlich der RNS-Brücke über die Casterfeldstraße (B 36).

Durch den Anschluss der zweiten Hafenzufahrt an den RNS kommt ein weiterer Fahrstreifen von Süd nach Nord hinzu. Eine Zusammenführung mit den beiden bestehenden Fahrstreifen von der B 36 in Richtung Feudenheim ist aufgrund der Verkehrsbelastung nicht möglich.

Eine befriedigende Lösung kann hier nur durch eine Spuraddition dieses Fahrstreifens zu einer dreispurigen Richtungsfahrbahn und durch den Neubau einer zweiten Brücke über die Helmertstraße für den Gegenverkehr herbeigeführt werden.

1.3 Ziele und Inhalte der Bebauungsplanung

Innerhalb der beiden genannten straßenbaulichen Maßnahmen beinhaltet der vorliegende Bebauungsplan insbesondere folgende Teilmaßnahmen:

- Umgestaltung der jetzigen Abfahrtsrampe von der B 38 a zur Helmertstraße in eine Auf- und Abfahrtsrampe,
- Umgestaltung der Einmündung der Auf- und Abfahrt in die Helmertstraße zu einem Kreisverkehrsplatz,
- Bau einer zweiten Fahrbahn des Rhein-Neckar-Schnellweges südlich des Fußgängersteigs bis nördlich der Brücke über die Casterfeldstraße,
- Bau einer zweiten Brücke über die Helmertstraße sowie
- Lärmschutzmaßnahmen gegenüber den östlich angrenzenden Wohnbereichen zwischen Stolzeneck- und Casterfeldstraße.

Die Weiterführung der zweiten Fahrbahn des Rhein-Neckar-Schnellweges nach Süden ist durch den rechtskräftigen Bebauungsplan "Mallau" Nr. 84/17 Teil IV abgedeckt.

Mit dem Bebauungsplan "Helmertstraße / RNS", Nr. 83/46 sollen insbesondere nachfolgende Ziele erreicht werden:

- Ersatz für die Beseitigung des bahngleichen Überganges Stengelhofstraße.
 - Anbindung der geplanten zweiten Hafenzufahrt an das vorläufige Bauende des Rhein-Neckar-Schnellweges.
 - Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verbesserung der Verkehrssicherheit des Rhein-Neckar-Schnellweges zwischen Fußgängerüberführung und Casterfeldstraße.
 - Verbesserung der Immissionssituation im Hinblick auf die östlich anschließende Wohnbebauung.
 - Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Einmündung in die Helmertstraße durch den Neubau eines Kreisverkehrsplatzes. Durch den Kreisverkehrsplatz entfallen Unterhaltskosten einer Signalanlage und es entsteht eine günstigere Situation hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffe sowie eine Verringerung der versiegelten Flächen.
- Außerdem ist von diesem Kreisverkehrsplatz eine Erschließung der Fläche zwischen RNS, B 36 und Helmertstraße möglich.

Die planungsrechtliche Grundlage für die genannten Straßenbaumaßnahmen sollen nicht durch ein Planfeststellungsverfahren sondern durch einen Bebauungsplan geschaffen werden. Die durch den Bebauungsplan betroffenen Straßenabschnitte sind als Gemeindestraße zu werten. Eine planfeststellungsersetzende Wirkung durch den Bebauungsplan ist daher nicht erforderlich.

Die Stadt Mannheim wird die Straßenbaumaßnahmen als Vorhabenträger in Abstimmung mit dem Straßenbauamt Heidelberg ausschreibungsreif planen und bauen. Es ist beabsichtigt die fertiggestellten Anlagen als Teil der Bundesstraße B 38a in das Eigentum des Bundes zu überführen.

2. PLANUNGSGRUNDLAGEN

2.1 Modell Räumlicher Ordnung

Der Bebauungsplan entspricht den Zielen und Grundsätzen des "Modell Räumliche Ordnung" durch

- Stärkung des Wirtschaftsstandortes durch die geplante zweite Hafenzufahrt,
- Verbesserung der Erschließungssituation und der Verkehrssicherheit durch Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs und Korrektur am südlichen Ende des Rhein-Neckar-Schnellweges sowie
- Verbesserung der Immissionssituation, insbesondere gegenüber der östlich angrenzenden Wohnbebauung.

2.2 Flächennutzungsplan (FNP)

Im wirksamen Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim (am 18.03.1983 wirksam geworden) ist die Weiterführung des Rhein-Neckar-Schnellweges dargestellt. Die Beseitigung von schienengleichen Bahnübergängen ist eine allgemeine Zielsetzung des FNP.

Darüber hinaus sind die Flächen innerhalb des vorliegenden Bebauungsplanes im Flächennutzungsplan ausschließlich als Verkehrsflächen dargestellt. Der Bebauungsplan entspricht somit den Darstellungen des Flächennutzungsplanes.

2.3 Bestehende Nutzungen / Geltungsbereich

Die von der Bebauungsplanung betroffenen Flächen sind ausschließlich Verkehrsflächen bzw. die dazugehörigen Böschungen und Randbegrünungen. Das derzeit bereits vorhandene Regenwasserversickerungsbecken im Anschlussbereich der Helmertstraße bleibt erhalten.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst das bisherige "Abfahrtssohr" des RNS zur Helmertstraße zwischen der Fußgängerüberführung des RNS und der Helmertstraße. Sowohl das geplante Brückenbauwerk über die Helmertstraße als auch die Fläche der Helmertstraße sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes enthalten. Darüber hinaus sind im Geltungsbereich die für Lärmschutzmaßnahmen notwendigen Flächen östlich des RNS und östlich der Brücke über die Casterfeldstraße beinhaltet.

Innerhalb des Geltungsbereiches sind lediglich im Bereich Kreisverkehrsplatz private Grundstücksflächen betroffen.

2.4 Teiländerung des Bebauungsplanes "Mallau" Nr. 84/17 Teil IV

Der oben genannte Bebauungsplan wird durch die Überprüfung und Optimierung der bereits festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen geändert.

Die bisherige Einmündung der Auf- und Abfahrt vom Rhein-Neckar-Schnellweg in die Helmertstraße wird durch einen Kreisverkehrsplatz gestaltet. Hierdurch ergibt sich eine geringfügige Überschneidung mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes Mallau Nr. 84/17 Teil IV.

Die genannte Überschneidung im Randbereich ist unerheblich, da lediglich Flächen betroffen sind, die im rechtskräftigen Bebauungsplan bisher bereits als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt sind.

3. UMWELTERHEBLICHKEITSPRÜFUNG (UEP)

Zur Erstbeurteilung der Umweltbelange und deren Einstellung in die Planung wurde zunächst eine Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) in Anlehnung an das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) mit den Prüftatbeständen "Klima / Luft", "Boden", "Wasser", "Umweltrelevante Infrastruktur", "Natur / Landschaft / Erholung" und "Lärm" durchgeführt.

Die Auswertung der UEP hat ergeben, dass - aufgrund der Lage und der geringen Größe des Plangebietes - für die Prüftatbestände "Klima / Luft", "Boden", "Wasser" und "Umweltrelevante Infrastruktur" **keine** "wesentliche Umweltrelevanz" vorliegt. Auswirkungen der Planung sind vor allem hinsichtlich der Aspekte "Natur / Landschaft / Erholung" und "Lärm" zu erwarten. Im Rahmen des weiteren Planverfahrens wurden diesbezüglich weitergehende Untersuchungen (Lärmgutachten) durchgeführt.

3.1 Klima / Luft

Bezüglich des Belanges "Klima / Luft" ergibt sich, aufgrund vorhandener Gutachten, zwar keine generelle Ablehnung der Inhalte des Bebauungsplanes ("Geringer Eingriff"), dennoch bedeuten die Ergebnisse der ausführlichen klimaökologischen Bewertung, dass sich die augenblicklichen klimatischen Verhältnisse im Umkreis der Mallau nicht weiter verschlechtern sollten. Aufgrund dessen sollte der Eingriff minimiert (z.B. geringe Fahrbahnbreiten, Reduzierung von strömungsbeeinflussenden Barrieren wie z.B. Lärmschutzwände/-wälle) und eine intensive Begrünung vorgenommen werden. Ein weiteres Klimagutachten ist aufgrund des derzeitigen Kenntnisstandes und der vorhandenen Daten jedoch nicht erforderlich.

3.2 Natur / Landschaft / Erholung

Hinsichtlich des Prüftatbestandes "Natur / Landschaft / Erholung" hat sich gezeigt, dass die Eingriffsfläche zum größten Teil durch eine Mähwiese mit der Tendenz zu einer hochstaudenreichen ruderalisierten Wiese eingenommen wird. Auf den bestehenden Böschungen befinden sich Strauchpflanzungen überwiegend aus einheimischen Arten im Wechsel mit grasreichen Schlagfluren. Hinzu kommen dort einige Einzelsträucher und Bäume. Im mittleren Bereich des bestehenden Abfahrtschotens befindet sich ein Regenrückhaltebecken mit der Biotopausprägung einer hochstaudenreichen ruderalisierten Wiese feuchtfrischer Standorte. Die Randbegrünung wird durch eine gut ausgebildete Strauchpflanzung, Beerendickichte und Gebüsche sowie Einzelbäumen gebildet. Besonders das Biotop Feldhecke an der Böschung des Regenrückhaltebeckens muss aus floristischer und vegetationskundlicher Sicht als wertvoll bzw. als "schützenswert" eingestuft werden. Ein Verlust ist jedoch an anderer Stelle durch geeignete Maßnahmen ausgleichbar. Zusätzliche Gutachten in Ergänzung der vorhandenen Grundlagendaten (Vegetation, Biotoptypen und Brutvogelkartierung) sind daher nicht notwendig.

Im Bebauungsplanverfahren wird die naturschutzrechtliche Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsplanung i.S.d. § 1 a BauGB integriert und nach dem Grundsatz der Vermeidung, Minimierung und des Ausgleichs verfahren:

- Der Eingriff ist im Bereich der Gehölze am Regenrückhaltebecken möglichst zu vermeiden bzw. auf ein Mindestmaß zu beschränken,
- für den Verlust an Vegetationsstrukturen ist ein Ausgleich auf den neuen Böschungsflächen zu schaffen und
- im Falle von Ausgleichsmaßnahmen, die außerhalb des Planbereiches notwendig sind, ist zu prüfen, ob Flächen im unmittelbaren Umfeld, etwa in den Gewannen "Aubäume" und "Beim Schelmenanwänder" im Rahmen des Kompensationsbedarfes herangezogen werden können.

Aufgrund der geringen Flächengröße, der vorhandenen verkehrlichen Vorbelastung und des überschaubaren Eingriffs in Natur und Landschaft sowie des bereits vorhandenen Grundlagenmaterials ist eine Integration der Grünordnungsplanung in den Bebauungsplan vorgesehen. Dabei werden sowohl die Bestands- und Eingriffssituation als auch notwendige Ausgleichsmaßnahmen dargestellt. Die Inhalte der Grünordnungsplanung werden im weiteren Verfahren gewürdigt und soweit planungsrechtlich möglich in den Bebauungsplan als Festsetzung aufgenommen.

3.3 Lärm

Im Rahmen der UEP wurde die Lärmproblematik gegenüber der östlich angrenzenden Wohnbebauung thematisiert. Das bereits zur UEP vorliegende Schallgutachten wurde im weiteren Verfahren konkretisiert und ergänzt. Die aus dem ergänzten Gutachten resultierenden Schutzmaßnahmen wurden in die Festsetzungen des Bebauungsplanes aufgenommen (vgl. Kap. 5 "Immissionsschutz").

4. Umweltschützende Belange nach § 1a BauGB / Grünordnung

Umweltschützende Belange wurden bereits unter Kapitel 3 "Umwelterheblichkeitsprüfung" erörtert.

Im Rahmen der UEP und im Verlauf des Bebauungsplanverfahrens wurden im Frühjahr und im Herbst 2000 eine umfassende Ortsbegehung und Bestandsaufnahme durchgeführt, um die vorhandene Grün- und Freifächensituation zu bewerten, und Anhaltspunkte für grünordnerische Maßnahmen und Festsetzungen zu erarbeiten.

4.1 Vorhandene Grün- und Freifächensituation, Vegetationsbestand (vgl. Kapitel 3)

Innerhalb des Geltungsbereiches finden sich neben den bereits bisher versiegelten Verkehrsflächen insbesondere hochstaudenreiche, ruderalisierte feucht- frische Wiesen auf insgesamt der Hälfte der Gesamtfläche. Auf den bestehenden Böschungen der B 38 a und des Regenrückhaltebeckens befinden sich Strauchpflanzungen überwiegend aus einheimischen Arten im Wechsel mit grasreichen Schlagfluren (ca. 20 % der Gesamtfläche). Hinzu kommen dort einige Einzelsträucher und Bäume. Der östliche Teil der Böschung des Regenrückhaltebeckens ist in der Biotopkartierung des Landes Baden-Württemberg als § 24 a Biotop "Feldhecke Casterfeld", unter der Biotopnummer 6517-222-0054 aufgenommen.

Neben den genannten Wiesen- und Gehölzflächen wurden bei der Bestandsaufnahme kleinere Flächen mit Natternkopf- und Steinkleefluren sowie kleinere Schotterflächen mit lückiger wärmeliebender Vegetation festgestellt (insgesamt ca. 13% der Gesamtfläche).

4.2 Beeinträchtigung von Grün- und Freiflächen

Die Beeinträchtigung besteht im wesentlichen in der Versiegelung von Vegetationsflächen sowie der Entfernung der Böschungsvegetation am Rhein-Neckar-Schnellweg. Für die neuen Verkehrsflächen mit ca.0,5 ha gehen etwa in gleichem Umfang Wiesenflächen verloren.

Auf der Wallkrone des vorhandenen Lärmschutzwalls zwischen Casterfeldstraße und Helmertstraße ist für den geplanten Wandaufsatz ein Eingriff in die vorhandene Gehölzpflanzung notwendig.

4.3 Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Als Ersatz für die Gehölzpflanzung auf der bisherigen Böschung des RNS werden Gehölze auf der neuen Böschung des RNS angepflanzt. Hinzu kommen Gehölzpflanzungen auf der entstehenden "Dreiecksfläche" zwischen RNS, Abfahrt und neuer Auffahrt. Rechnerisch entsteht im Vergleich zum Bestand ein "Überschuß" an Gehölzflächen. Die betroffenen Flächen sind im Bebauungsplan als Pflanzgebotflächen festgesetzt.

Das genannte Feldheckenbiotop am Regenrückhaltebecken bleibt erhalten und wird im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt. Ein Eingriff im Bereich des Regenrückhaltebeckens ist nicht beabsichtigt. Im Bereich des Kreisverkehrsplatzes werden in geringem Umfang bisherige Straßenverkehrsflächen entsiegelt.

Für die entfernten Sträucher im Bereich des Lärmschutzwalles werden unmittelbar nach der Baumaßnahme der aufgesetzten Lärmschutzwand in gleichem Umfang wieder Bäume und Sträucher angepflanzt. Die von der Lärmschutzwand beanspruchte Bodenfläche kann angesichts des Flächenbedarfs der Wand vernachlässigt werden.

Trotz der genannten Pflanzmaßnahmen verbleibt insbesondere durch den Verlust der genannten Wiesenflächen und deren Umwandlung in Verkehrsfläche ein Ausgleichsdefizit. Da im Plangebiet selbst keine weiteren nennenswerten Maßnahmen zum weiteren Ausgleich möglich sind, soll ein Teil dieses Defizites außerhalb des Plangebietes kompensiert werden.

Auf den städtischen Grundstücksflächen mit den Flurstücksnummern 13600-13604 sowie auf dem Wegegrundstück 13346/3 werden im Bereich der Einmündung Helmertstraße und entlang der Wirtschaftswege insgesamt ca. 19 Baumpflanzungen vorgenommen. Die genannten Bäume sind außerhalb des Bebauungsplangeltungsbereichs eingetragen.

Eine weitere ökologische Aufwertung der angrenzenden städtischen Grundstücksflächen ist nicht sinnvoll, da diese nicht intensiv genutzt werden und teilweise bereits der Sukzession unterliegen.

Weitere Ausgleichsmaßnahmen sind im Rahmen der Biotopverbundplanung, die zur Zeit für den Mannheimer Süden erstellt wird, sinnvoll. Für eine Teilkompensation des genannten Ausgleichsdefizites sind die Neuanpflanzung von ca. 1.200 m² Feldgehölzfläche, die Neuanlage von ca. 1.200 m² Streuobstwiese und die Anpflanzung von 10 Einzelbäumen entlang von Wirtschaftswegen vorgesehen.

Für Baum- und Strauchpflanzungen sind insbesondere heimische und standortgerechte Arten wie Feldahorn, Hainbuche, Kornelkirsche, Roter Hartriegel, Haselnuß, Weißdorn, Pfaffenhütchen, Linguster, Vogelkirsche, Kirschpflaume, Traubenkirsche, Schwarzdorn, Wildbirne, Stieleiche, Hundsrose, Weinrose, Weide, Mehlbeere, Feldulme zu verwenden. Die Pflanzauswahl ist im Bebauungsplan festgesetzt.

5. Immissionsschutz

Die bereits zur UEP vorliegende schalltechnische Untersuchung (Ingenieurbüro Kittelberger, Januar 1999) wurde im weiteren Planverfahren insbesondere hinsichtlich der betroffenen Wohngebäude östlich der B 38 a im Gebiet "Fronäckerstraße / Stolzeneckstraße" sowie für Wohngebäude an der Ellerstadter Straße südlich der Casterfeldstraße konkretisiert und die geplanten Lärmschutzmaßnahmen auf die bereits bestehenden Lärmschutzanlagen abgestimmt. Dabei galt es, neben der Optimierung des Schallschutzes eine aus klimatischer Sicht vertretbare Höhenentwicklung der Lärmschutzeinrichtungen zu finden, um "Trennungs- und Abriegelungseffekte" zu minimieren.

Die überarbeitete Fassung der schalltechnischen Untersuchung vom Oktober 2000 zeigt insbesondere für Wohngebäude in der Fronäckerstraße eine Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV). Die Überschreitung beträgt bis zu 3,8 dB(A) nachts in den Obergeschossen. Damit haben die betroffenen Anlieger Anspruch auf aktive Lärmschutzmaßnahmen.

Zur Einhaltung der Grenzwerte und zur Minderung der Lärmimmissionen um bis zu ca. 5 dB(A) werden folgende Lärmschutzmaßnahmen vom Gutachter vorgeschlagen und im Bebauungsplan festgesetzt:

- Lärmschutzwand entlang der 2. Hafenzufahrt, beginnend nördlich der geplanten Rampe von der Hafenzufahrt zur B 36 (gegenüber Heklerschleife), über die B36 verlaufend und endend südlich der bestehenden Rampe B 36 – B 38 a, Länge ca. 250 m, Höhe ca. 3,0 m über Gradiente.
- Lärmschutzwand auf dem bestehenden Lärmschutzwall, Höhe ca. 1,5 m über der gesamten Wallkrone, Länge ca. 240 m.
- Lärmschutzwand entlang der B 38 a vom bestehenden Lärmschutzwall über die Helmertstraße, Höhe ca. 2,0 m über Gradiente der B 38 a, mit Aufstockung der bestehenden Lärmschutzwand auf dem Überführungsbauwerk B 38 a / Helmertstraße mit einer Gesamtlänge von ca. 180 m.

Von einer nachweisbaren Veränderung der Luftschadstoffe sind die angrenzenden Wohnbereiche aufgrund der Entfernung und der abschirmenden Wirkung der Lärmschutzwände und -wälle nicht betroffen. Im Bereich der geplanten Auffahrt wird durch die Realisierung des Kreisverkehrsplatzes, aufgrund des gleichmäßigeren Verkehrsablaufs gegenüber der ursprünglich geplanten Einmündung mit Signalanlage, eine günstigere Emissionsituation erreicht.

6. FESTSETZUNGEN

6.1 Verkehrsflächen

Die Festsetzung der Verkehrsflächen werden durchweg als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Die Festsetzungen beinhalten eine Darstellung der Fahrbahnen, der Böschungsbereiche, der Geh- und Radwege, die Ausgestaltung der Einmündung in die Helmertstraße, das Brückenbauwerk über die Helmertstraße sowie die straßenbegleitenden Grün- und Freiflächen. Diese sind als Straßenbegleitgrün innerhalb der Verkehrsflächen festgesetzt.

Das vorhandene Regenrückhaltebecken bleibt in Größe und Funktion erhalten und wird innerhalb der Verkehrsgrünfläche als Bestand dargestellt. Das Regenrückhaltebecken dient ausschließlich der Entwässerung der angrenzenden Verkehrsflächen - die Festsetzung einer Versickerungsfläche nach § 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB ist daher nicht erforderlich.

6.2 Grünordnerische Festsetzungen

Neben den bereits genannten Verkehrsgrünflächen werden durch den Bebauungsplan Erhaltungs- und Pflanzgebote für Bäume und Sträucher festgesetzt. Die Fläche des § 24a Biotops "Feldhecke Casterfeld" wird nachrichtlich übernommen und zugleich als "Fläche für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern" festgesetzt.

Angrenzende Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Geltungsbereiches –Baumpflanzungen entlang angrenzender Wirtschaftswege- werden entsprechend dargestellt. Die Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Mannheimer Biotopverbundplanung können aufgrund des aktuellen Planungsstandes der Biotopverbundplanung nicht in der Planzeichnung konkretisiert werden.

6.3 Lärmschutzfestsetzungen

Die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen werden als Lärmschutzwände bzw. Lärmschutzwälle mit der notwendigen Mindesthöhe und der notwendigen Länge festgesetzt. Da diese Bereiche in einiger Entfernung zur der eigentlichen Straßenbaumaßnahme liegen, beinhaltet der Geltungsbereich des Bebauungsplanes unterschiedliche Teilflächen.

7. BODENORDNUNG / GRUNDSTÜCKSERWERB

Zur Planrealisierung ist - bis auf ca. 60 m² Privatfläche im Bereich des Kreisverkehrsplatzes - kein Grunderwerb erforderlich. Die Grundstücke befinden sich ansonsten im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung und der Stadt Mannheim

8 KOSTEN

Die Maßnahmen des vorliegenden Bebauungsplanes sind Teil der Maßnahmen und des Kostenaufwandes "2.Hafenzufahrt" und "Beseitigung des Bahnüberganges Stengelhofstraße" mit insgesamt 66,7 Mio DM. Die Kosten für die genannten Maßnahmen waren bereits Gegenstand einer Beschlussfassung (Maßnahmegenehmigung) im AUT am 08.06.1999 (Vorlage Nr. 234/99) .

Speyer, den 06.02.2001

NACHTRIEB & WEIGEL

Städtebau . Umweltplanung

H:\Data_NW\Projekte\MANNHEIM\Helmerts\bg_tf\BG_9.DOC

ADFC Mannheim, gh0/01, Seite 1 von 2



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Kopie per Fax zur Kenntnis:
Herr Bauer, Herr Kemmet (Verkehrsplanung)

ADFC Mannheim • Postfach 100 103 • 68001 Mannheim

Stadt Mannheim
Fachbereich 60 – Bauverwaltung
Collini-Center
68161 Mannheim

60 Fachbereich Bauverwaltung			
Verteiler			
0	1	2	3
Eing. 24. JAN. 2001			
IV	1	2	3
	62		53
	63		53

Landesverband
Baden-Württemberg

Kreisverband Mannheim
c/o Dr. Gerd Hüttmann
Tannhäusering 54
68199 Mannheim
Tel. (0621) 8321848 (p)
Tel. (0174) 3029732 (d)
Fax (0621) 8321849 (p)
e-mail: gerd.huettmann@adfc-bw.de
<http://www.adfc-bw.de/mannheim>

Unser Zeichen
gh 02/2001

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Datum

17.11.2001

Bebauungsplan Nr. 83/46: Helmertstraße/Rhein-Neckar-Schnellweg

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu o.g. Bebauungsplan habe ich einige Anregungen:

Der vorhandene lichtsignalgeregelte Radfahrer- und Fußgängerüberweg über die Helmertstraße wird durch eine Querungshilfe mit Mittelinsel westlich des Kreisverkehrs ersetzt. Zumindest unsichere Fußgänger und Radfahrer werden darin einen Verlust an Sicherheit sehen.

Es ist m.E. daher besonders wichtig, die Querungshilfe mit einem hohen Sicherheitsstandard auszustatten und die Ein- und Ausfahrtgeschwindigkeiten im Kreisverkehr so auszulegen, dass Kraftfahrer querende Verkehrsteilnehmer erkennen und auf sie reagieren können.

Weiterhin muss es möglich sein, bei hinreichendem Abstand zu den angrenzenden Fahrstreifen mit langen Gespannen (z. B. Tandem mit Kindertransport-Anhänger) auf der Querungshilfe anzuhalten. Die Aufenthaltsfläche muss auch groß genug sein, um kleinere Gruppen von Radfahrern (z.B. Familien mit Kindern) aufzunehmen.

Bankverbindung und Spendenkonto:

Postbank Ludwigshafen • BLZ 545 100 67 • Konto 1973 61 678

Die Häufigkeit der Querung der Helmertstraße an dieser Stelle könnte durch begleitende Maßnahmen ausserhalb des Planbereichs verringert werden:

Radverkehr in Richtung Osten, etwa aus der Dannstadter Straße in die Donaustraße fahrend, muß die Helmertstraße zweimal Überqueren: einmal an der Kreuzung mit der Casterfeldstraße, zum zweiten Mal an der Querungshilfe. Durch die Gestattung des beidseitigen Zweirichtungsverkehrs am westlichen Ende der Helmertstraße würde sich die zweimalige Querung in Richtung Donaustraße erübrigen. In westlicher Richtung kann wahlweise die Querungshilfe oder der lichtsignalgeregelte Übergang an der Einmündung auf die Casterfeldstraße benutzt werden

- Derzeit kann der ab Einmündung des Weg I ausgewiesene Rad- und Fußweg auf der Südseite der Helmertstraße nicht regelgerecht erreicht werden, da eine durchgezogene Mittellinie (Z 295) das Überqueren der Fahrbahn verbietet. Die Gestattung der Fußwegbenutzung ab Einmündung Weg II, besser noch ab Einmündung der Besselstraße/Brücke über Rhein-Neckar-Schnellweg würde hier Abhilfe schaffen.

Alternativ zur Ausweisung von benutzungspflichtigen gemeinsamen oder getrennten Rad- und Fußwegen (Z 240 bzw. 241) sollte die Ausweisung „Fußgänger“ (Z 239) mit Zusatzzeichen 1022 - 10 „Fahrrad frei“ in Erwägung gezogen werden, um Unterschreitungen der Mindestbreiten zu vermeiden und geübtem Radverkehr die Fahrbahnnutzung zu ermöglichen.

Ich freue mich auf Ihre Nachricht.

mit freundlichen Grüßen

ADFC Mannheim


Gerd Hüttmann

FAK 02 25 01 ST. OTESAU	
Empf: 2 G. JAN. 2001	
FOL	AUT.
	PG2

60.32

25.07.2007

~~FB 67.5 - Frau Wegmann~~

ohält Kopie zum Kennzeichen

