

**Begründung**  
**zum**  
**vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 43/18**  
**„ERGO-Hochhaus am Hauptbahnhof“**  
**der**  
**Stadt Mannheim**

**AS&P - Albert Speer & Partner GmbH**  
**Hedderichstraße 108-110**  
**60569 Frankfurt am Main**

**Stand: 16.07.1999**

**Gliederung**  
**der Begründung zum**

**Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 43/18**  
**„ERGO-Hochhaus am Hauptbahnhof“**

**der**  
**Stadt Mannheim**

**Seite**

<b>1</b>	<b>Geltungsbereich .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Erfordernis der Planaufstellung.....</b>	<b>2</b>
2.1	Planungsanlaß .....	2
2.2	Ziele und Zwecke der Planung .....	2
2.3	Planungsgrundsätze .....	2
<b>3</b>	<b>Verfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan.....</b>	<b>3</b>
3		
3.1	Einleitung des Bauleitplanverfahrens.....	3
3.2	Frühzeitige Beteiligung der Bürger .....	3
3.3	Frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange .....	3
3.4	Offenlagebeschluß .....	4
3.5	Durchführung der Offenlage .....	4
3.6	Durchführungsvertrag .....	4
<b>4</b>	<b>Bestand, Analyse der städtebaulich-landschafts- ökologischen Situation.....</b>	<b>4</b>
4.1	Lage im Raum .....	4
4.2	Nutzungen im Plangebiet und unmittelbar angrenzender Bereiche .....	4
4.3	Besitz- und Eigentumsverhältnisse .....	5
4.4	Ökologische Rahmenbedingungen, Bodenbeschaffenheit, Geländeverhältnisse .....	5
4.5	Sonstige rechtliche und tatsächliche Gegebenheiten im Plangebiet.....	6

<b>5</b>	<b>Einfügung in die Gesamtplanung, Berücksichtigung der Fachplanungen.....</b>	<b>8</b>
5.1	Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung (§ 1 Abs. 4 BauGB) .....	8
5.2	Modell der Räumlichen Ordnung (MRO) .....	8
5.3	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan (§ 8 BauGB) .....	8
5.4	Rechtsverbindliche Bebauungsplanung .....	9
5.5	Sonstige städtebauliche Planungen (§ 1 Abs. 5 Nr. 10 BauGB) .....	9
5.6	Berücksichtigung von Fachplanungen.....	10
<b>6</b>	<b>Vorhabens-/Projektbeschreibung .....</b>	<b>11</b>
<b>7</b>	<b>Begründung der Planinhalte.....</b>	<b>13</b>
7.1	Städtebaurechtliche Festsetzungen .....	13
7.2	Kennzeichnungen .....	18
7.3	Nachrichtliche Übernahmen .....	18
7.4	Hinweise .....	18
<b>8</b>	<b>Erschließungsplan/Belange des Verkehrs .....</b>	<b>20</b>
8.1	Individualverkehr .....	20
8.2	Öffentlicher Nahverkehr .....	21
8.3	Ruhender Verkehr .....	21
8.4	Radfahrer und Fußgänger .....	24
<b>9</b>	<b>Erschließungsplan/Belange der technischen Infrastruktur.....</b>	<b>25</b>
9.1	Wasserversorgung/Löschwasserversorgung .....	25
9.2	Entwässerung/Abwasserentsorgung .....	25
9.3	Energieversorgung .....	25
9.4	Fernmeldetechnische Versorgung .....	25
9.5	Tonrundfunk- und Fernsehversorgung .....	26
<b>10</b>	<b>Belange der Luftverkehrs .....</b>	<b>27</b>

## 1 Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich umfaßt die beiden Grundstücke Flurstück 5282 und Flurstück 5282/1 im Stadtteil Lindenhof.

Das Plangebiet hat einen dreieckigen Zuschnitt. Es wird wie folgt begrenzt:

im Nordosten:	durch die Trasse der Südtangente (B 36),
im Nordwesten:	durch die Straßenparzelle der Tunnelstraße,
im Süden:	durch die Joseph-Keller-Straße.

Die Größe des Plangebietes beträgt ca. 0,5 ha.

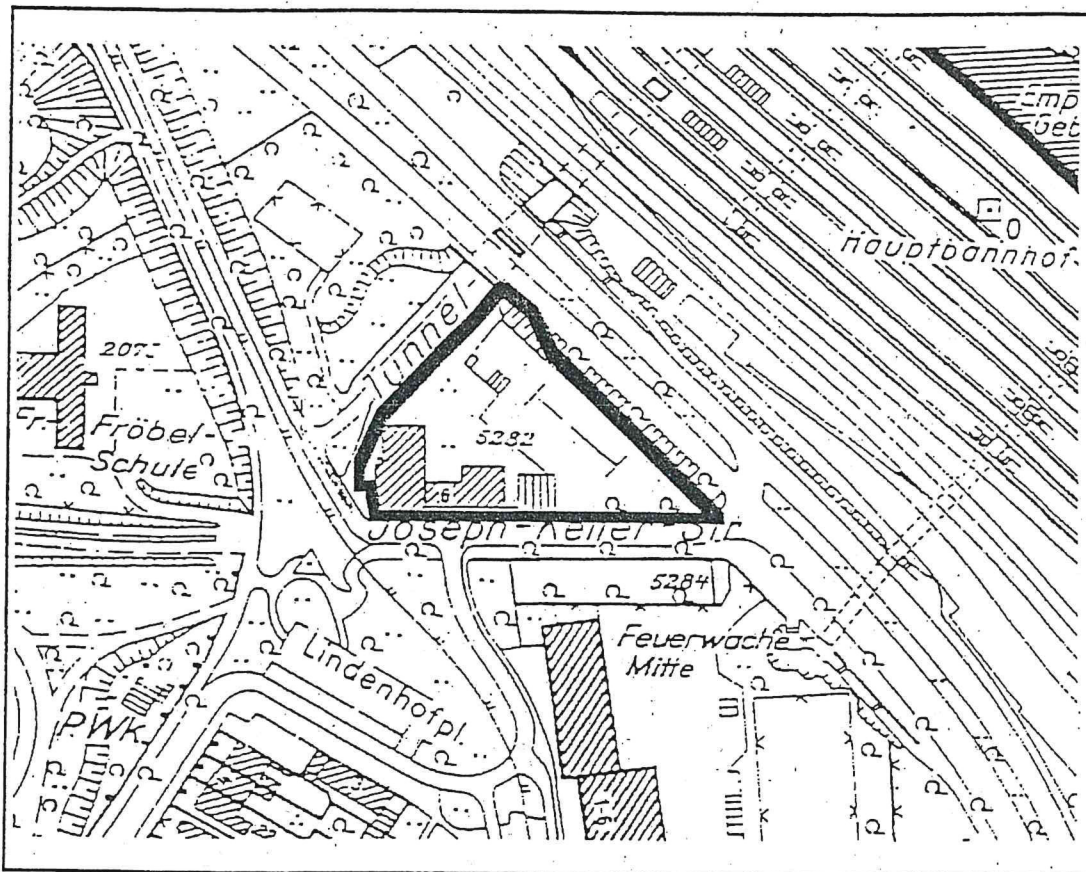


Abbildung 1: Lage des Plangebietes

## **2 Erfordernis der Planaufstellung**

### **2.1 Planungsanlaß**

Zu Beginn des Jahres 1999 hat die zum ERGO-Konzern gehörende Victoria-Versicherung Gespräche mit der Stadtverwaltung über einen Standort in Mannheim für die Zusammenführung der südwestdeutschen Standorte Frankfurt, Stuttgart, Aschaffenburg und Mannheim aufgenommen. In der künftigen Regionaldirektion sollen ca. 450 Mitarbeiter beschäftigt werden. Derzeit ist in Mannheim eine Victoria-Geschäftsstelle mit knapp 100 Mitarbeitern angesiedelt. Nach intensiven und zügigen Verhandlungen hat sich die ERGO-Gruppe Ende März 1999 entschieden, dem Standort Mannheim 21, Joseph-Keller-Straße, den Vorzug gegenüber anderen untersuchten Standorten innerhalb und außerhalb Mannheims zu geben.

Um den Mitarbeitern an den bisherigen Standorten gute Anfahrtsmöglichkeiten zu bieten, war die direkte Anbindung des Standorts an den Mannheimer Hauptbahnhof von herausragender Bedeutung.

### **2.2 Ziele und Zwecke der Planung**

Auf der Südseite des Hauptbahnhofs Mannheim soll ein Bürohochhaus als städtebaulich und architektonisch attraktives Pendant zu dessen Nordseite errichtet werden. Das Gebäude wird neuer Sitz der Regionaldirektion Südwest der Victoria-Versicherung.

Das Plangebiet ist Teil des Entwicklungs- und Neuordnungsbereichs Mannheim 21 (vgl. Kapitel 5.5 Sonstige städtebauliche Planungen). Mit der Baumaßnahme soll der erste Entwicklungsschritt von Mannheim 21 eingeleitet werden. Das Vorhaben ist damit als wichtige Initialzündung für das Projekt Mannheim 21 einzuschätzen.

### **2.3 Planungsgrundsätze**

Mit der Aufstellung dieses Bebauungsplanes soll in einem Teilbereich das Struktur- und Neuordnungskonzept Mannheim 21 umgesetzt und eine geordnete städtebauliche Entwicklung unter Beachtung aller funktionalen und gestalterischen Anforderungen gewährleistet werden.

Für die Stadt Mannheim ist die Errichtung der Regionalvertretung auch

von wirtschaftlichem Interesse. Die zur Zeit ca. 450 Arbeitsplätze werden an einem Standort zusammengefaßt. Es wird erwartet, daß die Konzentration der Versicherungsstandorte auch eine Nachfrage nach Arbeitskräften auf dem Mannheimer Arbeitsmarkt auslösen und mit dem Bauvorhaben in den nächsten Jahren die Neuansiedlung von rund 350 Beschäftigten im Dienstleistungssektor verbunden sein wird.

Darüber hinaus weist die Victoria-Versicherung mit über 10. % eine in der Branche weit überdurchschnittliche Ausbildungsquote auf. Da etwa ein Drittel der zukünftigen Gebäudefläche für eine Vermietung an andere Unternehmen vorgesehen ist, kann davon ausgegangen werden, daß sich die Zahl der Beschäftigten mittelfristig noch weiter erhöhen wird.

### **3 Verfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan**

#### **3.1 Einleitung des Bebauungsplanverfahrens (§ 12 Abs. 2 BauGB)**

Am 27.04.1999 hat der Hauptausschuß und der Ausschuß für Umwelt und Technik der Stadt Mannheim die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 43/18 gemäß § 12 Abs. 2 BauGB beschlossen und damit das Bebauungsplanverfahren eingeleitet.

#### **3.2 Frühzeitige Beteiligung der Bürger (§ 3 Abs.1 BauGB)**

Die Bürger wurden im Rahmen einer Bürgerversammlung am 27.04.1999 über die Ziele und Zwecke und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung frühzeitig informiert.

Die Einladung zu dieser Bürgerversammlung wurde am 20.04.1999 im Mannheimer Morgen ortsüblich bekanntgemacht. Der Vorentwurf zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan lag zusätzlich in der Zeit vom 10.05.1999 bis einschließlich 26.05.1999 öffentlich aus.

#### **3.3 Frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs.1 BauGB)**

Die wesentlichen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 27.04.1999 vorab über das Vorhaben informiert und um eine Stellungnahme gebeten. Am 07.05.1999 fand ein Erörterungstermin mit diesen Trägern öffentlicher Belange statt.

### **3.4 Offenlagebeschuß**

Der Ausschuß für Umwelt und Technik hat am 08.06.1999 die öffentliche Auslegung dieses Bebauungsplanes gebilligt (Beschlußvorlage Nr. 244/99) und zur 1-monatigen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB beschlossen.

### **3.5 Durchführung der Offenlage (§ 3 Abs. 2 BauGB)**

Die öffentliche Auslegung des Planentwurfs fand vom 17.06.1999 bis zum 16.07.1999 statt. Es sind zur Zeit des Abschlusses der Offenlage zwei Anregungen von Bürgern und neun Anregungen von Trägern öffentlicher Belange eingegangen.

### **3.6 Durchführungsvertrag (§ 12 BauGB)**

Zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Mannheim wird ein städtebaulicher Vertrag, hier als Durchführungsvertrag nach § 12 BauGB, geschlossen.

Der Durchführungsvertrag besteht aus folgenden Teilen:

- Teil I: Allgemeines,
- Teil II: Vorhaben,
- Teil III: Erschließung,
- Teil IV: Einbindung in das Strukturkonzept Mannheim 21,
- Teil V: Schlußbestimmungen.

## **4 Bestand, Analyse der städtebaulich-landschaftsökologischen Situation**

### **4.1 Lage im Raum**

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes liegt südwestlich des Hauptbahnhofs Mannheim im Stadtteil Lindenhof. Er wird nördlich durch die Lindenhofstraße (Bundesstraße B 36 / Südtangente), im Süden durch die Joseph-Keller-Straße und im Westen durch die Tunnelstraße begrenzt.

### **4.2 Nutzungen im Plangebiet und unmittelbar angrenzender Bereiche**

Derzeit befinden sich auf dem Grundstück ein Verwaltungsgebäude der

Deutschen Bahn AG mit einer bahneigenen Telekommunikationsanlage (Basa-Knoten) und ein Schutzraum für Bahnzwecke. Beide Einrichtungen sollen erhalten werden, die Eingänge des Schutzraums müssen bei einer Überbauung des Grundstücks zugänglich bleiben. Ein Teil des Verwaltungsgebäudes an der Joseph-Keller-Straße wird abgerissen, um dem Neubau Platz zu machen.

Im Nordosten trennt die Lindenhofstraße das Plangebiet von den Gleis- und Bahnsteiganlagen des Hauptbahnhofs Mannheim. Westlich des Gebietes liegen die Fachschule für Sozialpädagogik (Fr.-Fröbel-Schule) und die Grün- und Sportanlagen des Schloßgartens. Im Süden schließt sich der Stadtteil Lindenhof mit seinen Wohn- und Geschäftshäusern an.

#### **4.3 Besitz- und Eigentumsverhältnisse**

Die Grundstücke im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes wurden von iii-Fond für den Spezialfond der Victoria Lebensversicherung erworben. Bauherr ist die V.I.M. VICTORIA IMMOBILIEN MANAGEMENT.

#### **4.4 Ökologische Rahmenbedingungen, Bodenbeschaffenheit, Geländeverhältnisse**

##### **Bodenbeschaffenheit**

Entsprechend dem Versiegelungsatlas der Stadt Mannheim beträgt der Versiegelungsgrad 67 % der Gesamtfläche. Der Untergrund des Standortes besteht aus einer über 5 m mächtigen Aufschüttung.

Das Plangebiet liegt in der Erdbebenzone 2 nach DIN 4149 und ist durch eine hohe tektonische Aktivität geprägt.

##### **Wasser**

Es befinden sich keine Oberflächengewässer innerhalb des Plangebietes. Die Grundwasserflurabstand beträgt ca. 5-10 Meter. Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades ist die Bedeutung der Fläche zur Versickerung von Oberflächenwasser als gering zu bewerten.

##### **Klima/Lufthygiene**

Entsprechend dem Fachbeitrag Klima weist die Wärmeinsel des Innenstadtbereichs von Mannheim, zu der auch das Plangebiet gehört, eine deutliche thermische Belastung auf (vgl. Kap. 12.3 Auswirkungen auf die Lufthygiene/das Klima).

Die Windverhältnisse in Mannheim sind durch die Lage im Rheintal geprägt, wo die Winde aufgrund der Leitwirkung der Randgebirge kanalisiert werden. Es herrschen Winde aus südlichen Richtungen vor. Die mittlere Windgeschwindigkeit in Mannheim beträgt 2,6 m/s.

Die Immissionsituation kann als mittel bis gering belastet angesehen werden. Die mit dem Kfz-Verkehr in direkter Verbindung stehenden Schadstoffe Benzol und Stickstoffdioxid treten in Konzentrationen auf, wie sie für Stadtzentren typisch sind.

In der unmittelbaren Umgebung des Plangebietes (Lindenhof) ist eine gewisse Häufung von Geruchsimmissionen, insbesondere aus industriellen Emissionsquellen, festzustellen. In Abhängigkeit von den verschiedenen Emissionsniveaus lassen sich die Immissionen in unterschiedlich hohen Immissionsniveaus unterscheiden.

#### **Biotope und Flächennutzungen**

Das Plangebiet ist als durch Gewerbenutzung geprägtes Stadtbiotop einzustufen. Die Bedeutung der vorhandenen Biotop-/Nutzungstypen ist als gering bis sehr gering einzustufen.

#### **Flora/Fauna**

Bei den vorhandenen Grünflächen handelt es sich um Gestaltungsmaßnahmen zur Parkplatzbegrünung und Grundstücksabpflanzung. Sie bestehen aus hochstämmigen Bäumen sowie überwiegend nicht heimischen, niedrigen Zierstrauchanpflanzungen. Schützenswerte Bäume nach Baumschutzsatzung sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Die geringe Bedeutung der vorhandenen Biotope spiegelt sich in der geringen Bedeutung als faunistischer Lebensraum. Wertvolle Lebensraumstrukturen oder Arten wurden nicht gefunden.

### **4.5 Sonstige rechtliche und tatsächliche Gegebenheiten im Plangebiet**

#### **a) Rechtliche Gegebenheiten**

##### **Telegraphenwegerecht / Telekommunikationsrecht**

Das Plangebiet wird von Richtfunkstrecken der Deutschen Telekom tangiert bzw. überquert (vgl. Kap. 9.5 Tonrundfunk- und Fernsehversorgung)

### **Luftverkehrsrecht**

Das Plangebiet liegt innerhalb des Bauschutzbereichs des Verkehrslandeplatzes Mannheim-Neuostheim (vgl. Kap. 10 Belange des Luftverkehrs)

### **Weitere Schutzgebiete**

Das Plangebiet ist durch Ausweisungen von Schutzgebieten des Wasserrechts, des Naturschutzrechts, des Denkmalrechts oder anderweitiger Regelungen nicht betroffen.

## **b) Tatsächliche Gegebenheiten**

### **Bodenkontaminationen**

Die historische Recherche zur Feststellung früherer Nutzungen ergab, daß sich auf dem Gelände das ehemalige Heizkraftwerk der DB AG befand. Die Nutzungsgeschichte stellt sich im einzelnen wie folgt dar:

- um 1900 Ölgasfabrik,
- vor 1938 - 1975 Fernwärmeheizwerk u. Elektrowerkstatt mit Tanklager,
- 1971 - 1987 Parkplatz, Gewächshaus (Teile des Geländes),
- 1975-1998 Parkplatz und Bahnbetriebsamt.

Die Fläche wurde im 2. Weltkrieg bombardiert, sodaß Bombenblindgänger nicht ausgeschlossen werden können. (vgl. Kap. 13.1 Auswirkungen auf Boden/ Bodenkontamination)

### **Schutzraum für Bahnzwecke (BA-Befehlsstelle)**

Im Plangebiet befindet sich eine unterirdische Anlage (BA-Befehlsstelle) der Deutschen Bahn AG.

### **Basa-Knoten**

Innerhalb des bestehenden Verwaltungsgebäudes im Plangebiet befindet sich ein Telekommunikationsknoten (Basa-Knoten) sowie die dazugehörigen erforderlichen Leitungen der ARCOR Mannesmann Telecommunication.

## **5 Einfügung in die Gesamtplanung, Berücksichtigung der Fachplanungen**

### **5.1 Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung (§ 1 Abs. 4 BauGB)**

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind Bebauungspläne den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Entsprechend sind die Gemeinden nach § 6 des Landesplanungsgesetzes verpflichtet, die Ziele der Raumordnung und Landesplanung bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten.

Aus den Unterlagen der Raumordnung und Landesplanung (Landesentwicklungsplan, Raumordnungsplan „Rhein-Neckar“, Regionalplan „Unterer Neckar“) lassen sich keine dem Vorhaben entgegenstehenden Aussagen ableiten.

### **5.2 Modell der Räumlichen Ordnung (MRO)**

Die vorliegende Planung beachtet die Leitlinien des MRO. Das MRO wurde am 12.05.1992 vom Gemeinderat der Stadt Mannheim beschlossen und mit Beschluß vom 19.05.1998 fortgeschrieben. Danach sollen vorrangig die Ausschöpfung aller im Innenbereich vorhandenen Flächenreserven (Innenentwicklung) und die Möglichkeiten der innerörtlichen Erneuerung berücksichtigt werden. Durch die vorgesehene bauliche Verdichtung in hervorragender Zentrumslage der Stadt Mannheim wird dieser Zielsetzung entsprochen. Im „Stadtentwicklungspolitischen Handlungsrahmen 2010“, dem operativen Teil des MRO, sind die Ergebnisse des Vorprojektes Mannheim 21 aufgenommen.

### **5.3 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan (§ 8 BauGB)**

Der gültige Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim von 1983 stellt im Geltungsbereich dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Gemeinbedarfsfläche „Verwaltung“ dar.

Die Darstellung „Gemeinbedarfsfläche“ wurde bei der Aufstellung des FNP 83 gewählt, da zu dieser Zeit die Deutsche Bahn ein Staatsunternehmen war. Wenn zu dieser Zeit die DB bereits die Rechtsform einer AG gehabt hätte, dann wäre aufgrund der damaligen Nutzung die Gebietskategorie „MK“ (Kerngebiet) gewählt worden.

Die Nutzung im Plangebiet soll sich entsprechend den Zielen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes nicht ändern. Es bleibt bei einer Büronutzung, lediglich der Nutzungsgrad wird wesentlich intensiviert. Die Rechtsform der dort bestehenden und neu anzusiedelnden Unternehmen sowie die Nutzungsintensität sind für den FNP nicht relevant. Daher ist dieser vorhabenbezogene Bebauungsplan aus dem FNP entwickelt. Die mit dem FNP 83 vorgegebene städtebauliche Entwicklung wird durch diesen vorhabenbezogenen Bebauungsplan nicht verändert.

#### **5.4 Rechtsverbindliche Bebauungsplanung**

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes bestehen keine sonstigen rechtsverbindlichen Bebauungspläne.

#### **5.5 Sonstige städtebauliche Planungen (§ 1 Abs. 5 Nr. 10 BauGB)**

Das Vorhaben der Victoria-Versicherung liegt in einem Bereich, für den die Stadt Mannheim im Rahmen des Vorprojektes Mannheim 21 ein städtebauliches Struktur- und Neuordnungskonzept entwickelt hat. Dieses Konzept basiert auf einer Machbarkeitsstudie der Deutschen Bahn AG, die die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten auf den künftig nicht mehr benötigten Bahn- und Gleisflächen aufzeigt und am 10.01.1997 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

Ziel der Studie Mannheim 21 sind die funktionale und städtebauliche Aufwertung und Wiedereingliederung des Bahnhofsumfeldes in die Gesamtstadt sowie die Bereitstellung von Flächen und Arbeitsplätzen für attraktive Bürodienstleistungen und zentrale Verwaltungseinrichtungen bundes- und europaweit agierender Unternehmen. Das Bahnhofsumfeld bietet aufgrund seiner hohen Standortqualität dafür eine einmalige Chance.

Nach einer mehr als einjährigen vertieften Überarbeitung dieser Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit der Stadt Mannheim liegt nun für das Bahnhofsumfeld ein auf die Zukunft gerichtetes Strukturkonzept vor, das die Chance, aber zugleich auch die notwendigen Voraussetzungen bietet, die freiwerdenden Flächen im Bahnhofsumfeld nach den städtebaulichen und wirtschaftlichen Zielsetzungen der Stadt neu zu nutzen.

Da das Vorhaben in seiner Dimension vom städtebaulichen Strukturkonzept MA 21 abweicht, ist darzustellen, wie sich das Hochhaus in einer städtebaulich verträglichen Weise in das Strukturkonzept von Ma 21 einfügen läßt (vgl. Kap. 14 Städtebauliche Einbindung des Projektes in Mannheim 21).

#### **5.6 Berücksichtigung von Fachplanungen**

Weitere zu berücksichtigende Fachplanungen mit Relevanz für das Vorhaben sind nicht bekannt.

## 6 Vorhabens-/Projektbeschreibung

(vgl. Anlage 1 Schnitt, Lageplan und Photomontagen des Projektes)

Die zum ERGO-Konzern gehörende VICTORIA-Versicherung plant den Neubau eines 97 m hohen Hochhauses. Das Gebäude hat eine BGF von ca. 25.000 qm und 28 oberirdische Geschosse. Über den Neubau des Hochhauses hinaus soll auf dem Grundstück in einem zweiten Bauabschnitt eine 5-geschossige Sockelbebauung mit einer BGF von ca. 5.000 qm realisiert werden.

Der Neubau soll auf ca. 15.000 qm Mietfläche mit zunächst ca. 450, später ca. 600 Mitarbeitern selbstgenutzt werden. Zusätzlich werden ca. 5.000 qm Mietfläche im ersten Bauabschnitt für eine Fremdnutzung vorgesehen.

Auf dem Grundstück befindet sich ein bestehendes 3-geschossiges Gebäude aus den 30er Jahren, dessen nordöstlicher Flügel entlang der Joseph-Keller-Straße für den Neubau im ersten Bauabschnitt abgerissen wird. Der verbleibende Teil des Gebäudes wird als Telekommunikationsknoten (Basa -Knoten) von Mannesmann-Arcor genutzt. Ein unterirdischer Schutzraum, der als Befehlstelle der Deutschen Bundesbahn genutzt wird, befindet sich ebenfalls auf dem Grundstück. Im zweiten Bauabschnitt soll sowohl der Schutzraum, als auch der dann noch verbliebene Altbau abgerissen werden.

Das Grundstück ist über die Südtangente (B 36) und die Joseph-Keller-Straße erschlossen. Das Hochhaus steht mit seiner Hauptfassade in der Bauflucht des Altbaus an der Joseph-Keller-Straße. Haupteingang und Vorfahrt liegen an der Joseph-Keller-Straße. Neben der Vorfahrt ist ein Parkplatz mit ca. 14 Stellplätzen angeordnet.

Die Andienung und die Zufahrt für die Feuerwehr erfolgt über den rückwärtigen Hof, der gleichermaßen von der Joseph-Keller-Straße und von der B 36 aus anfahrbar ist. Der Hof dient als - Pergola überdachter - Parkplatz für ca. 70 PKW. Die Müllsammelstelle befindet sich als eigener Baukörper an der nördlichen Zufahrt zum Grundstück.

Im Erdgeschoß sind neben der Empfangshalle und Besucherberatung, die Post- und Materialstelle, sowie Küche und Kantine angeordnet.

Im ersten UG befinden sich Technik- und Lagerräume. Es ist keine Tiefgarage geplant. Im 1. OG befinden sich Konferenzräume, alle übrigen Obergeschosse werden, mit Ausnahme des Technikgeschosses im obersten Geschoß des Gebäudes, ausschließlich zu Büro Zwecken genutzt.

Mit dem Bau des Gebäudes soll am 01.09.1999 begonnen werden. Fertigstellung und Bezugsfertigkeit des Bürokomplexes sind für den 31.12.2000 vorgesehen.

Für den im Vorprojekt Mannheim 21 vorgesehenen Verbindungssteg über die Bahngleise soll ein Grundstücksteil freigehalten und entsprechend gesichert werden.

## **7 Begründung der Planinhalte**

### **7.1 Städtebaurechtliche Festsetzungen (§ 9 Abs. 1 BauGB)**

#### **a) Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)**

Das Plangebiet wird als „Kerngebiet“ (MK) (§ 7 BauNVO) festgesetzt. Einzelne Nutzungen aus dem Festsetzungskatalog des § 7 BauNVO werden aus städtebaulichen Gründen ausgeschlossen.

##### **Begründung**

Das Vorhaben stellt eine zentrale Einrichtung der Wirtschaft dar. Damit erfüllt es die planungsrechtlichen Anforderungen eines Kerngebietes.

Mit dem Ausschluß von Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen und Tankstellen, die nicht darunter fallen wird klargestellt, daß diese städtebaulich bedeutsame Fläche hochwertigen Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsnutzungen vorbehalten sein soll.

Mit dem generellen Ausschluß von Vergnügungsstätten als zentrale Dienstleistungsbetriebe auf dem Unterhaltungssektor (wie Amüsierbetriebe, Diskotheken, Spielhallen) sollen negative Auswirkungen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Lärmemissionen außerhalb der Arbeitszeiten sowie negative soziale Folgewirkungen vermieden werden.

Durch den Ausschluß von großflächigem Einzelhandel soll ebenfalls die Qualität dieses Standortes sichergestellt und negative Auswirkungen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens vermieden werden.

#### **b) Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)**

Unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 16 und 17 BauNVO wird das Maß der baulichen Nutzung mit der Grundflächenzahl (GRZ) und der Höhe der baulichen Anlagen festgesetzt.

##### **Begründung**

Bei der Festsetzung der GRZ mit 1,0 für das Kerngebiet wird die Obergrenze des § 17 BauNVO ausgenutzt. Aufgrund der vergleichs-

weise geringen Größe des Grundstücks und der hohen Ausnutzung wird nahezu eine 100%-ige Versiegelung stattfinden. Schließlich trägt der erforderliche Stellplatznachweis zu dem hohen Versiegelungsgrad bei.

Mit der Festsetzung der maximalen Höhe der baulichen Anlagen als absolute Höhenangaben mit 97,0 m, bezogen auf die natürliche Geländehöhe (95,3 m ü. NN), verbleiben einerseits Spielräume für die architektonische Ausgestaltung, andererseits werden die Anforderungen aus dem Luftverkehrsrecht und aus den Bestimmungen für den Verkehrslandeplatz Mannheim-Neustadt (Hindernisfreiheit) eingehalten (vgl. Kap 10 Belange des Luftverkehrs).

Aus Gründen der bauordnungsrechtlichen Abstandsregelungen wird die Höhe der baulichen Anlage, bezogen auf das Hochhaus, als zwingende Festsetzung getroffen. Zusammen mit den Regelungen zu Baulinie/Baugrenze (s. dort) erfolgt damit eine abschließende Regelung der bauordnungsrechtlichen Abstandsthematik.

Es wird keine GFZ festgelegt. Aufgrund der Größe des Grundstücks und der hohen Ausnutzung mit ca. 25.000 qm BGF wird die Obergrenze eines MK-Gebietes deutlich überschritten. Die Überschreitung der Obergrenze läßt sich aus der Lagequalität des Standortes direkt am Hauptbahnhof begründen, der bewußt von der Victoria Versicherung ausgewählt wurde. Dieser Standort eignet sich besonders gut für die Konzentration von Büroarbeitsplätzen, die die Lagevorteile und die gute Erreichbarkeit des ÖPNV nutzen. Es stehen keine sonstigen öffentlichen Belange entgegen.

**c) Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen  
(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)**

Mit der Festsetzung von Baulinien und Baugrenzen werden die über- und unterbaubaren Grundstücksflächen bestimmt.

**Begründung**

Mit diesen Festsetzungen werden die städtebauliche Figur und die Stellung des Hochhauses eindeutig festgelegt.

Zum öffentlichen Straßenraum hin werden Baulinien festgelegt, die im Zusammenspiel mit den Bestimmungen zur Höhe der baulichen

Anlage die bauordnungsrechtlichen Abstandsvorschriften planungsrechtlich abschließend regeln. Gleichzeitig ist damit festgelegt, daß auf der Grundstücksgrenze gebaut werden muß. Für den zum Innenhof hin orientierten Teil der baulichen Anlagen wird eine Baugrenze festgelegt, die ausreichend Spielraum für die architektonische Ausgestaltung der Gebäude in diesem Bereich einräumt.

Im Bereich der Einmündung Südtangente/Joseph-Keller-Straße und im Innenhofbereich wird zusätzlich eine Baugrenze für unterirdische bauliche Anlagen festgesetzt. Dies ist erforderlich, um eventuell notwendige Keller- bzw. Technikgeschosse auf dem Grundstück errichten zu können.

- d) Flächen für Nebenanlagen, die aufgrund anderer Vorschriften für die Nutzung von Grundstücken erforderlich sind, wie Stellplätze und Garagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

Im Plangebiet werden Flächen für ebenerdige Stellplätze festgesetzt.

#### **Begründung**

Auf dem Baugrundstück werden zwei Bereiche für Stellplätze ausgewiesen. Eine größere Fläche für ca. 70 Stellplätze im Hofbereich des Grundstücks, sowie 14 Stellplätze im Bereich der Vorfahrt und des Haupteingangsbereichs zum Gebäude. Zusammen mit den Parkmöglichkeiten auf der südlich der Joseph-Keller-Straße liegenden Fläche (Flurstück 5284) können die erforderlichen Stellplätze nachgewiesen werden (vgl. Kap. 8.3 Ruhender Verkehr).

- e) Anschluß anderer Flächen an die Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan regelt, an welchen Stellen Zufahrten von den öffentlichen Straßen auf das Grundstück zulässig sind.

#### **Begründung**

Mit dieser Festsetzung werden drei Bereiche für Zufahrten auf das Grundstück bestimmt:

- zwei von der Joseph-Keller-Straße und
- eine von der Lindenhofstraße/B 36 (Südtangente) rechts rein/ rechts raus.

Mit diesen Festlegungen werden auch die Anforderungen der Feuerwehr zur Befahrbarkeit des Grundstücks (Brandangriffswege) umgesetzt.

**f) Festsetzungen zur Begrünung (§ 9 Abs. 1 Nr. 15, 20 und 25 a BauGB)**

Der Bauleitplan setzt private Grünflächen sowie Maßgaben zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen fest. Darüber hinaus werden Festsetzungen zur Ausführung von Zufahrten und Stellplätzen getroffen.

**Begründung**

Die Kombination der privaten Grünfläche mit den Festsetzungen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern soll auf den für die Begrünung zur Verfügung stehenden Flächen ein Mindestmaß an Eingrünung sicherstellen

Mit den Festsetzungen, Parkplätze und Zufahrten mit wasser- und luftdurchlässigen Materialien herzustellen, soll zum einen die Beeinträchtigung des Grundwasserhaushalts verringert und zum anderen das potentielle Stauvolumen dieser unbefestigten Flächen zur Rückhaltung von Regenwasser genutzt werden. Da außer dem Aushub für das Hochhaus auch der belastete Boden im Bereich der restlichen Freiflächen im Zuge der Herstellung der Außenanlagen entsorgt wird, kann diese Festsetzung getroffen werden (vgl. Kap. 13.1 Auswirkungen auf den Boden/Bodenkontaminationen).

**g) Die mit Geh- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)**

Im Plangebiet werden ein Geh- und Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit sowie zwei Leitungsrechte planungsrechtlich festgesetzt.

**Begründung**

Der städtebaulichen Planung aus Mannheim 21 folgend wird auf der Grundstücksspitze an der Einmündung Lindenhofstraße/Joseph-Keller-Straße ein Gehrecht („1“) zugunsten der Allgemeinheit eingetragen. An dieser Stelle ist der Ausgang zum Bahnsteig vorgesehen. Da in diesem Bereich auch der verkehrstechnische Anschluß

(Einmündungsbereich B 36 - Joseph-Keller-Straße) erfolgt, wird zusätzlich ein Fahrrecht für die Allgemeinheit auf dem Baugrundstück festgesetzt. Dieses erstreckt sich auf eine Länge von ca. 34 m und einer Breite von 2,75 m, gerechnet ab dem heutigen Fahrbahnrand der Joseph-Keller-Straße (ca. 0,50 m auf dem Grundstück). Weiterhin wird ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit in einer Breite von 2,00 m auf dem Grundstück festgesetzt.

Zur Sicherung des Telekommunikationsknotens in dem bestehenden Verwaltungsgebäude werden Leitungsrechte („2“) zugunsten des Betreibers (ARCOR Mannesmann Telecommunication) festgesetzt.

Gleiches gilt für die Leitungen aus dem Schutzraum für Bahnzwecke, für die das mit „3“ bezeichnete Leitungsrecht festgesetzt ist.

- h) Gebiete, 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 (§ 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB)**

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan trifft Festsetzungen zur Verwendung von Brennstoffen zur Wärmeversorgung des baulichen Vorhabens.

#### **Begründung**

Aufgrund der lufthygienischen Vorbelastung sind nur schadstoffarme (schwefelarme) Brennstoffe zur Versorgung des Plangebiets vorzusehen.

Die getroffenen Festsetzungen tragen den rechtlichen Vorgaben und den technologischen Weiterentwicklungen, aber auch den wirtschaftlichen Realisierungsmöglichkeiten Rechnung. Mit diesen Festsetzungen sollen weiterhin die in Mannheim entwickelten Ansätze zum energiesparenden Planen und Bauen aufgenommen und fortentwickelt werden.

Mit dem Verbrennungsverbot für bestimmte fossile Brennstoffe sollen Vorkehrungen getroffen werden, die die an das Plangebiet angren-

zenden Wohngebiete vor vermeidbarer Zunahme an Luftschadstoffen aus dem Hausbrand schützen sollen.

## **7.2 Kennzeichnungen (§ 9 Abs. 5 BauGB)**

Das Grundstück Flurstücke 5282 und 5282/1 wird mit Ausnahme des Gebäudes Joseph-Keller-Straße 5/7, das bestehen bleibt, als Fläche, deren Boden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist, gekennzeichnet.

### **Begründung**

Die Boden- und Grundwasseruntersuchungen zur Altlastensituation des Grundstücks wurden durchgeführt. Die Untersuchungen haben ergeben, daß der Boden mit umweltgefährdenden Stoffen (PAK) belastet ist (vgl. Kap. 13.1 Auswirkungen auf den Boden/Bodenkontaminationen). Daher erfolgt eine Kennzeichnung als Fläche, deren Boden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist.

## **7.3 Nachrichtliche Übernahmen (§ 9 Abs. 6 BauGB)**

### **a) Luftverkehrsrecht**

Das Plangebiet liegt innerhalb des Bauschutzbereichs des Verkehrslandeplatzes Mannheim-Neuostheim.

### **Begründung**

Nach § 12 Luftverkehrsgesetz sind für den Verkehrslandeplatz Mannheim-Neuostheim Bauschutzbereiche festgelegt. Das Plangebiet liegt innerhalb des 4 km Radius des Bauschutzbereiches bezogen auf den Flughafenbezugspunkt. Für Bauwerke ab einer Höhe von 25 Metern (bezogen auf den Flughafenbezugspunkt) ist die Zustimmung des Regierungspräsidiums (Luftverkehrsbehörde) erforderlich (vgl. Kap. 10 Belange des Luftverkehrs).

## **7.4 Hinweise**

### **a) Telegraphenwegerecht / Telekommunikationsrecht**

Das Plangebiet wird von Richtfunkstrecken der Deutschen Telekom tangiert bzw. überquert.

**Begründung**

Dieser Hinweis beruht auf den Darstellungen des Flächennutzungsplanes sowie der entsprechenden Stellungnahme der Deutschen Telekom (vgl. Kap. 9.5 Tonrundfunk- und Fernsehversorgung).

**b) Schutzraum für Bahnzwecke (BA-Befehlsstelle)**

Im Plangebiet befindet sich eine unterirdische Anlage (BA-Befehlsstelle) der Deutschen Bahn AG. Die Zugänge zu dieser unterirdischen Anlage sind freizuhalten.

**Begründung**

Dieser Hinweis dient dem Verständnis der Planung und den damit verbunden planerischen Zwängen. Die Anlage genießt Bestandschutz. Eine planungsrechtliche Sicherung erfolgt nicht.

**c) Abbruch / Bestand**

Im Plangebiet werden die Gebäude bzw. Gebäudeteile gekennzeichnet, die für das Vorhaben abgebrochen werden müssen.

**Begründung**

Dieser Hinweis wird zur Nachvollziehbarkeit der Planung auf dem Grundstück in die Planzeichnung aufgenommen. Im Umkehrschluß wird damit auch deutlich, daß ein Teil des bestehenden Verwaltungsgebäudes (Basa-Knoten) erhalten bleibt.

## 8 Erschließungsplan / Belange des Verkehrs (vgl. Anlage 2 Erschließungsplan)

### 8.1 Individualverkehr

Die Erschließung des Grundstückes erfolgt über die Joseph-Keller-Straße. Die vorhandene Fahrbahnbreite dieser Straße läßt eine Änderung vom Ein-Richtungsverkehr in Zwei-Richtungsverkehr zu. Auf der B 36 wird eine Verzögerungsspur von 3,00 m Breite sowohl für die Ein- und Ausfahrt zum ERGO-Grundstück vorgesehen.

In der Joseph-Keller-Straße hat die neue einfahrende Fahrspur eine Breite von 3,75 m und die vorhandene Links- und Rechtsabbiegespur erhalten eine Breite von 3,00 m. Somit besteht die Möglichkeit, auch aus Richtung Ludwigshafen in die Joseph-Keller-Straße und damit zu den Parkmöglichkeiten der ERGO-Regionalverwaltung zu fahren.

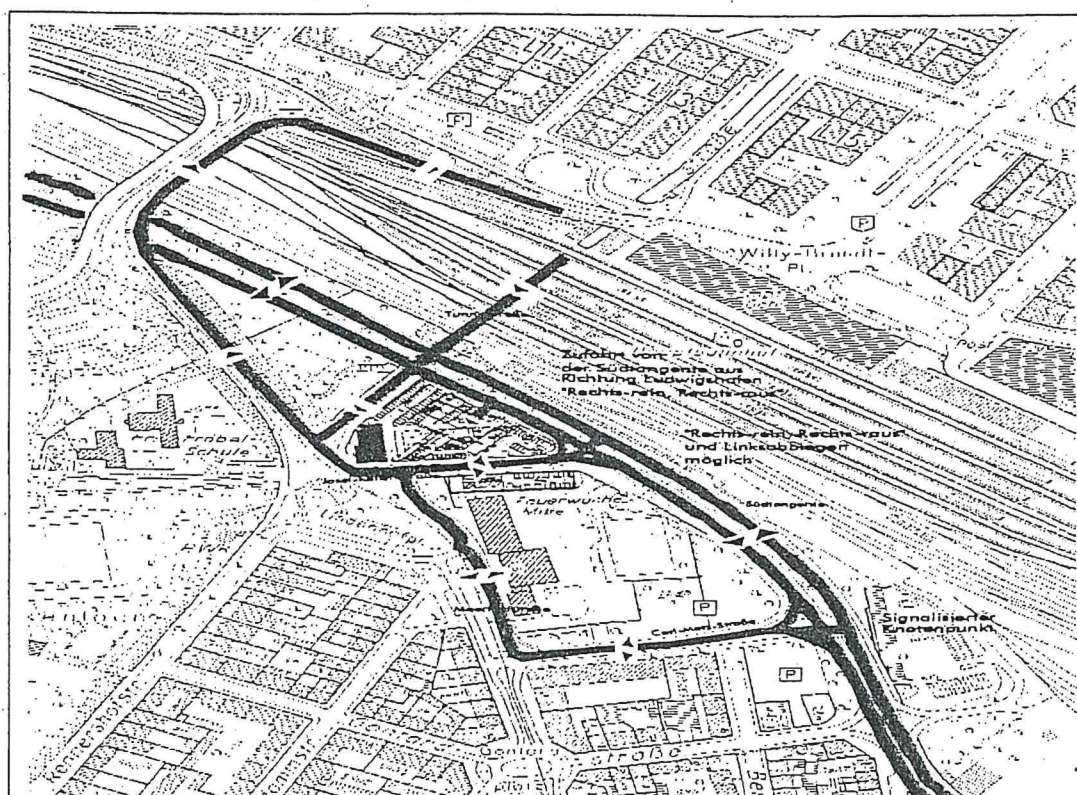


Abbildung 2: Einbindung in das Straßennetz

Aus südlicher Richtung wird das Baugrundstück von der Südtangente über die Carl-Metz-Straße und Meerfeldstraße angefahren. Der Knotenpunkt Südtangente/Carl-Metz-Straße ist signalisiert, dabei sind Rechts-Ein- und Ausfahren und Links Abbiegen von der B 36 in die Carl-Metz-Straße möglich. Abbildung 2 zeigt die Einbindung des Baugrundstückes in das vorhandene Straßennetz. Eine zusätzliche Verkehrsbelastung der benachbarten Wohnquartiere wird dadurch vermieden.

Über die Südtangente ist der Anschluß an das regionale Verkehrsnetz gegeben. Ebenfalls über die Südtangente und die Tunnelstraße ist das Plangebiet an das städtische Verkehrsnetz angebunden. Die im Projekt Mannheim 21 vorgesehene Verlegung der Südtangente ist für die Realisierung des Vorhabens nicht erforderlich. Die detaillierte Erschließung ist dem Erschließungsplan (Anlage 2) zu entnehmen.

## **8.2 Öffentlicher Personennahverkehr**

Das Plangebiet ist optimal an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr angeschlossen. Der unmittelbar angrenzende Hauptbahnhof mit direkter Zugänglichkeit sowie die südlich vom Plangebiet verlaufende Stadtbahn (B-Linie) mit der Haltestelle Gontardplatz bieten große Erschließungsvorteile.

## **8.3 Ruhender Verkehr**

Die Ermittlung der erforderlichen Stellplätze erfolgte auf der Grundlage der §§ 37 und 74 Abs. 2 Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) und der Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze.

Bei der Ermittlung der notwendigen Stellplätze wurde das vorläufige Raumprogramm zugrunde gelegt. Flächen wie Flure, Lobbies, Treppen, Eingangshalle etc. sind nicht in die Berechnung eingeflossen. Es ergeben sich ca. 12.837 qm Nutzfläche, für die ca. 321 Stellplätze erforderlich sind.

Bei der Beurteilung der Standortqualität des Bauvorhabens hinsichtlich der Einbindung in das ÖPNV-Netz sind Kriterien wie Erreichbarkeit, Dichte der Verkehrsmittel, Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Verkehrsmittels maßgebend. Nach Bewertung dieser Kriterien ergeben

Ermittlung der Anzahl der Stellplätze			
nach § 37 der Landesbauordnung Baden-Württemberg in der Fassung vom 8. September 1995			
Raumprogramm des ERGO-Hochhauses			
HNF/sonstige Flächen	maßgebend		
Eingangshalle	96 m2		
Cafeteria/Kantine	220 m2		
Küche	75 m2	75	m2
Poststelle	115 m2	115	m2
Beratung	67 m2	67	m2
Konferenz/Schulung	12.580 m2	12.580	m2
Einzelbüros	12.580 m2	12.837	m2
Anzahl der Stellplätze ermittelt nach Tabelle B nach § 37			
nach Punkt 2.1			
Büro- und Verwaltungsräume allg. Stpl. je 40 m2/NF			
12.837 m2 = 321 Stpl.			
Beurteilung der Standortqualität hinsichtlich des ÖPNV			
Kriterien	Punkte je Kriterium		
Erreichbarkeit: mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R=max 300m => Hauptbahnhof Mannheim	3		
Dichte der Verkehrsmittel: mehr als 3 Bus- oder Bahnlinien => Hauptbahnhof Mannheim	3		
Leistungsfähigkeit (Taktfolge): Takt max. 10 min (kürzester Takt des leistungsfähigsten Verkehrsmittels) => Straßenbahn	2		
Attraktivität: Personennahverkehr (S-Bahn; Stadtbahn) des Verkehrsmittels mit eigenem Gleiskörper => Hauptbahnhof Mannheim,	3		
10-11 Punkten entspricht Minderung auf 40 % (nach Tabelle A aus § 37 Absatz 6 LBO)			11 Punkte
Maßgebende Anzahl der Stellplätze			
Die Zahl der notwendigen Stellplätze beträgt bei nach Tabelle B			321 Stpl.
Minderung auf 40 % nach Tabelle A			129 Stpl.
+ zwei Stellplätze ARCOR			2 Stpl.
GESAMTSUMME STELLPLÄTZE			131 Stpl.

Abbildung 3: Ermittlung der Stellplätze nach Landesbauordnung BW

sich 11 Punkte von maximal 12 möglichen. Gemäß VwV Stellplätze können die erforderlichen Stellplätze auf 40% gemindert werden. Demnach sind noch ca. 129 Stellplätze erforderlich. Für die Nutzung durch Arcor-Mannesmann in dem bestehenden Gebäude werden zwei Stellplätze gerechnet. Somit beläuft sich die Zahl der Stellplätze auf insgesamt 131. Abbildung 3 zeigt die Ermittlung der erforderlichen Stellplätze gemäß den gesetzlichen Vorgaben.

Davon braucht die Mitarbeiterschaft der Victoria lediglich 68 Stellplätze da nur 10 -12 % ihrer Mitarbeiter (ca. 600) mit dem PKW fahren. Der Rest der 131 Stellplätze (ca. 60) steht somit den Beschäftigten der fremdvermieteten Flächen zur Verfügung; bei ca. 5000 qm (ca. 200 Beschäftigte) bedeutet dies, daß für jeden 3. bis 4. Beschäftigten ein Stellplatz zur Verfügung steht. Darüberhinaus hat sich die Victoria schriftlich verpflichtet, für den Fall, daß zusätzlicher Stellplatzbedarf entsteht, diese auf ihrem Grundstück oder im unmittelbaren Umfeld bereitzustellen.

Es ist von der Victoria-Versicherung vorgesehen, den Anteil der Nutzer am öffentlichen Personennahverkehr durch die Subventionierung des Jobtickets noch weiter zu erhöhen. Es wird von ca. 80% bis 90% ÖV-Nutzer bei ca. 450 bis 600 Mitarbeiter ausgegangen. Die Frequentierung durch Besucher und Kunden ist nach Untersuchung der derzeitigen Verwaltungsstandorte zu vernachlässigen, da es sich bei der künftigen Niederlassung ebenfalls um eine reine Verwaltungsstelle ohne Vertriebsstruktur handelt.

Im Quartier findet eine Parkraumbewirtschaftung statt, die in besonderer Weise die Anwohner schützt und das Parken von Pendlern ausschließt. Nach Realisierung der Investition wird die Stadt dafür sorgen, daß eine Parkraumüberwachung verstärkt stattfindet.

Die notwendigen Stellplätze werden auf dem Grundstück selbst und auf einer 1.000 qm großen Fläche (Flurstück 5284) südlich der Joseph-Keller-Straße nachgewiesen (vgl. Anlage 2 Erschließungsplan). Die Stellplatzfläche südlich der Joseph-Keller-Straße wurde bislang ausschließlich durch Mitarbeiter der Deutschen Bahn genutzt. Durch den Vorhabensträger wurde sowohl das Baugrundstück für das geplante Hochhaus als auch das Parkplatzgrundstück von der DB AG erworben.

Das vorhandene Ämtergebäude, das bislang von der DB AG genutzt wurde, wird zum größten Teil abgerissen. Der Standort wird von der DB

AG vollständig aufgegeben. Zukünftig werden lediglich 2 Mitarbeiter von Mannesmann ARCOR in dem verbleibenden Gebäudeteil arbeiten. Es handelte sich also nicht um eine öffentlich zugängliche Stellplatzfläche. Über eine Schranke war eine entsprechende Zufahrtskontrolle gewährleistet.

#### **8.4 Radfahrer und Fußgänger**

Die Fuß- und Radwegeverbindungen vom Bahnhof, von den Haltestellen und von den umliegenden Wohngebieten wie z.B. Lindenhof sind auf den vorhandenen Wegen ausreichend vorhanden. Die Hauptradwegbeziehung vom Lindenhof in die Innenstadt verläuft über die Bellenstraße und über den Parkplatz zur Unterführung Hauptbahnhof Mannheim.

Der unmittelbar fußläufige Anschluß an den Hauptbahnhof erfolgt zur Zeit über die vorhandene Lindenhofbahnunterführung. Eine zweite Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Lindenhof und City erfolgt über die bestehende Tunnelstraße.

## **9 Erschließungsplan/Belange der technischen Infrastruktur**

### **9.1 Wasserversorgung/Löschwasserversorgung**

In der Joseph-Keller-Straße liegt eine Wasserversorgungsleitung, die die heutigen Gebäude erschließt.

Die Wasser- und Löschwasserversorgung kann grundsätzlich von dem Versorgungsunternehmen sichergestellt werden.

### **9.2 Entwässerung/Abwasserentsorgung**

Abwasserleitungen befinden sich sowohl in der Joseph-Keller-Straße, in der Lindenhofstraße/B36 als auch in der Tunnelstraße. Das Niederschlagswasser wird in die Abwasserkanäle eingeleitet, da in Mannheim ein Mischsystem besteht.

Die Abwasserentsorgung kann demnach grundsätzlich sichergestellt werden.

### **9.3 Energieversorgung**

#### **Stromversorgung**

In der angrenzenden Joseph-Keller-Straße liegen drei Elektroleitungen:

- eine noch in Betrieb befindliche 20 kV-Leitung,
- eine tot gelegte 20 kV-Leitung sowie
- ein Niederspannungskabel.

Der Leitungsbedarf für das Vorhaben kann aus der vorhandenen 20 kV-Leitung gedeckt werden. Die Stromversorgung kann demnach grundsätzlich durch das Energieversorgungsunternehmen MVV-Energie AG, Mannheim, sichergestellt werden.

#### **Fernwärme**

Fernwärme ist am Grundstück vorhanden. Das Gebäude wird mit Fernwärme versorgt.

### **9.4 Fernmeldetechnische Versorgung**

Die Deutsche Telekom weist darauf hin, daß sich im Planbereich Telekommunikationsanlagen befinden.

Zur fernmeldetechnischen Versorgung des Planbereichs ist die Verlegung neuer Telekommunikationsanlagen erforderlich, da die erforderlichen Leitungen zum Anschluß an das Netz der Deutschen Telekom derzeit nicht zu Verfügung stehen.

Für den rechtzeitigen Ausbau des Fernmeldenetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, daß Beginn und Abbau der Erschließungsmaßnahmen der Deutsche Telekom, Niederlassung Karlsruhe so früh wie möglich, jedoch mindestens 6 Monate vor Baubeginn schriftlich angezeigt werden.

### **9.5 Tonrundfunk- und Fernsehversorgung**

Die Deutsche Telekom weist darauf hin, daß mit dem Vorhaben die Tonrundfunk- und Fernsehversorgung der Stadtgebiete von Mannheim und Ludwigshafen beeinträchtigt werden können. Die Beeinträchtigungen betreffen Empfänger, die ihr Empfangssignal über Antenne terrestrisch beziehen. Sie können entweder durch Abschattung durch das geplante Gebäude bzw. Reflexion am geplanten Gebäude verursacht werden. Der mögliche störende Einfluß verringert sich mit wachsender Entfernung vom verursachenden Bauwerk.

Im Gebiet Mannheim/Ludwigshafen sind sehr viele Rundfunksender aus verschiedenen Richtungen zu empfangen sind. Für die nächstgelegenen Fernsehsender

- Heidelberg-Königsstuhl K 36, K 27/53 und
- Ludwigshafen K 28, K 58

stellt sich die Situation wie folgt dar:

Das Abschattungsgebiet kann beim Empfang der Sender auf dem Königsstuhl theoretisch, je nach betrachtetem Programm bis auf 3,2 km weit in Richtung Friesenheim (bei Kanal 36), bzw. bis zu ca. 0,8 km bei den Kanälen 27 und 53 reichen. Beim Empfang des Senders Ludwigshafen reicht das Abschattungsgebiet theoretisch bis zu 5,8 km in Richtung Feudenheim.

Reflexionen können im Stadtgebiet ausgehend vom geplanten Bauwerk auf relativ schmalen Gebietsstreifen (je nach Ausrichtung der reflektierenden Außenflächen) in ähnliche Reichweiten wie bei der Abschattung gehen.

Die deutsche Telekom stellt klar, daß im Störfall der Bauherr des die Störung verursachenden Bauwerks für Abhilfe zu sorgen hat (Verursacherprinzip).

Maßnahmen zu Abhilfe können sein:

- Änderung der Empfangsantennenanlage,
- Anschluß an das BK-Netz (soweit vorhanden),
- Empfang über eine Satellitenanlage.

## **10 Belange des Luftverkehrs**

Das Regierungspräsidium (RP) führt aus, daß sich das Vorhaben innerhalb des Bauschutzbereichs mit einem Radius von 4 km vom Verkehrslandeplatz Mannheim-Neustadt befindet. Zusätzlich liegt es auch noch innerhalb eines durch die Deutsche Flugsicherung Offenbach verlängerten relevanten Bereichs (Hindernisbegrenzungsflächen).

Der RP - Verkehrsreferat - Luftverkehr hat unter Beachtung und Abwägung der Standpunkte und der Sicherheitsfragen die Zustimmung zur Baugenehmigung für das Bauvorhaben mit einer maximalen Bauhöhe von 97 m über Grund gem. § 12 LuftVG in Aussicht gestellt. Die Geländehöhe beträgt 95,3 m ü. NN.

Die 97 m verstehen sich für das höchste Bauteil, einschließlich dem Gefahrenfeuer über Dach.

## 11 Belange der Denkmalpflege

Das geplante Vorhaben liegt im Umgebungsschutz folgender Kulturdenkmale. Zur Veranschaulichung werden die Entfernungen des Vorhabens zu den Kulturgütern dargestellt.:

- ehem. Kurfürstliches Residenzschloß: ca. 500 m
- Wasserturm mit Friedrichsplatz: ca. 650 m
- Mannheimer Hauptbahnhof: ca. 150 m

Das Gebäude wird die nähere Umgebung dominieren. Zur Einschätzung der Auswirkungen wurde eine computergestützte Simulationsmethode gewählt und Photomontagen angefertigt.

Dabei wurden in Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt Baden-Württemberg die vorgeschlagenen Stadträume und Kulturdenkmale

- Schloß mit Ehrenhof,
  - Schloßgarten,
  - Bahnhof mit Vorplatz,
  - Friedrichsplatz mit Wasserturm,
  - Blick von der Ludwighafener Seite
- besonders untersucht und dokumentiert.

Die Computersimulationen zeigen deutlich, daß eine Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes der betroffenen Kulturdenkmale (Schloßanlage, Schloßgarten, Wasserturm) nicht vorliegt, da das Hochhaus entweder gar nicht oder nur im geringen Umfang in Erscheinung tritt.

Zur Veranschaulichung der Situation in bezug auf den Bahnhof mit Vorplatz und dem Blick vom Schloß auf das Hochhaus wurden Photomontagen erstellt (vgl. Anlage 1 der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan). Diese Darstellungen zeigen, daß mit dem ERGO-Hochhaus ein deutliches Merkzeichen innerhalb des städtebaulichen Konzeptes "Mannheim 21" für den Bereich Südseite Hauptbahnhof gesetzt wurde (vgl. Kap. 5.5 Städtebauliche Einbindung). Dieser Maßstabssprung ist an dieser Stelle städtebaulich absolut gerechtfertigt.

Für die hohe Verdichtung an diesem Standort spricht die sehr gute Lagegunst mit dem optimalen Anschluß an öffentlichen Personennahverkehr, der eine Konzentration von Dienstleistungsarbeitsplätzen prädestiniert.

Die Studien des Panoramas der Stadt Mannheim von Ludwigshafen aus gesehen (Kuppel der Jesuitenkirche, Schloßanlage und Schloßgarten) zeigen, daß aufgrund der Entfernung des ERGO-Hochhaus zu den o. g. Kulturdenkmälern das Panorama nicht gestört wird. Das ERGO-Hochhaus ergänzt als ein neues Landmarkzeichen das Panorama der Stadt Mannheim.

In den letzten 30 Jahren der städtebaulichen Entwicklung in Mannheim sind außerhalb der Quadratestadt insgesamt 9 Hochhäuser entstanden. Das ERGO-Hochhaus setzt ein weiteres Merkzeichen außerhalb des Innenstadtbereiches in Fortführung der Hochhauskette von Haus Oberrhein, Rhein-Neckar-Hochhaus, Neckaruferr-Nord-Gruppe und Collini-Center sowie weiteren Hochhäusern auf der westlichen Rheinseite.

Das ERGO-Hochhaus steht nicht im Konflikt mit dem Schloß und der historischen Innenstadtstruktur, sondern ergänzt den Ring der Hochbauten in gebührender Distanz um die „Quadrate“.

Abschließend wird festgestellt, daß es sich bei dem Vorhaben um einen Einzelfall handelt und damit kein Automatismus des Maßstabssprungs eröffnet wird. Um dennoch eventuelle zukünftige Hochhausentwicklungen in den Gesamtzusammenhang der Stadtentwicklung Mannheim zu stellen, beabsichtigt die Stadt Mannheim, eine städtebauliche Planung (Rahmenkonzept) zu erarbeiten.

## **12 Belange der Landschaftsplanung**

Der Grünordnungsplan (GOP) zu diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurde gemäß den §§ 1 Abs. 5 und 1a BauGB, § 8 BNatSchG und § 9 NatSchG BW durch ARCADIS Trischler & Partner erstellt. Er beinhaltet eine Analyse und Bewertung des Zustandes von Natur und Landschaft im Plangebiet. Die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf Natur und Landschaft wurden ermittelt. Es wurde geprüft, inwieweit die Umsetzung der Planung Eingriffe zur Folge hat. Der Grünordnungsplan stellt die erforderlichen Minderungs-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen dar. Durch die Übernahme der Festsetzungsvorschläge in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden die Belange der Landschaftsplanung berücksichtigt.

In der Anlage 3 sind zum besseren Verständnis der Biotopbestandsplan und die Planzeichnung des Grünordnungsplans mit textlichen Festsetzungen beigelegt.

### **13 Belange des Umweltschutzes**

Um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt zu beurteilen, wurde eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung entsprechend dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom Büro ARCADIS Trischler & Partner durchgeführt. Im folgenden sind die bebauungsplanrelevanten Ergebnisse dieser Untersuchung dargestellt.

#### **13.1 Auswirkungen auf den Boden/Bodenkontaminationen**

Aufgrund der bestehenden Nutzung und der weitgehenden Versiegelung des Standortes haben die Böden bisher und auch zukünftig keine oder nur eine sehr eingeschränkte Funktion. Durch das Vorhaben entsteht damit nur eine geringe zusätzliche Belastung des Umweltbereiches Boden.

Aufgrund der Vornutzung des Plangebiets u. a. als Ölgasfabrik (s. Kap. 4.5 Sonstige rechtliche und tatsächliche Gegebenheiten im Plangebiet.) wurden Bodenuntersuchungen im Auftrag der Plasa GmbH Homburg durch Arcadis Trischler und Partner durchgeführt.

Es wurden insgesamt 16 Schneckenbohrungen bis max. 5 m Tiefe abgeteuft und Bodenproben sowie Bodenluftproben (zur Erfassung leichtflüchtiger Schadstoffe) entnommen und zur Analyse gegeben. An den Bodenproben wurden Hinweise auf Auffüllungen mit Teer- bzw. Schlackebestandteilen bis max. 4,3 m festgestellt. Die Proben wurden auf vorhandene organische Schadstoffe und auf anorganische Bestandteile wie Schwermetalle und Cyanide überprüft.

Die Ergebnisse der Boden und Bodenluftuntersuchungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Das gesamte Gelände ist bis max. 8 m aufgefüllt.
- Es wurde eine Belastung nahezu der gesamten Fläche mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK), insbesondere in den oberen beiden Bodenmetern festgestellt. Die Belastungen nehmen zur Tiefe stark ab.

- Im Zuge des geplanten Hochhausbaues ist im Aushubbereich der Hochhausgründung das Aushubmaterial bis 4 m zu separieren und zu entsorgen. Hierfür ist ein Aushub- und Entsorgungskonzept in Abstimmung mit den Fachämtern zu erarbeitet.
- Die Entsorgung des belasteten Bodens im Bereich der restlichen Freiflächen auf dem Grundstück erfolgt im Zuge der Herstellung der Außenanlagen (Flächen für Stellplätze, Nebenanlagen und Zufahrten).
- Weiter untersuchte Schadstoffparameter im Boden sind entweder unauffällig oder spielen nur eine untergeordnete Rolle.

Die Verwertung erfolgt nach Absprache mit dem Umweltamt der Stadt Mannheim. Die ordnungsgemäße Verwertung wird mit entsprechenden Nachweisen belegt.

### 13.2 Auswirkungen auf die Geräuschsituation

Mit dem Vorhaben selbst sind keine relevanten Schallemissionen verbunden. Auch die Schallemissionen durch den zusätzlichen Verkehr können als gering eingestuft werden. Eine Zunahme des Verkehrs auf den betroffenen Straßen von deutlich unter 10 % bedingt eine akustische Mehrbelastung durch den Straßenverkehr von weniger als 0,5 dB(A). Eine derartige Erhöhung der Verkehrsrgeräusche ist subjektiv nicht wahrnehmbar und meßtechnisch nur schwer nachweisbar.

Im Rahmen dieses Verfahrens wurden für die vorliegenden Zugzahlen des Vorprojektes Mannheim 21 und das bestehende Verkehrsaufkommen eine schalltechnische Untersuchung zur Beurteilung der Geräuschemissionen aus dem Schienenverkehr und Straßenverkehr der Südtangente durchgeführt. Die Geräuschemissionen aus dem Schienen- und Straßenverkehr auf das Gebäude wurden nach DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" ermittelt und beurteilt.

An den vier Seiten des Hochhauses als relevante Immissionsorte stellen sich die Beurteilungspegel tagsüber im EG zwischen 73 dB(A) (lärmzugewandte Seite) und 52 dB(A) (lärmabgewandte Seite) und im 27. OG zwischen 65 dB(A) und 59 dB(A) dar. Die Werte haben sich zu der im Rahmen von Mannheim 21 durchgeführten Untersuchung aufgrund der größeren Entfernung des Hochhauses zur bestehenden Südtangente

verringert.

Aus dem Vorhaben werden keine Ansprüche oder Verpflichtungen gegenüber der Bahn AG ausgelöst (z.B. Lärmschutz, etc.) da für die bestehende Situation Bestandsschutz besteht.

Aufgrund der besonderen städtebaulichen Situation (Standort in Citylage am Hauptbahnhof) werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Kerngebiete (65 dB(A) tagsüber) überschritten.

Durch schalltechnische Vorkehrungen am Gebäude wird sichergestellt, daß gesunde Arbeitsverhältnisse (40 dB(A)) innerhalb geschlossener Räume) eingehalten werden.

### **13.3 Auswirkungen auf die Lufthygiene/das Klima**

Durch die Errichtung und Nutzung des Hochhauses sind keine relevanten Immissionen (Luftschadstoffe und Gerüche) zu erwarten. Auch das durch das Vorhaben verursachte Verkehrsaufkommen hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die lufthygienische Situation. Das Verkehrsaufkommen in der Umgebung des Standortes und damit die verkehrsbedingten Luftschadstoffe werden maßgeblich von der Südtangente (B 36) bestimmt. Auf der B 36 in Höhe des Standortes beträgt das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen ca. 65.000 Pkw-Einheiten. Durch das Vorhaben wird ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von schätzungsweise 300 Fahrzeugen am Tag (Zu- und Abfahrt) erwartet. Dies bedeutet eine Zusatzbelastung von weniger als 0,5 % des heutigen Verkehrsaufkommens.

Insgesamt ergibt sich nur eine geringe zusätzliche Belastung für den Umweltbereich Lufthygiene.

Insgesamt sind die durch das Vorhaben in Ihrer Wärmebilanz beeinflussten Flächen bzw. Oberflächen des geplanten Baukörpers nicht groß genug, um die thermischen Verhältnisse in den Wärmeinseln der Innenstadt/Schwetzingenstadt und des Lindenhofes maßgeblich zu beeinflussen. Insbesondere ist eine signifikante Veränderung des thermischen Niveaus im Stadtkernbereich von Mannheim nicht zu erwarten.

Durch Beschattung sind insbesondere Teile des Bahnhofareals betroffen.

In bezug auf die Windverhältnisse haben Starkwinde im Nahbereich des Hochhauses eine große Bedeutung. Die Mindestanforderungen für den Windkomfort werden nur kleinräumig überschritten. Unter Windkomfort wird die im Freien von Menschen empfundene Behaglichkeit in bezug auf die Windverhältnisse verstanden. Maßnahmen zur Vermeidung von Belästigungen durch Starkwindböen (z.B. durch vorgelagerte Strömungshindernisse) werden bei der weiteren Architekturplanung berücksichtigt und im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens beurteilt.

Es leitet sich insgesamt eine mittlere zusätzliche Belastung des Umweltbereichs Klima ab.

#### **13.4 Auswirkungen auf den Wasserhaushalt/Grundwasserschutz**

Da sich am Standort keine Oberflächengewässer befinden und ein Anschluß des Gebäudes an das öffentliche Kanalnetz zur geordneten Abwasserableitung erfolgen wird, sind keine Auswirkungen auf den Umweltbereich Oberflächengewässer zu erwarten.

Es wurden Grundwassermeßstellen auf dem Gelände eingerichtet, beprobt und analysiert. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Untersuchungen ergaben, daß lediglich an einem Pegel erhöhte Gehalte an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) im Grundwasser festgestellt wurde. Eine akute Gefährdung liegt nicht vor. Da der Belastungsherd (innerhalb oder außerhalb des Grundstücks) nicht bekannt ist, werden die Grundwasserpegel auf dem Grundstück längerfristig beobachtet und weiter beprobt.

Aufgrund der zahlreichen altlastenrelevanten Nutzungen südlich des Untersuchungsgebietes in Mannheim Lindenhof sind Beeinflussungen von den angrenzenden Gelände auf die Grundwasserbeschaffenheit des Grundstückes nicht ausgeschlossen. Laut Stadt Mannheim ist vorgesehen, daß dieser Bereich im Rahmen einer näheren Erkundung untersucht wird.

### **13.5 Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt und die Biotop- typen**

Das Gebäude wird auf einem naturfernen, überwiegend versiegelten Standort in einem besiedelten innerstädtischen Bereich errichtet.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen ergibt sich daher für den Umweltbereich Tier- und Pflanzenwelt nur eine geringe zusätzliche Belastung durch direkte Auswirkungen (Flächeninanspruchnahme) bzw. indirekte Auswirkungen (z.B. Zerschneidungseffekte/ Trennwirkungen).

### **13.6 Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild und die Erholung**

Der Standort liegt in der Umgebung der barocken Stadtanlage der Stadt Mannheim und des ehemaligen Residenzschlosses mit dem Ehrenhof. Das Gebäude wird die nähere Umgebung dominieren. Sichtbeziehungen bestehen auch beispielsweise aus dem Bereich des Schlosses sowie aus dem Bahnhofsbereich. In der Fernwirkung wird das Hochhaus auch aus großer Entfernung sichtbar sein.

Das Hochhaus wird eine sehr dominierende Erscheinung in der näheren Umgebung darstellen, die von einer vier- bis fünfstöckigen bzw. auf der Seite des Hauptbahnhofes von einer maximal zehn- bis fünfzehnstöckigen Bebauung charakterisiert ist. Das Gebäude wird als Einzelstruktur und städtebauliche Dominante das Stadtbild prägen. Aus Gründen des Umgebungsschutzes für Kulturdenkmale werden die Auswirkungen des Vorhabens auf ausgewählte Stadträume über Simulationen dargestellt (vgl. Kap. 11 Belange des Denkmalschutzes).

Der Standort ist aus Sicht des Stadtbildes für ein Hochhaus geeignet.

### **13.7 Auswirkungen auf den Naturhaushalt und die Landschaft (Ergebnis der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung)**

Mit der Aufstellung dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplanes sind Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Bei der Abwägung im

Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen sind die Vermeidung und der Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft entsprechend der Eingriffsregelung nach dem BNatSchG zu berücksichtigen (§ 1a Abs. 2 Nr. 2 BauGB).

Zu diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurde ein Grünordnungsplan erarbeitet. Dieser enthält auf der Grundlage von Bestandsaufnahme und landschaftsplanerischer Konzeption eine Bilanzierung der durch die Umsetzung der Planung verursachten Eingriffe und der entsprechenden Minderungs- bzw. Kompensationsmaßnahmen.

Gemäß dem Grünordnungsplan verbleibt nach Umsetzung aller Kompensationsmaßnahmen innerhalb des Plangebietes ein Defizit von insgesamt 77 %. Auf dem Baugrundstück selbst kann also ein Teil des Ausgleichs erbracht werden. Der gesamte erforderliche Ausgleich wird jedoch nicht innerhalb des Plangebiets erreicht, es werden daher zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Geltungsbereichs festgelegt (siehe Durchführungsvertrag). Als Ausgleich werden 21 Stk. Baumpflanzungen (StU 20-25 cm) entlang den Straßen in der Stadt, möglichst im Stadtteil Lindenhof, und 95 Stk. Baumpflanzungen (StU 18-20 cm) an noch festzulegenden Standorten im Bürgerpark vorgesehen. Die genaue Eingriff-/Ausgleichsbilanzierung ist dem Grünordnungsplan zu entnehmen.

#### **14 Städtebauliche Einbindung des Projektes in Mannheim 21**

Durch die Realisierung des Hochhauses auf dem zur Verfügung stehenden Grundstück ist eine Anpassung des städtebaulichen Strukturkonzeptes von Mannheim 21 notwendig (vgl. beiliegenden Strukturplan Anlage 4 „Städtebauliche Einbindung“).

In einem zweiten Bauabschnitt wird auf dem Grundstück westlich des Hochhauses eine Blockstruktur zur B 36 und zur Tunnelstraße hin umgesetzt, wodurch die sich anschließende Blockstruktur von Mannheim 21 aufgenommen wird.

Das Hochhaus stellt mit seiner Lage und einer Höhe von 97 m eine wichtige und dominante Platzwand des neu zu gestaltenden Lindenhofplatzes dar. Das Hochhaus liegt in der Sichtachse der Meerfeldstraße.

Um auf die neue Gebäudesituation zu reagieren, wird der sogenannte Block S2 (östlich des Stegs) vom Steg abgerückt. Dadurch entsteht eine vergleichbare Situation wie auf der Nordseite des Bahnhofes, nämlich eine Hinführung auf den Steg durch die flankierenden Gebäude.

Der Steg selbst mündet in einem Torgebäude als südliches Eingangsgebäude zum Bahnhof, das als Pendant zur Eingangshalle des bestehenden Empfangsgebäudes gesehen werden kann. Neben der Ausstattung mit Treppen und Aufzügen bietet sich die Möglichkeit hier an, in Verbindung mit dem Bau des Nachbarblockes S2 die geplante P&R-Anlage für die DB-Kunden sowie Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomie in kleinerem Umfang unterzubringen. Dies wird auch zur Belegung des Platzes beitragen. Das Gebäude hat außerdem die Aufgabe, den Platz zur B 36 räumlich zu begrenzen und die Schallemissionen der Straße zu verringern.

Die südliche Platzseite wird durch eine viergeschossige Bebauung als Ergänzung des bestehenden Blocks begrenzt. Die Straßenbahn soll auf dem Lindenhofplatz eine Haltestelle bekommen.

Durch die vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen für die die endgültigen Architekturformen noch gefunden werden müssen, ist die städtebauliche Einbindung des Projektes in das Strukturkonzept von Mannheim 21 gewährleistet.

## **15 Kosten für die Stadt**

Kosten für die Stadt Mannheim entstehen nicht. Eine entsprechende Regelung ist im Durchführungsvertrag festgelegt.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 43/18  
„ERGO-Hochhaus am Hauptbahnhof“

---

## **Abwägung der Belange (§ 1 Abs. 6 BauGB)**

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung sind 2 Stellungnahmen von Bürgern sowie 10 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange / Dienststellen, davon 5 mit Anregungen eingegangen.

### **Anregungen von Bürgern**

Soweit die Anregungen Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes sind, wurden sie geprüft und, soweit erforderlich, in der Planung berücksichtigt bzw. in die Begründung eingestellt.

Dabei handelt es sich insbesondere um

- die Klarstellung der Angaben zur Gelände- und zur Gebäudehöhe und die Thematik der Versiegelung.

Die Anregungen zu

- der Höhe des geplanten Hochhauses,
  - den umweltrechtlichen Aspekte, wie Setzungen und Hebungen, Fallwinden und Luftverwirbelungen, kleinklimatischen Veränderungen,
  - möglichen Beeinträchtigungen des Radio- und Fernsehempfangs,
  - luftrechtlichen Aspekten,
  - der Thematik Verkehr (Anzahl der zu An- und Abfahrten, der Stellplätze),
  - Büroflächen in Mannheim und die mit dem Vorhaben verbundenen Arbeitsplätzen
- haben keine planungsrechtlichen Auswirkungen bzw. werden aus den Gründen der Beschlußvorlage nicht berücksichtigt.

### **Anregungen der Träger öffentlicher Belange / Dienststellen**

Die wesentlichen Anregungen der TÖB / Dienststellen betreffen Fragen zur Denkmalpflege und zum Verkehr.

Die denkmalpflegerischen Belange wurden anhand Computersimulationen bzw. Fotomontagen intensiv geprüft und mit dem zuständigen Landesdenkmalamt beraten. Die im Schreiben vom 28.05.99 geäußerten „erheblichen Bedenken“ konnten ausgeräumt werden.

Die Anregungen zum Thema Verkehr waren weitestgehend bereits im vorhabenbezogenen Bebauungsplan berücksichtigt bzw. die Prüfung der Leistungsfähigkeit des Linksabbiegers Südtangente / Carl-Metz-Straße ergab, daß keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind. Alle übrigen Anregungen zum Thema Verkehr werden aus den Gründen der Beschlußvorlage zurückgewiesen.

Die Abwägung der zu beachtenden Belange ergibt, daß das Vorhaben insgesamt mit der städtebaulichen Ordnung vereinbar ist und damit zu befürworten ist.

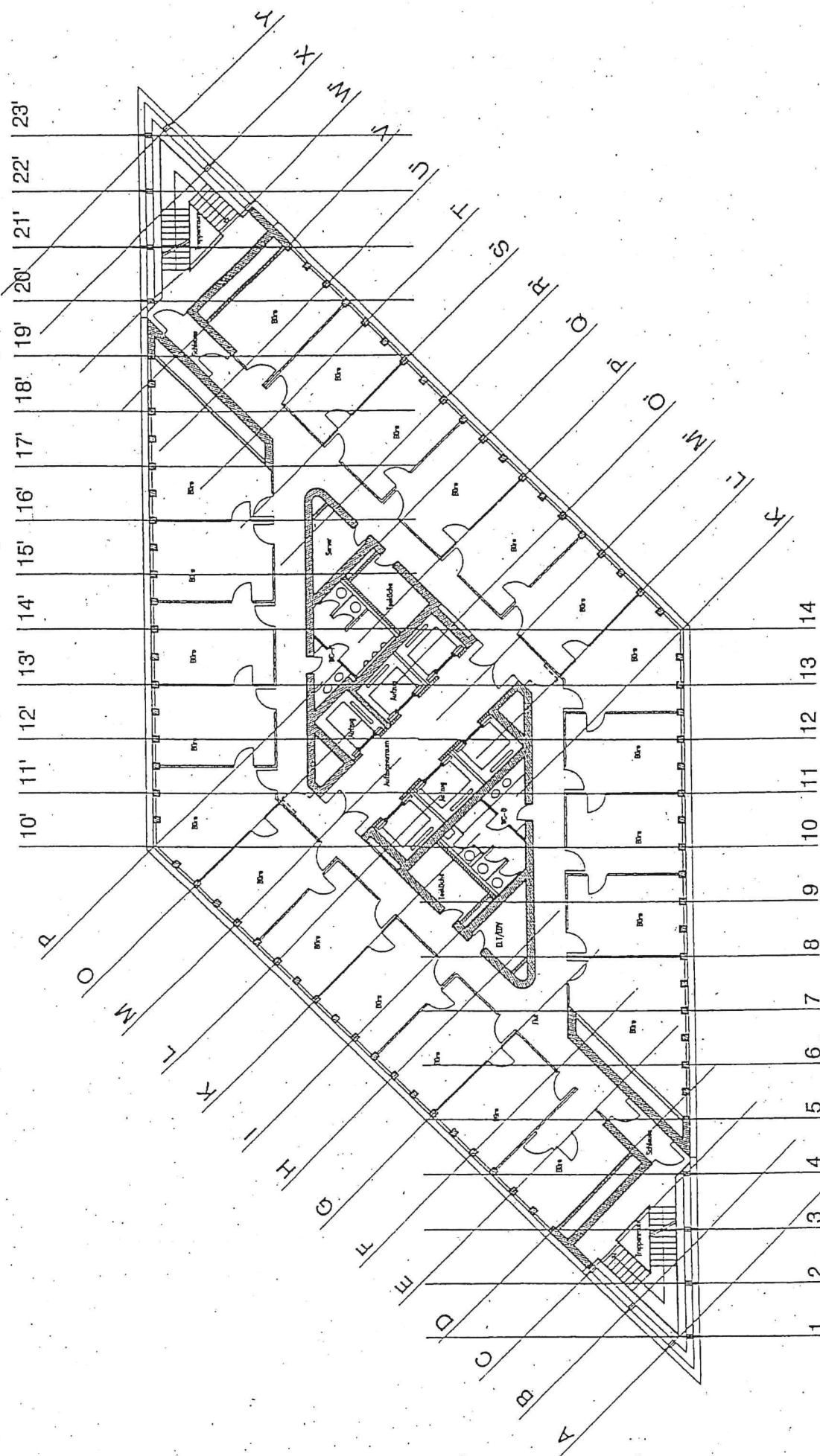
**AS&P**

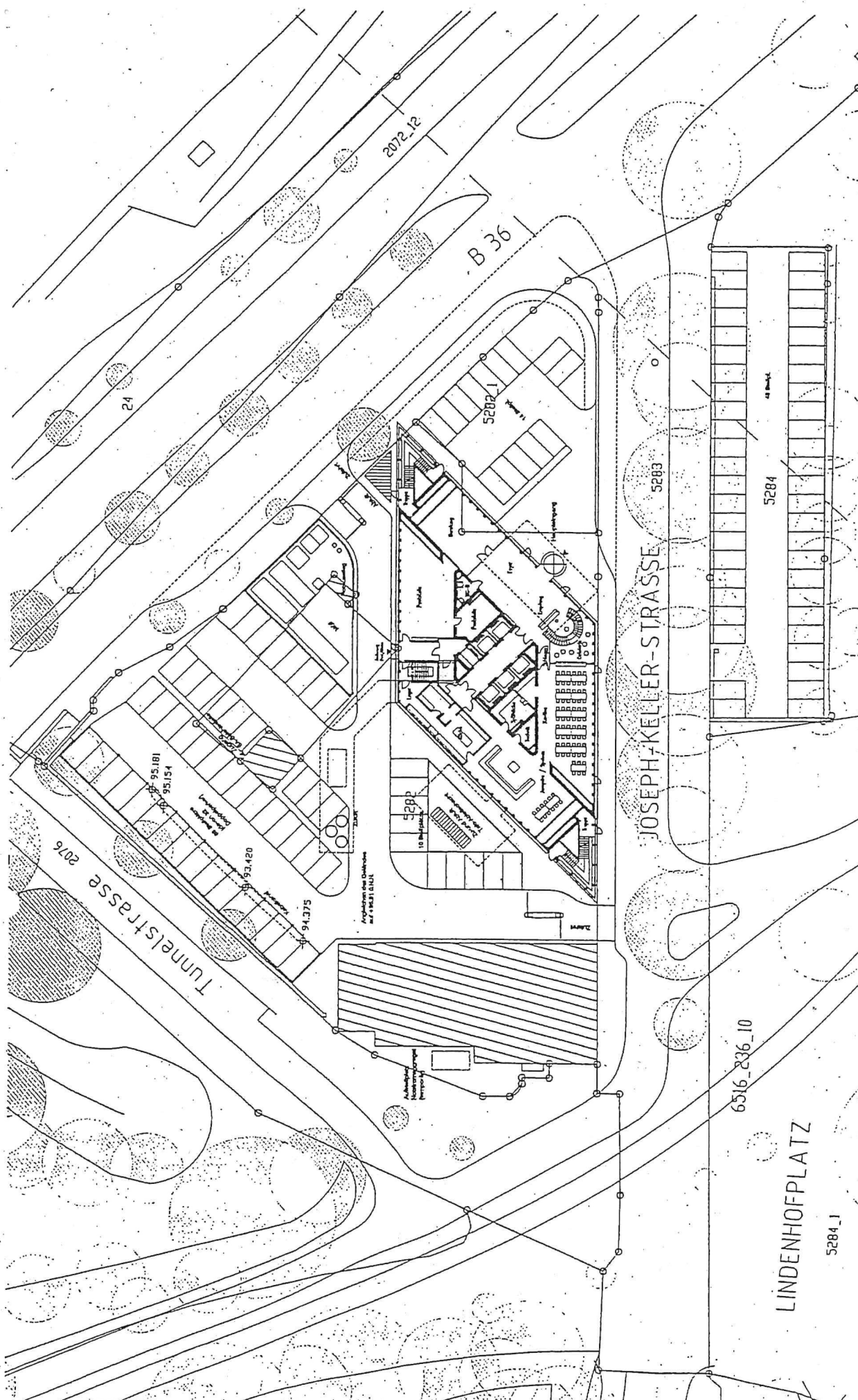
Projekt-Nr. 9990 Projekt: ERGO-Hochhaus  
Am Lindenhof Mannheim

Maßstab: 1:200 Darstellung: Grundriß 2.OG (Regelgeschöß)

Datum: 12.07.1990  
Gezeichnet: uh

Plan-Nr. V3G0200C Index: -  
Detail: -







# Anlage 1

**AS&P**

Datum: 12.07.1999  
Gezeichnet: 14

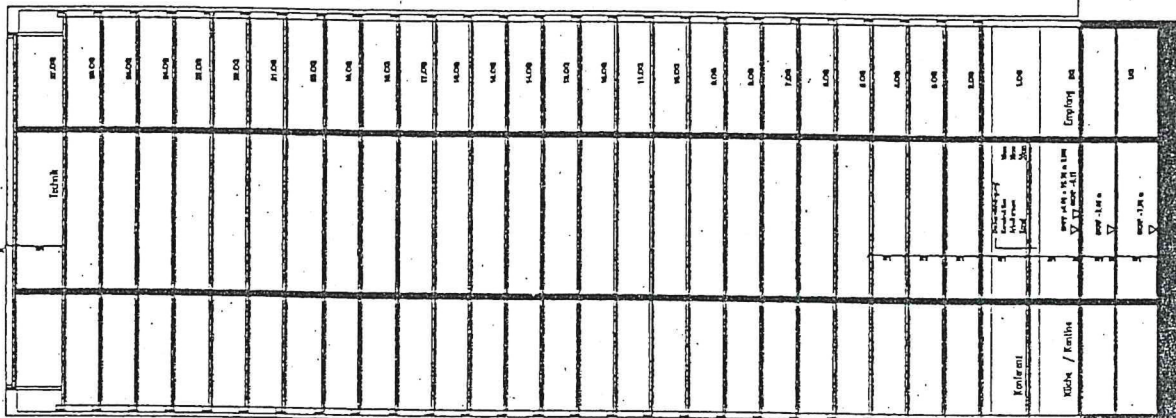
Projekt: ERGO-Hochhaus  
Am Linderhof Mannheim

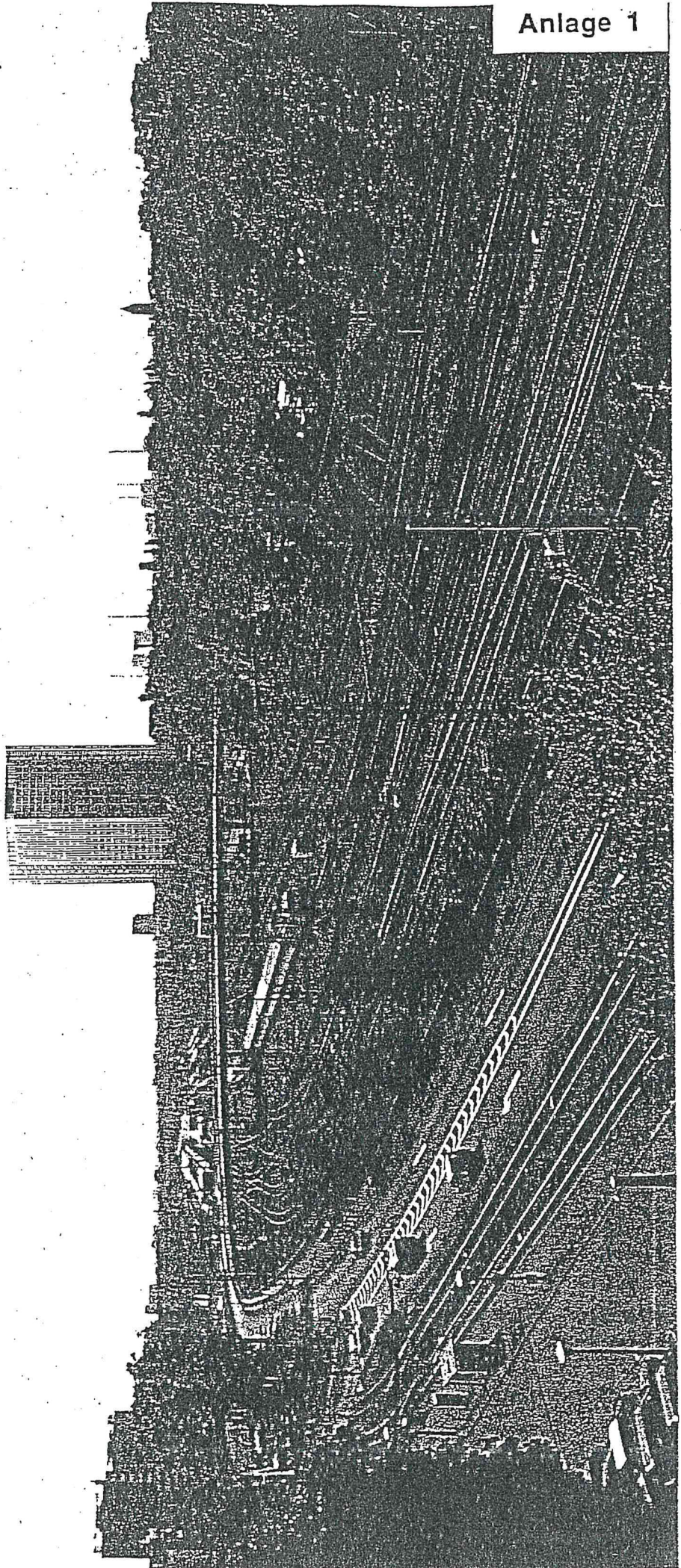
Maßstab: 1:500

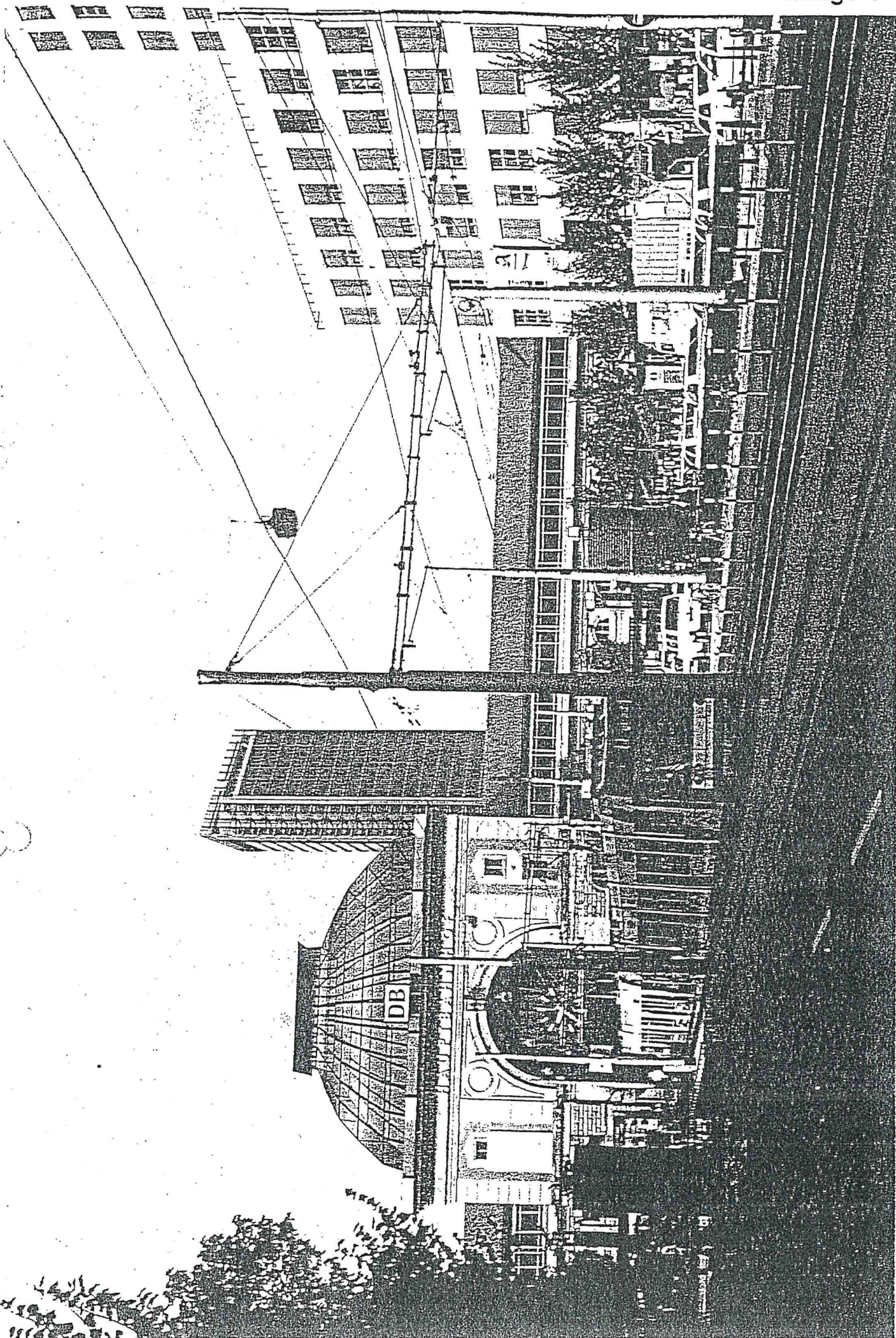
Darstellung: Schnitt B-B  
Vorwurf

Projekt-Nr. 9990

Index  
V3SBB00C  
Datei: -

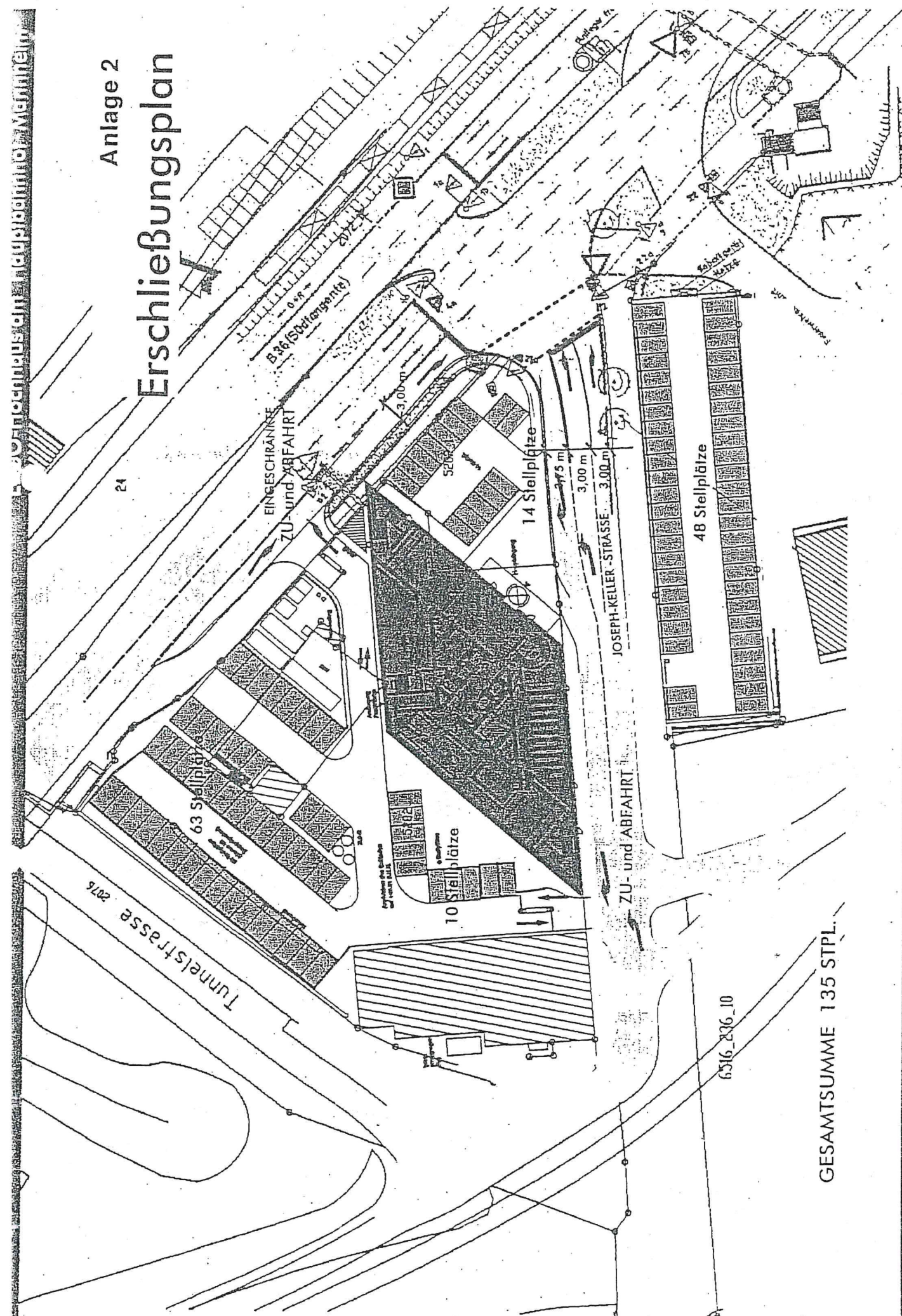




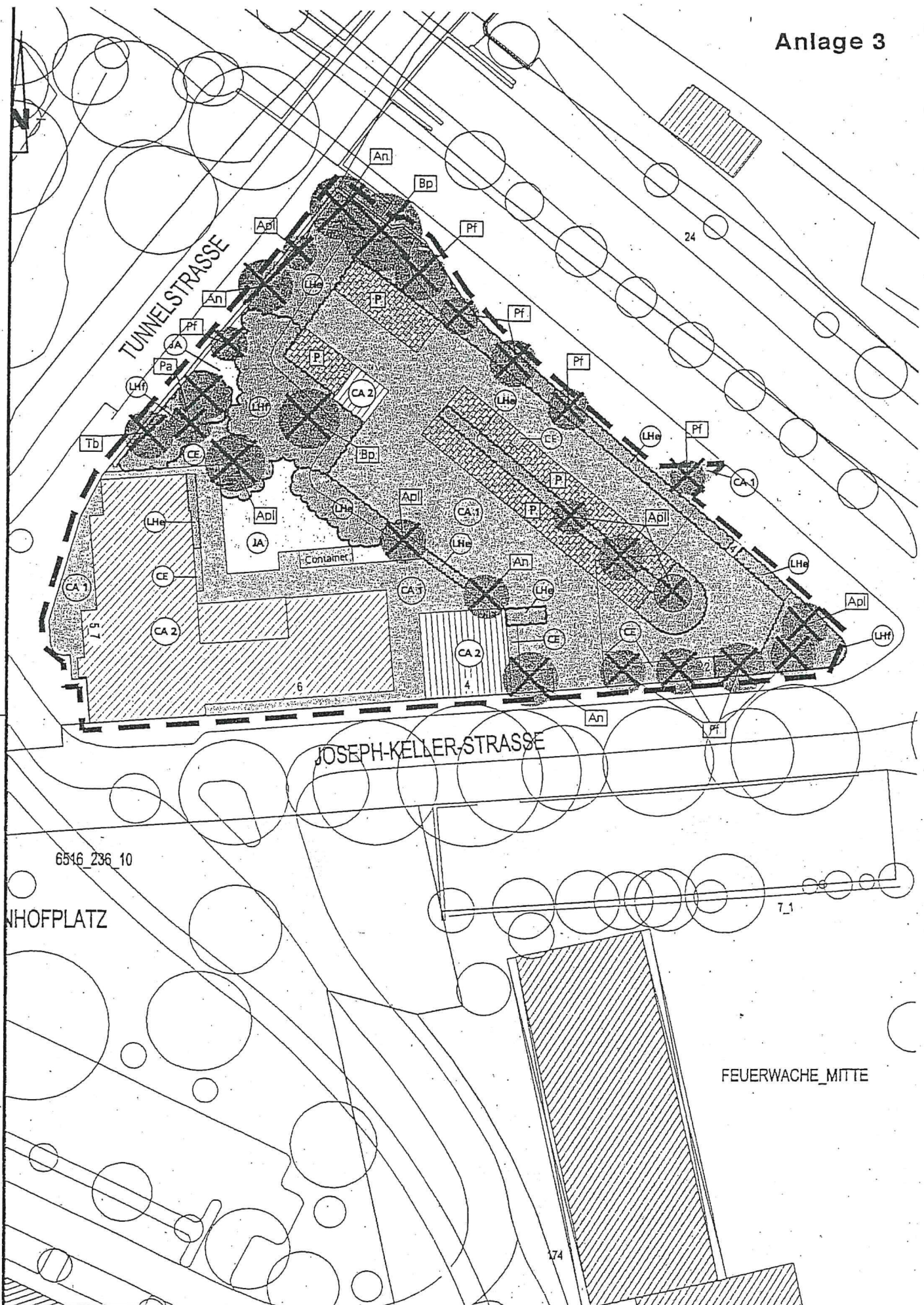


# Anlage 2






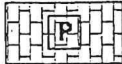


## Erschließungsplan



GESAMTSUMME 135 STPL.



## Legende:

	Baum
	Baumfällung
	Zierstrauchpflanzung mit Gehölzungaufwuchs
	offener Boden/ Ruderalvegetation
	Wiese
	Parkplätze
	Gebäudebestand
	Grenze, vorhabenbezogener Bebauungsplan

## Biotoptypenschlüssel der Stadt Mannheim

CA 1	Versiegelte Flächen (Straßen, Plätze, Wege)
CA 2	Versiegelte Flächen (Gebäude)
CE	Unversiegelte Flächen, weitgehend vegetationsfrei
JA	Zierrasen
LH	Zierstrauchpflanzung (Gebüsch aus nicht heimischen Gehölzen)
e	bis 1,00 m hoch
f	bis 4,00 m hoch

## Baumarten:

An	Acer negundo (Eschen- Ahorn)
Ap	Acer pseudoplatanus ( Berg- Ahorn)
ApI	Acer platanoides (Spitz- Ahorn)
Bp	Betula pendula (Hänge- Birke)
Pf	Platanus acerifolia (Platané)
Pa	Picea abies (Fichte)
Tb	Taxus baccata (Eibe)



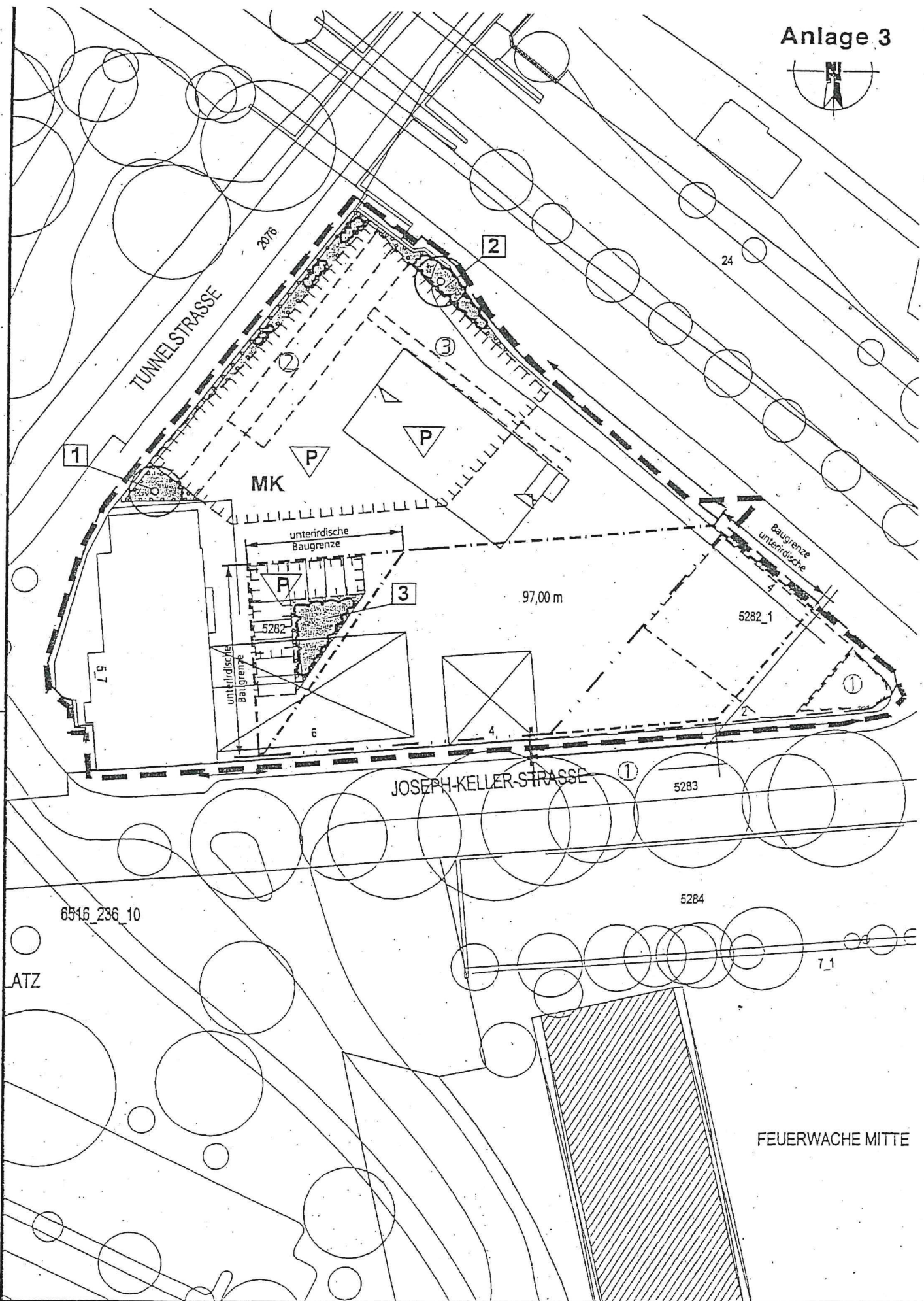
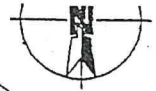
**ARCADIS**  
TRISCHLER & PARTNER

ARCADIS TRISCHLER & PARTNER GMBH  
Berliner Allee 6, 64295 Darmstadt, Tel: (06151) 388 - 0

ERGO- Hochhaus am Hauptbahnhof  
der Stadt Mannheim

Biotopbestandsplan

Blatt 2  
von 2



**ARCADIS**  
TRISCHLER & PARTNER

ARCADIS TRISCHLER & PARTNER GMSH  
Borliner Allee 8, 64295 Darmstadt, Tel: (06151) 388 - 0

**ERGO- Hochhaus am Hauptbahnhof  
der Stadt Mannheim**

Grünordnungsplan mit textlichen  
Festsetzungen

Blatt 1  
von 3

## Grünordnerische Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB

Innerhalb der Festsetzungen des Grünordnungsplanes werden nachfolgende Maßnahmen umgesetzt:  
**Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)**

- 1) Innerhalb der Fläche 1 und 2, Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen, werden insgesamt 2 standortgerechte Bäume mit einem Pflanzabstand von ca. 6 m und mit folgenden Qualitäten gepflanzt:  
 2 Stück *Carpinus betulus* 'Fastigiata' (Cb): Solitärbaum, 6 x verpflanzt, aus extra weitem Stand, mit Drahtballierung, Gesamthöhe 500 - 600 cm, Kronenbreite 150 - 200 cm, StU 30 - 35 cm
- 2) Die Fläche 2, die als Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen festgesetzt sind, ist mit ca. 10% der Fläche mit einer Strauchpflanzungen entsprechend der im Textteil genannten Arten herzustellen.
- 3) Die Fläche 3 ist mit einer Strauchpflanzung/ Bodendecker flächendeckend, entsprechend der im Textteil genannten Arten, zu bepflanzen.
- 4) Auf den nicht mit Gehölzen bepflanzten Teilflächen, die zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen festgesetzt sind, sind Bodendecker entsprechend der im Textteil genannten Arten zu pflanzen.
- 5) Anpflanzungen, die nach den textlichen Festsetzungen dieses Bebauungsplanes vorgenommen werden, sind dauerhaft zu erhalten, fachgerecht zu pflegen sowie bei Abgängigkeit jeweils durch Neuanpflanzungen entsprechend den textlichen Festsetzungen zu ersetzen.
- 6) Das Anpflanzen von Koniferen ist nicht zulässig.
- 7) Pflanzbehälter sind innerhalb der Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen nicht zulässig.
- 8) Pergola/Parkflächen  
 Die Pergolen über den Parkflächen im Hof sind in ihrer Gesamtheit mit standortgerechten Kletterpflanzen zu begrünen. Pro laufendem Meter zu begrünenden Pergola ist mindestens ein Klettergehölz in den Boden zu pflanzen, zu pflegen und dauerhaft zu erhalten.

### Hinweise:

#### Verwendung von Kletterpflanzen

Einfriedigungsmauern, Holzflechtzäune, Einfassungen von Abfallbehältern und weitere Pergolen sollten in ihrer Gesamtheit mit standortgerechten Kletterpflanzen begrünt werden.

#### Dachbegrünung

Undurchsichtige Dachflächen der Gebäude (bis max.  $\leq 6$  Stockwerke) mit einer Dachneigung von bis zu  $10^\circ$  und einer Größe von mindestens  $50\text{m}^2$  sollen begrünt werden, sofern sie nicht zur Belichtung und Belüftung darunterliegender Räume oder der Energiegewinnung benötigt werden und/ oder andere bauordnungsrechtliche Belange oder betriebliche Notwendigkeiten entgegenstehen.

#### Parkplätze

Parkplätze sollen nach Möglichkeit über die Fläche gleichmäßig verteilt mit standortgerechten Bäumen und Sträuchern begrünt werden. Parkplätze und Zufahrten sind im Hofbereich in Abhängigkeit von der Altlastensituation mit Rasengitterstein (ca. 30 % Grünanteil) herzustellen.

Es wird empfohlen die im Rahmen der textlichen Festsetzungen des GOP herzustellenden Flächen bzw. Anpflanzungen als Bestandteil der textlichen Festsetzungen des B-Planes verbindlich zu übernehmen.

Die zeichnerischen Festsetzungen sind nicht maßhaltig. Sie sind jedoch in ihren qualitativen-, quantitativen- und raumbezogenen Aussagen zu beachten.

Weitere Hinweise sind dem Textteil des Grünordnungsplanes zu entnehmen.



**ARCADIS**  
**TRISCHLER & PARTNER**

ARCADIS TRISCHLER & PARTNER GMBH  
 Berliner Allee 6, 64295 Darmstadt, Tel: (06151) 368 - 0

**ERGO- Hochhaus am Hauptbahnhof  
 der Stadt Mannheim**

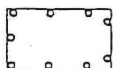
**Grünordnungsplan mit textlichen  
 Festsetzungen**

**Blatt 2  
 von 3**

**Legende:**



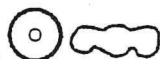
Grenze des vorhabenbezogenen  
Bebauungsplanes



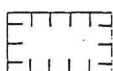
Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von  
Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen  
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)



Flächenbezeichnung



Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern



Umgrenzung von Flächen mit Regelungen  
und Nutzungen



Car-port / Pergola über Parkplätzen

**MK**

Kerngebiet



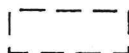
Baugrenze



Baulinie



Gebäudeabriß



Fläche für Stellplätze



Mit Geh- und Leitungsrechten zu belastende  
Fläche (1 - 3)

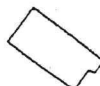


Einfahrtsbereiche

Hinweise:



Eingänge



Bunker



**ARCADIS**  
TRISCHLER & PARTNER

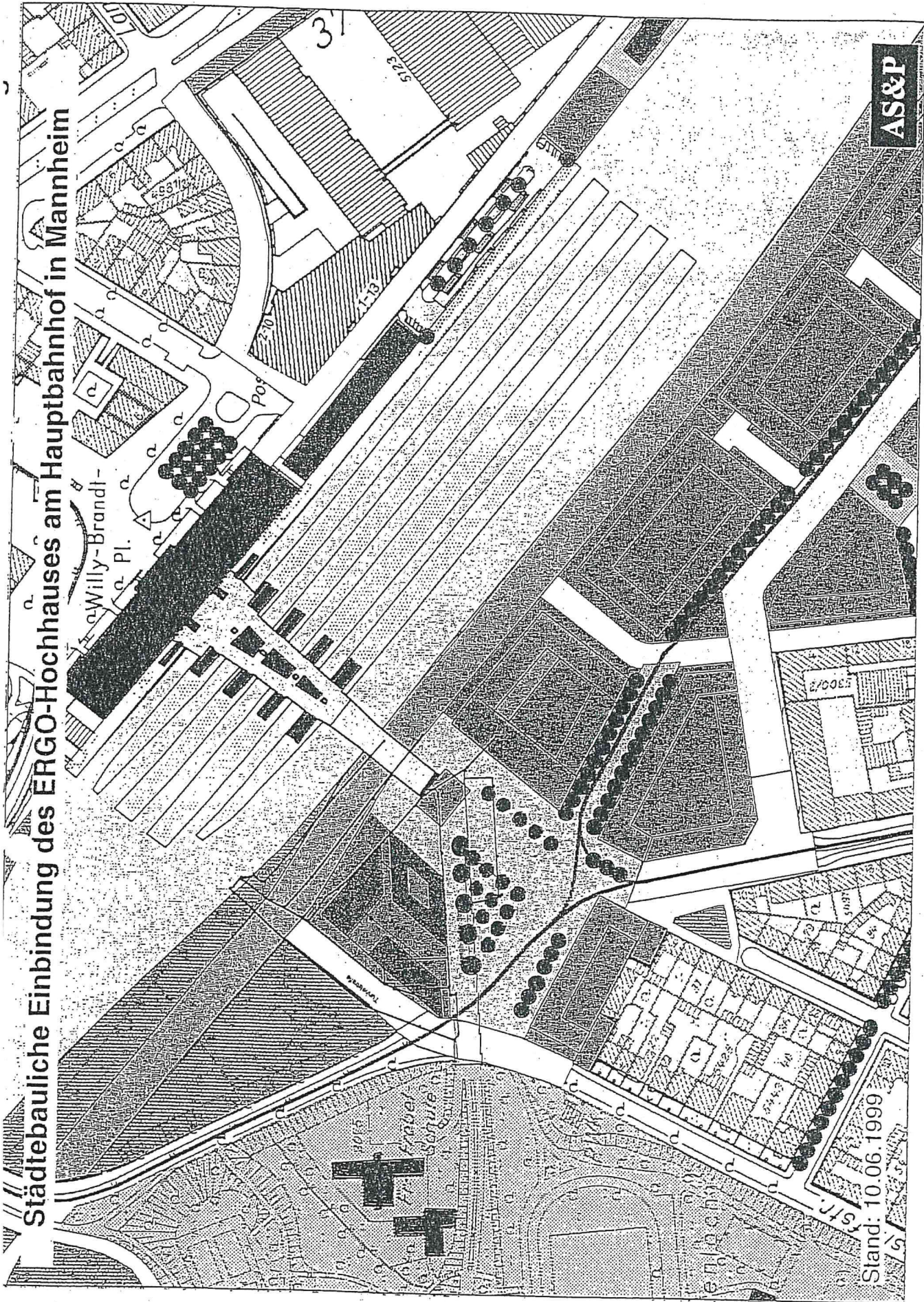
ARCADIS TRISCHLER & PARTNER GMBH  
Berliner Allee 6, 64295 Darmstadt, Tel: (06151) 388-0

**ERGO- Hochhaus am Hauptbahnhof  
der Stadt Mannheim**

Grünordnungsplan mit textlichen  
Festsetzungen

Blatt 3  
von 3

Städtebauliche Einbindung des ERGO-Hochhauses am Hauptbahnhof in Mannheim



AS&P

Stand: 10.06.1999