



Mannheim, den 12.09.1991
61.3.1/Birkhahn/2633
ko0205pl01/03

Bebauungsplan Nr. 61/8
Verlängerung der Start-
und Landebahn des Flug-
platzes Neuostheim

B e g r ü n d u n g

1. Beschreibung des Planbereiches (Räumlicher Geltungs- bereich)

Der räumliche Geltungsbereich umfaßt das Gebiet zwischen dem Grundstück Hermsheimer Straße 15 Lgb.Nr. 5942 im Westen, der B 37 (neu) - Wilhelm-Varnholt-Allee - im Süden und den südlichen (rückwärtigen) Grundstücksgrenzen der Anwesen "Am Schäferstock" im Norden und teilweise dem Harrlachweg im Osten.

1.1 Bestehende Nutzung und Nutzung der angrenzenden Flächen

Das Gelände östlich des Harrlachweges wird von einem Fuhrbetrieb bzw. als Lagerplatz genutzt. Westlich des Harrlachweges befindet sich auf dem Geländeteil zwischen Autobahn und Hermsheimer Straße und südlich der Grundstücke "Am Schäferstock" die Kleingartenanlage des "Vereins der Gartenfreunde e. V. Mannheim-Ost". Die restlichen Flächen werden von der Rhein-Neckar-Flugplatz GmbH genutzt.

Südlich der Wilhelm-Varnholt-Allee grenzt die Kleingartenanlage "Harrlachgärten" an das Plangebiet, nördlich das Gewerbegebiet "Am Schäferstock" und westlich des Hermsheimer Weges liegt das Technische Landesmuseum (Sondergebiet).

1.2 Grundbesitzverhältnisse im Planungsgebiet

Fast das gesamte, von der Planung betroffene Gelände befindet sich im Eigentum der Stadt. Lediglich die Grundstücke Lgb. Nr. 5933/7 und 5934 sind in Privatbesitz.

2. Anlaß und Ziel des Bebauungsplanes

Mannheim, das Oberzentrum des Rhein-Neckar-Raumes besitzt einen Flugplatz, dessen Erhalt für die in Mannheim und Umgebung vorhandenen Industrie- und Wirtschaftsbetriebe von regionaler Bedeutung ist. Die Lage zwischen Heidelberg und Mannheim, in gut erreichbarer Nähe zur Mannheimer Innenstadt und östlichen Stadterweiterung, in der die Wirtschaftsbetriebe angesiedelt sind, die den potentiellen Nutzerkreis stellen, macht den Flugplatz attraktiv. Er besitzt keine Zubringerfunktion zu den großen Flugplätzen, sondern wird hauptsächlich für Direktverbindungen genutzt. Obwohl der Verkehrslandeplatz den Richtlinien für die Anlegung von Flugplätzen entspricht, empfiehlt das Gutachten der Firma "airplan" vom September 1988 den Landeplatz nach den Kriterien des ICAO Annex 14 für Sichtanflug entspre-



chend der Code-Zahl 2 (Bahnlänge bis 1.200 m) auszubauen, um Unfällen vorzubeugen. Durch den Ausbau der Start- und Landebahn wird eine Stop-Bahn im Westen geschaffen, die die An- und Abflüge sicherer macht, da dadurch einmal die verfügbare Startbahn in Richtung Osten verlängert wird, zum anderen für die landenden Flugzeuge aus Richtung Osten eine längere Ausrollstrecke vorhanden sein wird. Für Starts in beiden Richtungen werden dadurch die Startabbruchstrecken entsprechend länger, was insbesondere den zweimotorigen, im Geschäftsreiseverkehr und im Werkverkehr eingesetzten Flugzeugen zugute kommt.

Der Verkehrslandeplatz ist eine öffentliche Einrichtung und unterliegt damit einer Betriebspflicht, an der ein großes öffentliches Interesse bezüglich der sicheren Abwicklung des Flugbetriebes besteht.

Die geplante Maßnahme soll dazu beitragen, zukünftig das Unfallrisiko zu vermindern und eine mögliche Gefährdung der verbleibenden Kleingartenanlagen auszuschalten.

Über eine Verlegung des Flugplatzes nach Sandhofen und über eine eventuelle Zusammenlegung mit dem Standort Speyer wurde in der Vergangenheit öfters diskutiert. Dabei stellte sich heraus, daß eine Verlegung innerhalb der Mannheimer Gemarkung in absehbarer Zeit nicht realisierbar ist. Der Standort Speyer erscheint in Hinblick auf seine Ausbaumöglichkeiten und der damit verbundenen Kapazitätserwartungen problematisch. Er kann nicht als Ersatz für Neuostheim herangezogen werden.

Mit der geplanten Maßnahme ist eine Änderung der Zulassung des Flugplatzes nicht verbunden.

3. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und bestehende Bebauungspläne

3.1 Darstellung im Flächennutzungsplan

Der am 18.03.1983 rechtswirksam gewordene Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim weist für die im Geltungsbereich liegenden Flächen folgende Nutzungen aus:

Kleingärten/Erwerbsgartenbau
Gewerbliche Bauflächen

Da der Bebauungsplan hier eine andere Nutzung vorsieht, ist der Flächennutzungsplan fortzuschreiben. Das Bebauungsplanverfahren wird mit dem Einverständnis des Nachbarschaftsverbandes, des Raumordnungsverbandes und des Regierungspräsidiums Karlsruhe im Vorgriff auf die Fortschreibung des FNP durchgeführt.

Die geplante Maßnahme dient - aufgrund der Analyse der sich ereigneten Unfälle - in erster Linie der Sicherheit und rechtfertigt somit die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Vorgriff auf eine spätere Fortschreibung des Flächennutzungsplanes gemäß § 8 Abs. 4 BauGB.



3.2 Bestehende Bebauungspläne

Qualifizierte Bebauungspläne bestehen für den Planbereich nicht.

4. Festsetzungen des im Aufstellungsverfahren befindlichen Bebauungsplanes "Landebahnverlängerung"

Nutzung

Neben den durch die Verkehrsplanung benötigten Flächen (hier die Anbindung der Hermsheimer Straße an den Parkplatz des Maimarktes entlang der Böschung der Wilhelm-Varnholt-Allee/B 37 als Geh- und Radweg) werden im Bebauungsplan folgende Nutzungen festgesetzt:

- A) Sondergebiet - Flugplatz für den Bereich zwischen Grünstreifen des geplanten Geh- und Radweges an der B 37 im Süden, sowie einem 75.00 m breiten Freihaltestreifen nördlich und westlich von der Mittelachse der verlängerten Start- und Landebahn gemessen.
- B) Dauerkleingärten für den Bereich zwischen geplanten Geh- und Radweg an der B 37 bzw. Freihaltezone der Start- und Landebahn im Süden und Westen, der rückwärtigen (südlichen) Grundstücksgrenzen der Gewerbegrundstücke entlang der Straße "Am Schäferstock" und dem Harrlachweg im Osten.
- C) Parkplätze im Bereich des verlängerten Harrlachweges

5. Umwelterheblichkeits-/Umweltverträglichkeitsprüfung (UEP/UVP)

5.1 UEP

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde zunächst eine UEP (1. Stufe) durchgeführt, mit dem Ergebnis, daß für folgende Punkte eine UVP durchzuführen ist (s. S. 15):

- 1. Natur/Landschaft/Erholung
- 2. Klima/luft
- 3. Boden
- 4. Wasser
- 5. Lärm

5.2 UVP

Die Auswirkungen der geplanten Maßnahme Landebahnverlängerung innerhalb der o.g. umweltrelevanten Prüftatbestände werden wie folgt bewertet:



5.2.1 Natur, Landschaft und Erholung

Die geplante Landebahnverlängerung schiebt sich in den Randbereich eines zusammenhängenden, neckarübergreifenden Grünzuges (Au, Sellweide, Luisenpark/Bundesgartenschau, Landesmuseum, Flugplatz, Harrlachgärten, Bösfeld, Kloppenheimer Feld). Das Flugplatzgelände liegt teilweise geringfügig tiefer als die angrenzende Kleingartenanlage, so daß durch die Maßnahme vom Stadteingang Ost aus keine sichtbare, gravierende landschaftliche Veränderung wahrgenommen werden wird, zumal entlang der B 37 ein Grünstreifen erhalten bleibt bzw. zwischen Autobahnkleeblatt und Maimarktparkplatzzufahrt ein 40,00 m breiter Streifen neu begrünt wird. Der Eingriff in die Landschaft erscheint - auch im Hinblick auf die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen - vertretbar.

Das für die Verlängerung der Start und Landebahn benötigte Gelände wird als Kleingartenanlage genutzt, ist entsprechend bepflanzt und mit einem ca. 5 bis 30 Jahre alten Baumbestand versehen. Es besitzt Erholungswert. Durch die Räumung entsteht ein Verlust an Lebensqualität für die betroffenen Kleingärtner, der an Ort und Stelle nicht ausgeglichen werden kann. Es können Ersatzflächen angeboten werden. Dabei wird gesehen, daß die in Aussicht gestellten Ersatzflächen vorerst nicht die gleiche Qualität und den gleichen Erholungswert wie die derzeit bewirtschafteten Kleingärten aufweisen können.

Dem ist entgegenzuhalten, daß für die von der Planung betroffenen Parzellen ein latentes Sicherheitsrisiko vorhanden ist. Dieser Aspekt fließt in die Bewertung ein.

Im Zuge der Räumung der betroffenen Kleingärten müssen die vorhandenen Pflanzungen einer ebenen Rasendecke im Bereich der zukünftigen Freihaltezone bzw. asphaltierten Landebahnstrecke von rd. 25,00 m Breite weichen. Dadurch könnten negative Auswirkungen auftreten in dem Sinne, daß der genetische Austausch bei Fluginsekten, Vögeln und Kleinsäugetern erschwert wird. Durch die Neubepflanzung als Ausgleichsmaßnahme nördlich der B 37 wird zukünftig eine ökologisch gleichwertige Fläche entstehen, wie sie derzeit die Kleingärten aufweisen.

Des weiteren wird durch die östliche Erweiterung der Harrlachgärten für die dort lebenden Tiere zusätzlicher Lebensraum entstehen, der als weiterer Ersatz für die verlorengehenden Flächen am Harrlachweg betrachtet werden kann.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß für die ca. 2,4 ha Kleingartenflächen und 0,2 ha Verbindungswegflächen die geräumt werden müssen, folgende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen angelegt werden:

1. Ein rd. 40,00 m breiter Streifen zwischen Maimarktparkplatz, Rhein-Neckar-Schnellweg und B 37 wird intensiv begrünt, so daß auf dieser Fläche ein Ausgleich für den Verlust an Grünvolumen entstehen wird.



2. Ersatzflächen werden in ausreichender Größe östlich der vorhandenen Kleingartenanlage Harrlachgärten angelegt. Insgesamt 5,4 ha, wobei für einen 1. Bauabschnitt 3,1 ha vorgesehen sind.
3. Zur B 37 bzw. dem Schnellstraßenkleeblatt hin wird innerhalb der 5,4 ha Ersatzfläche ein 50,00 m breiter Streifen intensiv begrünt, so daß auch hier eine ökologisch wertvolle Fläche entstehen wird.

Diese Maßnahmen werden als ausreichend angesehen, um die in der UEP aufgezeigten umweltrelevanten Tatbestände auszugleichen.

5.2.2 Klima und Luft

Die Aussagen zum Klima beziehen sich im wesentlichen auf die o.g. "klimatologische Untersuchung Mannheim Südost" aus dem Jahre 1986 und auf eine "gutachterliche Stellungnahme aus klimatologischer Sicht zu baulichen Entwicklungen im südöstlichen Stadtgebiet" vom Dezember 1990, die beide von Herrn Dr. Seitz/Fa. ÖKOPLANA erarbeitet worden sind. In diesen Arbeiten wird u. a. die klimaökologische Leistungsfähigkeit des Flugplatzes bewertet, wobei zum Ausdruck kommt, daß die Freifläche Flugplatz eine ganz entscheidende Rolle sowohl aktiv als auch passiv am städtischen Luftaustauschgeschehen spielt. Die aktive Wirkung besteht darin, daß sich über den Freiflächen die Luft nicht so stark erwärmt wie über den bebauten Bereichen. Die wärmere Luft steigt über die Bebauung auf, so daß - während austauscharmer Strahlungswetterlage - kühlere Luft in Bodennähe vom Unteren Dossenwald über Kloppenheimer-, Bösfeld und Flugplatzgelände bis in die Innenstadt fließen kann. Auf diese Weise findet ein Luftaustausch statt, der umso stärker und großräumiger wird, je kühler und größer die herantransportierten und den Bereich des Flugplatzes erreichenden Luftmassen sind. Unter günstigen Voraussetzungen sind diese örtlichen Austauschwirkungen so stark ausgeprägt, daß sie großräumige Austauschvorgänge initiieren. Die passive Wirkung der Ausgleichsflächen besteht darin, daß diesen großräumigen Windströmungen innerhalb des innenstadtnahen Flugplatzgeländes kein Widerstand entgegengesetzt wird. Als Widerstand können Baulichkeiten aber auch dichte Grünbestände, die ebenfalls zum Abbremsen der Flurwinde führen, gemeint sein.

Vor diesem Hintergrund bleibt zusammenfassend festzustellen, daß der Eingriff in die Kleingartenanlage unter lufthygienischen Aspekten positiv zu bewerten ist.

Hinsichtlich der thermischen Verhältnisse wird sich die mikroklimatische Situation insofern ändern, als sich die Luft durch den Wegfall der schattenspendenden Obstbäume und die dadurch fehlende Abschirmung nunmehr tagsüber stärker erwärmen wird.



Da die Temperaturen in der Nacht (ohne die schützenden Baumkronen) umgekehrt auch viel schneller und stärker zurückgehen werden, ergibt sich somit insgesamt eine höhere Temperaturamplitude (wobei - wie anhand der Mannheimer Klimatopkarte aufgezeigt werden kann - die durchschnittliche Tagestemperatur sogar leicht zurückgeht).

Somit bleibt in Zukunft das parkartige, mit einem gedämpften Tages-Temperaturgang versehene Klima auf den Bereich der (verbleibenden) Kleingärten beschränkt, während sich das Gebiet der Landebahnverlängerung dem Typus des Freilandklimas annähern wird. Für die gesamtstädtische Ebene wird sich jedoch keine wesentliche Änderung der thermischen Verhältnisse ergeben.

5.2.3 Boden

Durch das Anlegen der Rollbahnverlängerung wird eine Fläche von 175 m Länge und 25 m Breite versiegelt, d. h., den Versickerungsflächen entzogen. Der südlich der Rollbahn verlaufende Zurollweg wird ebenfalls asphaltiert. Dies bedeutet eine zusätzliche Flächenversiegelung von insgesamt 6.000,05 m².

Dem ist entgegenzuhalten, daß folgende Flächen, die im Bereich der Landebahnverlängerung derzeit versiegelt sind, entsiegelt werden:

Harrlachweg	ca. 1.450,00 m ²
Gartenhäuschen 48 x 21,00 m ²	1.020,00 m ²
Gartenwege	ca. 660,00 m ²
	<hr/>
	3.020,00 m ²

Dazu kommen die Flächen, die innerhalb des Bereiches der Ausgleichsmaßnahme nördlich der B 37 entsiegelt werden (derzeit gesperrte Fahrspuren auf dem Maimarktparkplatz innerhalb des 40,00 m Streifens) von ca. 6.700 m². Für die durch die Landebahnverlängerung neu zu versiegelnden Flächen von rund 6.000,00 m² werden ca. 9.700 m² entsiegelt. Damit sind die in der UEP aufgezeigten umweltrelevanten Tatbestände ausgeglichen.

Im Bereich des Bebauungsplanes befindet sich eine ehemalige Mülldeponie der US-Streitkräfte aus den 40er /50er Jahren, die als Altlast behandelt worden und im Bebauungsplan gekennzeichnet ist. Entsprechende notwendige Untersuchungen sind in der Form durchgeführt worden, daß Bodensondierungen sowie eine Grundwassermeßstation zur Überprüfung der Grundwassergüte installiert wurden. Die entnommenen Bodenproben wurden in einem amtl. anerkannten Labor untersucht.

Die Analysen ergaben für das Aufschüttungsmaterial hohe Schwermetallkonzentrationen in der Ursubstanz. Die Blei-Gehalte liegen im Bereich des C-Wertes (= Sanierungswert) der Holländischen Liste. Die Schwermetallbelastung rührt wahrscheinlich von dort abgelagerten Schlacken her. Die Untersuchungen sind abgeschlossen, das Gutachten liegt dem Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz sowie dem Staat-



lichen Gesundheitsamt zur Bewertung vor. Diese Bewertung wird in die Entscheidung der anderen Wasserbehörde einfließen. Wenn das Erfordernis eines Bodenaustausches besteht, wird dieser vor Ausführung der Baumaßnahme durchgeführt werden. Diese Maßnahme wird als ausreichend angesehen, um die in der UEP aufgezeigten umweltrelevanten Tatbestände auszuräumen.

5.2.4 Wasser

In dem von der Planung betroffenen Gelände könnten Brunnen bestehen, aus denen Wasser gepumpt wird. Diese sind mit einem Lageplan der unteren Wasserbehörde (Amt für Baurecht und Umweltschutz) zu melden. Brunnenrohre sind zu ziehen, Brunnenschächte sind mit sauberem Kies zu verfüllen, mit Ton abzudichten und mit einem Betonpfropf zu verschließen. Durch Aufnahme dieses Passus in die schriftlichen Festsetzungen werden die in der UEP aufgezeigten Tatbestände vorsorglich rechtlich abgesichert.

5.2.5 Lärm

Die Auswirkungen der geplanten Verlängerung der Start- und Landebahn bezüglich der Lärmimmissionen wurden in dem Gutachten "Ermittlung und Beurteilung der zu erwartenden Änderung der Fluglärm-Immissionen in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes Mannheim-Neustadt nach dem geplanten Ausbau der Start- und Landebahn gegenüber heute", untersucht. Dieses wurde im Juni 1990 von Prof. Dipl. Phys. Lutz erstellt. Grundlage der schalltechnischen Untersuchungen bildeten eine Analyse der Flugbewegungen 1988 und 1989 sowie Angaben zur geplanten Maßnahme Landebahnverlängerung der Fa. AIRTEC Stuttgart. Die Auswertung aller erfaßten Motorflüge von 1989 - 1991 ergab eine Reduzierung der Flugbewegungen 1989 - 1990 um 6 % (von 42.362 auf 39.800). 1991 wird die Zahl der Flugbewegungen bei 38.000 - 39.000 liegen. Diese Reduzierung ist eine Auswirkung der seit dem 01.04.1991 gültigen Einschränkung des Flugbetriebes an Sonn-, Feiertagen und Samstagmitten. Die Lärmsituation wird durch den Rückgang der Flugbewegungen entlastet.

Bei der Beurteilung der Fluglärmimmissionen wurde neben dem Dauerschallpegel - der die Häufigkeit der Pegelhöhe berücksichtigt - auch der Maximalpegel der Einzelschalleignisse herangezogen. Insgesamt wurden 6 Meßpunkte aufgenommen, die aufgrund der Erfahrungen bzw. Untersuchungen für andere Flugplätze nach folgenden Kriterien festgelegt wurden:

Wo ist evtl. eine Änderung der Fluglärmimmission durch die längere Startbahn zu erwarten?
Bereiche mit höchster Fluglärmbelastung
Erholungsgebiete

Im Fluglärmschutzgesetz ist festgelegt, daß der Durchschnitt der sechs verkehrsreichsten Monate für die Beurteilung heranzuziehen ist. Die für den Spitzentag (480 Flugbewegungen) errechneten Fluglärmbeurteilungspegel wurden darauf umgerechnet. Ein Vergleich der berechneten Fluglärm-Beurteilungspegel (DIN 45643) für einen Spitzentag bzw. Durchschnittstag (Durchschnitt der 6 verkehrsreichsten Monate entspr. Fluglärmschutzgesetz) mit der ebenfalls gemessenen Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm u. ä. und den Orientierungswerten nach DIN 18005

(Schallschutz im Städtebau) ergab, daß die Vorbelastung an den Meßpunkten "Kleingartenanlage Harrlachgärten" und "Theodor-Heuss-Anlage/Ecke Oberer Luisenpark" wesentlich höher ist, als die Fluglärmimmission an einem Spitzentag, so daß hier der Fluglärm als Geräuschquelle weniger wahrgenommen wird.

An dem Meßpunkt "Seckenheim, St. Albert Kirche" ist die Fluglärmimmission etwa gleichwertig mit der Vorbelastung.

An den Meßpunkten "Neuostheim" (Fachhochschule und Mühlfeld) und "Xaver-Fuhr-Straße" ist der Fluglärm am Spitzentag bestimmend, wird jedoch umgerechnet auf den Durchschnitt gleichwertig.

An dem Spitzentag überschreitet zwar der Fluglärmbeurteilungspegel die Orientierungswerte nach DIN 18005, jedoch hält die für die Beurteilung maßgebende mittlere Fluglärmbelastung (Durchschnitt der 6 verkehrsreichsten Monate) die Orientierungswerte an fünf der sechs untersuchten Immissionsorte gut ein. Lediglich an einem Meßpunkt liegt der Wert nur rd. 1 dB(A) höher.

Da bei den in der näheren Umgebung des Flugplatzes untersuchten Punkten sich keine bzw. beim Meßpunkt Seckenheim keine wesentliche Überschreitung von Beurteilungs-Richtwerten ergab, erübrigte sich eine Untersuchung für weiter entfernt liegende Orte, da die Immissionen mit wachsender Entfernung abnehmen.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß durch die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn keine wesentliche bzw. merkbare Änderung der Fluglärmimmission zu erwarten ist und daß keine unzumutbaren Immissionsverhältnisse vorliegen.

Durch die Verlängerung der Landebahn können zukünftig mehr Starts in Richtung Osten stattfinden, wenn die Wetterlage dies zuläßt. Das bedeutet, daß dicht besiedelte Wohngebiete, z. B. Almenhof, Lindenhof, Neckarau, Rheinau nicht mehr in dem Maße überflogen werden müssen, wie das bisher der Fall war. Für diese Wohnbezirke wird die Bahnverlängerung eine Verringerung der Fluglärmimmission bringen.

Von der Verlängerung der Start- und Landebahn wird die allgemeine Luftfahrt in dem Bereich der Flugzeuge bis max. 2000 kg höchstzulässigem Abfluggewicht nicht profitieren. Für diesen Verkehrszweig reicht die bisherige Bahnlänge aus. Lediglich der Geschäftsreise- und Werksverkehr, der mit größeren, in der Regel zweimotorigen Flugzeugen bedient wird, profitiert aus der Maßnahme.

Besondere Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der UEP/UVP werden nicht vorgesehen, weil sie nicht erforderlich sind.

Die Geräuschvorbelastung durch den vorhandenen Straßen- und Schienenverkehrslärm wird sich durch die Verlängerung der Landebahn nicht ändern.



5.6 Ausgleichsmaßnahmen

Außer dem Ersatzgelände für die aufzulassenden Kleingärten, das in dem BBauPlan Nr. 62/8 "Erweiterung Kleingartenanlage Harrlachgärten" planungsrechtlich abgesichert wird, werden folgende Ausgleichsmaßnahmen für den Verlust an Grünvolumen und Lebensraum für Tiere sowie zusätzliche Versiegelung von Flächen durchgeführt werden:

Ein 40,00 m breiter Streifen nördlich der B 37, zwischen Maimarktparkplatz und B 37 und Rhein-Neckar-Schnellweg wird, beginnend an der Zufahrt zum Maimarktparkplatz von der B 37 aus bis zu dem Fußgängersteg über den RNS intensiver begrünt. Das Gelände umfaßt ca. 4,7 ha, ist mit Rasen und einzelnen Buschgruppen bepflanzt und besitzt einen gewissen, wenn auch geringen ökologischen Wert. Innerhalb dieser 4,7 ha werden insgesamt 2,4 ha mit Büschen und Bäumen zusätzlich bepflanzt, so daß durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen am Rand des Flugplatzes, in Nachbarschaft der zu räumenden Kleingärten eine dicht begrünte Fläche entstehen wird, die zukünftig die Funktion der aufzugebenden Kleingärten im Rahmen des Klimageschehens Flugplatzgelände übernehmen wird.

Durch die Entsiegelung von insgesamt 6.700 m² versiegelter Fahrspurflächen in diesem Bereich werden zusätzliche positive Maßnahmen für das Klima getroffen.

6. Verkehrerschließung

Für die Verlängerung der Start- und Landebahn sind keine zusätzlichen verkehrsplanerischen Maßnahmen erforderlich. Der Zugang zum Maimarktparkplatz, der bisher über den Harrlachweg angefahren werden konnte, wird als Geh- und Radweg (Mehrzweckweg) zwischen Flugplatzgelände und B 37 an die Hermsheimer Straße angebunden. Bei einer Breite von 10,00 m werden 5,00 m als Grünstreifen angelegt. Der verlängerte Harrlachweg entfällt und wird als Parkplatz für die verbleibende Kleingartenanlage genutzt. Eine Freihaltetrasse für eine zukünftige Verbindung von der B 37 zur Hermsheimer Straße verläuft zwischen dem Grundstück Lgb.Nr. 5942 und dem o.g. Geh- und Radweg (außerhalb des Bebauungsplanes).

7. Abwägung der Belange

7.1 Zugunsten des Vorhabens sprechende Argumente

- Die Verlängerung der Start- und Landebahn in westlicher Richtung in Verbindung mit einem 75,00 m breiten Freihaltestreifen beidseitig der Bahn schafft größere Sicherheitsvoraussetzungen für die Start- und Landevorgänge. Untersuchungen der Unfallursachen lassen den Schluß zu, daß von den 13 seit 1976 sich ereigneten Unfällen in 6 Fällen die nach dem Aufsetzen des Flugzeuges auf die Landebahn zur Verfügung stehende Fläche nicht ausreichte, um die Flugzeuge zum Stehen zu bringen.



- Mannheim als Oberzentrum einer wirtschaftlich bedeuten- den Region besitzt einen ausreichend dimensionierten Flugplatz in attraktiver Lage, auf dem eine sichere Ab- wicklung des Flugbetriebes gewährleistet werden muß.
- Möglichkeit für vermehrte Starts in Richtung Osten (wenn die Wetterlage dies zuläßt) und damit Vermeidung von Überfliegen der dicht besiedelten Wohngebiete Lindenhof, Almenhof, Neckarau und Rheinau.
- Die Freihalteflächen des Flugplatzes behalten die positiven Auswirkungen auf die Belüftung der Innen- stadt/Schwetzingenstadt und Almenhof/Neckarau bei, da sie über landwirtschaftlich genutzte Freiflächen direkte Verbindung an die Freiräume "Mittelfeld" und an den Dossenswald haben. Dem Bereich Flugplatz wird in seiner Freiraumfunktion in dem klimaökologischen Gutachten der Firma Ökoplan (Dr. Seitz) besondere Bedeutung beigemessen, "da sich hier aus den Wechselwirkungen Freiraum - Bebauung/Kernstadt ein lokaler Luftaustausch einstellt, der sich in intensiverer Ventilation der Randbebauung Friedensplatz/Gewerbegebiet Fahrlach und der Schwetzingenstadt ausdrückt" (vgl. S. 114).
- Das Gebiet der Kleingartenanlage "Harrlachgärten" wurde 1987 faunistisch kartiert. Als Ergebnis wurde festge- stellt, daß in einer vergleichenden Bewertung mit ande- ren kartierten Flächen die "Harrlachgärten" an 10. von insgesamt 12 Stellen liegen. Aufgrund seiner Lage an der Bundesstraße wird das Kleingartengebiet als weniger at- traktiv für Vögel eingestuft. Qualitätsmindernd sind die fehlenden Ruhezeiten durch ständige Nutzung und Pflege der Gärten.
- Floristisch wurde das Gebiet noch nicht untersucht, es ist vergleichbar mit der Kleingartenanlage "Sellweiden", die in die Kategorie 4 eingestuft wurde. In der Stadt- biotopkartierung wird ihr kein außergewöhnlicher Wert beigemessen.

7.2 Gegen das Vorhaben sprechende Argumente

- 70 Kleingärten mit altem Baumbestand und entsprechender Bepflanzung werden aufgegeben und durch Rasenflächen er- setzt. Dadurch entsteht ein Verlust an Grünvolumen.
- Die mit dem Flugplatzbetrieb verbundenen Emissionen bleiben an dieser Stelle erhalten.
- Der Ausbau der Landebahn verursacht im Bereich der Ver- längerungsstrecke weitere Flächenversiegelungen.



7.3 Schlußfolgerungen

- Durch den Ausbau wird Kleingartengelände in Anspruch genommen. Jedoch werden dafür ausreichende Ersatzflächen angeboten, so daß, langfristig gesehen, der Verlust wieder ausgeglichen wird. Durch diesen Eingriff entstehen zwar Verluste an Lebensqualität, besonders für die älteren Pächter von Kleingartenparzellen. Durch das bloße Angebot von Ersatzflächen, auf denen vorerst keine üppige Vegetation vorhanden ist, und die einige Jahre an Pflege benötigen, um die gleiche Qualität aufzuweisen, kann der Verlust nicht sofort ausgeglichen werden. Jedoch ist derzeit für die von der Landbahnverlängerung betroffenen Parzellen ein Sicherheitsrisiko vorhanden, dem sich die Bewirtschafter tagtäglich aussetzen. Hier wird bei der Abwägung der Sicherheit der Kleingärtner mehr Priorität eingeräumt, als der vorhandenen Lebensqualität, so daß ein Erhalt der Kleingärten im Sicherheitsbereich des Flugplatzes nicht vertretbar erscheint.
- Eine Verlegung des Flugplatzes von dem jetzigen Standort, z. B. in den Norden oder eine Zusammenlegung mit dem Standort Speyer, käme sowohl der großen Nachfrage nach Baugelände für Gewerbe- und Wohngebiete als auch einer möglichen Entlastung von Immissionen der an den Flugplatz angrenzenden Wohngebiete entgegen. Jedoch ist die Verlegung in näherer Zukunft aus Kostengründen nicht realisierbar und rechtlich kurzfristig nicht durchsetzbar, da dazu ein anderes rechtliches Verfahren erforderlich ist, das hinsichtlich des geplanten Eingriffes in die Kleingärten in keinem Verhältnis steht. Der Flugplatz wird weiterhin dringend für die Abwicklung sowohl des Werks- als auch des Geschäftsreiseverkehrs benötigt. Hier kollidieren seit mehreren Jahrzehnten vorhandene und sanktionierte Wirtschafts- und Geschäftsinteressen gegen die Interessen der Einsprecher. Bei der Abwägung muß dem Erhalt der Landbahn und damit verbunden der größeren Sicherheit durch eine Verlängerung auf rd. 1.200 m Priorität eingeräumt werden, da es derzeit keine Alternative zu dem jetzigen Standort gibt, die sowohl aus wirtschaftlichen als auch aus planungsrechtlichen Abwägungen kurzfristig realisierbar erscheint. Der Flugplatz wird an seinem jetzigen Standort vorerst beibehalten und den notwendigen Sicherheitsbestimmungen entsprechend gestaltet werden. Die Wohnbebauung befindet sich in ca. 250 m Entfernung zur Landbahnverlängerung. Die durch die geplante Maßnahme zu erwartenden Lärmemissionen wurden in dem Gutachten Prof. Lutz, Leinfeldern aufgezeigt, mit dem Ergebnis, daß durch die geplante Maßnahme keine wesentliche, merkbare Änderung der Fluglärmmmission in der Umgebung des Flugplatzes zu erwarten ist und daß keine unzumutbaren Immissionsverhältnisse vorliegen.



- Mannheim, als Oberzentrum einer wirtschaftlich bedeutenden Region, besitzt seit Jahren den gut frequentierten Flugplatz Neuostheim. Im Jahre 1987 wurden an kommerziellen Flugbewegungen 20859 registriert, 1988 = 21256 und 1989 = 23395. Bezogen auf das Jahr 1989 verbleiben bei Abzug der gewerblichen Schulflüge von 11560 immerhin 11735 rein kommerzielle Bewegungen. Für weite Entfernungen werden auch in Zukunft - besonders im Werks- und Geschäftsreiseverkehr - Flugverbindungen genutzt werden. Insofern ist der Sicherheit der Landebahn, der die geplante Maßnahme in erster Linie dienen soll, höchste Priorität einzuräumen. Die Flugverbindungen über weite Entfernungen können durch den Bahnverkehr nicht übernommen werden. Die Bahn stellt in diesem Fall keine Alternative dar.
- Der Landeplatz ist derzeit für Flugzeuge der Gewichtsklasse bis max. 10 t Abfluggewicht zugelassen. Eine Erhöhung der Gewichtsklasse ist nicht vorgesehen. Auf die Zahl der Start- und Landevorgänge kann der Bebauungsplan keinen Einfluß nehmen. Sie ist allein das Resultat von Angebot und Nachfrage. Da Mannheim, ebenso wie die Region, keine großen Reserveflächen für gewerbliche Nutzungen besitzt, wird der Geschäftsreise- und Werksverkehr zumindest aus diesem Gesichtswinkel nicht erweitert. Damit ist auch das Argument der Notwendigkeit eines weiteren zukünftigen Ausbaus hinfällig. Bei der Abwägung der Argumente muß für die Verlängerung der Bahn und der damit verbundenen größeren Sicherheit entschieden werden. Die Einwände, daß in Zukunft auf der längeren Bahn größere Flugzeuge landen werden können, treffen nicht zu.
- Aufgrund der Landebahnverlängerung ist nach dem heutigen Stand der Technik die Einrichtung eines Instrumenten-Lande-Systems im Sinne eines Präzisionsanflugverfahrens nicht möglich. Der bisherige Nutzungsumfang des Flugplatzes wird sich nicht ändern.
- Die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände von 75,00 m werden zur B 37 (neu) und zu dem geplanten Geh- und Radweg hin unterschritten. An dieser Stelle müßte die B 37 verlegt und um die Sicherheitsstreifen herumgeführt werden. Das wären Forderungen des Flugplatzbetreibers, die mit hohen Kosten verbunden wären. Dieses Problem muß im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens nach dem Luftverkehrsgesetz behandelt werden.
- Die geduldete Unterschreitung der Abstandsflächen stellt eine Ungleichbehandlung von Interessenlagen dar: Kleingärten müssen geräumt werden, die Straße kann bleiben. Dazu ist anzuführen, daß die Verlegung der Kleingärten aus dem unmittelbaren Sicherheitsbereich heraus im Interesse der Kleingärtner geschieht. Die Erfahrung hat gezeigt, daß direkte Überflüge von Flugzeugen im letzten Teil des Landeanfluges als erhebliche Lärmbelästigungen und Bedrohung empfunden werden. Der Bebauungsplanentwurf wurde - die Ausweisung von Nut-



zungsanteilen Flugplatz/Kleingartenflächen betreffend - dahingehend geändert, daß die Kleingärten bis zu dem geforderten Mindestsicherheitsabstand von 75,00 m bestehen bleiben. Unabhängig davon werden für die in dem Bereich des Direktüberfluges liegenden Parzellen Ersatzflächen ausgewiesen.

In dem Fall (Abstandsflächen) wurde die Planung auf das absolut Machbare für den Kleingartenerhalt abgestimmt und gleichzeitig das Angebot von Ersatzflächen aufrechterhalten. Dagegen muß die Unterschreitung des Sicherheitsabstandes zur B 37 hin geduldet und eine Verlegung der Straße aus wirtschaftlichen Erwägungen abgelehnt werden.

- Die Verlängerung der Start- und Landebahn um 175,00 m in einer Breite von 25,00 m verursacht eine zusätzliche Flächenversiegelung. Dafür werden nicht nur in dem für die geplante Maßnahme benötigten Bereich Flächen entsiegelt, sondern auch vorhandene, geteerte Fahrspuren am südlichen Rand des Maimarktparkplatzes innerhalb der Ausgleichsmaßnahmen (s. Pkt. 5.6) entfernt und begrünt. Durch diese Maßnahmen wird das Argument "zusätzliche Flächenversiegelung" widerlegt.

Die Ausgleichsmaßnahme als solche ist lt. Naturschutzgesetz Baden-Württemberg § 11 erforderlich. Außerdem wird sie in der "Klimaökologischen Untersuchung Mannheim-Südost" auf S. 115 angesprochen. Danach sind "Maßnahmen zur Stabilisierung des gegenwärtig als positiv zu bezeichnenden Klimageschehens in diesem Bereich notwendig, wenn die Positiveffekte des Ausgleichsraumes Flugplatz - Mühlfeld - Bösfeld durch Einbringen von Störungen (in diesem Fall Asphalt der Landebahnverlängerung) beeinträchtigt werden."

8. Maßnahmen zur Verwirklichung der Planung

Fast das gesamte, von der Planung betroffene Gelände, befindet sich im Eigentum der Stadt Mannheim. Lediglich die Grundstücke Lgb.-Nr. 5934 und eine Teilfläche des Grundstückes 5933/7 sind im Privatbesitz und müssen erworben werden. Ferner muß das Gelände entsprechend der Ausweisung im Plan geräumt werden, d. h. es müssen alle vorhandene Gebäude und höhere Bäume sowie Sträucher entfernt werden.

9. Flächenbilanz

Eigentum der Stadt Mannheim	6,5 ha
Privateigentum	<u>0,3 ha</u>
Plangebiet gesamt	6,8 ha



10. Kosten (ohne Grunderwerb)

- Entschädigung für die zu räumenden Kleingärten		ca. 616.500 DM
Anschlußweg Maimarktparkplatz		ca. 300.000 DM
Neuanlage der Kleingärten		ca. 900.000 DM
Ausgleichsmaßnahmen		
Entsiegeln ca. 6.700 m ²	ca. 216.775 DM	
Neupflanzung ca. 24.000 m ²	ca. 113.000 DM	
Fertigstellungspflege 24.000 m ²	ca. 96.000 DM	
	425.775 DM	
Unvorhergesehenes 5 %	21.288 DM	
Mehrwertsteuer 14 %	62.589 DM	
Planungskosten 11 %	49.177 DM	
	ca. 558.900 DM	
nicht vorhersehbare Nebenkosten		ca. 43.500 DM
Gesamtkosten geschätzt ca.	ca.	2.468.900 DM



Anlage 1:
Ergebnisdarstellung der Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP)

Vorhaben: Kkan Pl. 61/18 AMT: 61 DATUM: 13.02.90

Ergebnisdarstellung der Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP)

Prüfatsbestände	Anzeichen wesentlicher Umweltrelevanz		eingebracht von	Minimum der zu beteiligenden Ämter/ Abteilungen *1) (Auflistung siehe unten)	Bemerkungen *2)
	ja	nein			
1. Natur/Landschaft/Erholung	X		61.1/63/67	61.1, 61.2, 63, 67, SMA	61.1/63/67
2. Klima/Luft	X		63/67	61.1, 61.2, 63, 67, SMA	63/67
3. Boden	X		63	61.1, 61.2, 63, 67, SMA	63
4. Wasser	X		63	61.1, 61.2, 63, 66, 67, 70	63
5. Lärm	X		61.3.1 L	61.2, 61.3.1 L, GA	61.3.1 L
6. Umweltrelevante Infrastruktur	X		63	61.2, 63, 65, 66, 70, SMA	63

*1) Federführendes Amt und die Arbeitsgruppe Umweltschutz (AGU) haben die Möglichkeit, den Kreis der einzuschaltenden Ämter zu erweitern. Es sind mindestens folgende Ämter bzw. Abteilungen am UEP/UEP-Verfahren zu beteiligen: 61.1, 61.2, 61.3.1 L, 63, 65, 66, 67, 70, SMA, Gesundheitsamt (GA)

*2) An dieser Stelle ist zu vermerken, welche Fachämter sowie Behörden und Stellen gegebenenfalls bei einer UVP beteiligt werden sollen und ob die Einholung von Gutachten als notwendig erachtet wird.

Gesamtbewertung:

- ☐ Keine begründeten Anzeichen wesentlicher Umweltrelevanz.
☒ Begründete Anzeichen wesentlicher Umweltrelevanz:
 Es ist für die Prüfatsbestände Nr. 1-6 eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen.

gesehen: Ble

