

B E G R Ü N D U N G

1. Beschreibung des Planbereiches/Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich umfaßt das Gewann "Harrlachgärten" sowie Teile des Gewannes "Auf die Harrlach", und zwar den Bereich zwischen dem südwestlichen Ohr des Schnellstraßen- bzw. Autobahnkleeblattes der B 38 a/A 656, dem Harrlachgärtenweg II im Süden und der östlichen bzw. nördlichen Grenze der Grundstücke Flst.Nr. 14993, 14994, 14996 bis einschließl. 15002.

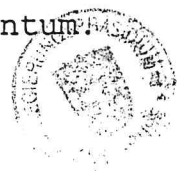
1.1 Bestehende Nutzung und Nutzung der angrenzenden Flächen

Das von der Planung betroffene Gelände umfaßt ca. 5,4 ha und wird z. Z. überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Lediglich ein kleiner im nord-östlichen Bereich gelegener Teil weist Grabelandcharakter auf.

Die im Südosten angrenzenden Flächen werden landwirtschaftlich genutzt; im Osten sowie im Norden berühren die Bundesstraße B 38 a und die Autobahn A 656 mit ihrer gemeinsamen Verbindung in Form eines Kleeblattes das Plangebiet. Im südwestlichen Bereich grenzt das Wohnerverweiterungsgebiet Neuhermsheims an den Planbereich, im Westen die Sportanlagen des Gewanns "Lochgärten".

1.2 Grundbesitzverhältnisse im Planungsgebiet

Von dem rd. 5,4 ha großen Gebiet befinden sich ca. 2,6 ha im Eigentum der Stadt, rd. 1,1 ha gehören dem Evangelischen Kirchenfond, die Restflächen sind Privateigentum.



2. Anlaß und Ziel des Bebauungsplanes

Der Technische Ausschuß hat am 20.09.1988 die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flugplatzes Neuostheim in westlicher Richtung beschlossen. Durch diese Maßnahme müssen insgesamt 70 Kleingärten sowie der Parkplatz der Bezirksgruppe der Gartenfreunde e. V. Mannheim-Ost verlegt werden. Ein Ersatz für diese Flächen wird auf dem östlich an die Kleingartenanlage "Harrlachgärten" grenzenden Gebiet ausgewiesen.

Für die Wahl des Ersatzstandortes war u. a. auch die dem Gemeinderat im Januar 1988 vorgestellte Variante B des Entwicklungskonzeptes Mannheim-Ost, "Grüne Mitte" (Vorlage Nr. 32/88) entscheidend. Nach diesem Planungskonzept wird beidseits der in Teilbereichen abgestuften Autobahn eine von jeglicher Bebauung freizuhaltende Frei- und Grünflächenzone vorgesehen, die eine positive Wirkung auf das Stadtklima der Schwetzingenstadt und der Innenstadt hat. Die Bedeutung des Freiraumes zwischen Neuostheim und Neuhermsheim für das Mannheimer Stadtklima wird in dem Gutachten "Klimaökologische Untersuchungen Mannheim-Südost" angesprochen und durch die Planung, über die auch die vorhandene Kleingartenanlage rechtlich abgesichert werden soll, unterstützt.

Für die bestehende Kleingartenanlage wird eine Bestandsfestschreibung in den vorhandenen Grenzen vorgenommen, für die Erweiterung wird eine Neuplanung nach den jetzt gültigen Gesetzen vorgenommen.



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 Kleingärten und landwirtschaftliche Nutzflächen aus. Die vom Bebauungsplan erfaßten landwirtschaftlichen Flächen sollen nunmehr als Kleingärten bewirtschaftet werden. Da Gartenbau eine spezielle, siedlungsnah landwirtschaftliche Nutzung darstellt, die den Freiraum - ebenfalls wie die gewerbliche Landwirtschaft - erhält, werden über den Bebauungsplan die im FNP niedergelegten Freiraum- und Nutzungsziele fortentwickelt, indem die bestehende Kleingartenanlage "Harrlachgärten" aufgrund der aktuellen Bedarfslage ergänzt wird. Auf diese Weise entsteht nördlich des künftigen Siedlungsbereiches "Erweiterung Neuhermsheim" eine einheitliche, wohnbezogene Freiraumnutzung.

Die bisherige Darstellung als "landwirtschaftliche Fläche" im FNP wird im Rahmen seiner Fortschreibung entsprechend des nunmehr aus den bestehenden Zielen des FNP entwickelten Bebauungsplans geändert.

3.2 Bebauungspläne

Für das Plangebiet besteht bisher kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan.

4. Festsetzungen des Bebauungsplanes

Für das gesamte Gelände wird als Nutzungsart "Private Grünfläche" mit der Festsetzung "Dauerkleingärten" ausgewiesen. Die vorhandene Wegeführung entlang der Autobahn- bzw. Kleeblattböschungen bleibt erhalten und wird innerhalb des Plangebietes in dem neu anzulegenden Teil mit einem rd. 50.00 m breiten Grünstreifen versehen, der durch seine Bepflanzung eine abschirmende Funktion übernehmen wird. Neben Stellplätzen am Rand, wird im Inneren der Kleingartenerwei-

terung eine kleine Grünfläche mit Spielplatz vorgesehen. Insgesamt können rd. 96 Parzellen neu angelegt werden, wobei 54 Kleingärten in einem 1. Bauabschnitt und 42 Kleingärten in einem 2. Bauabschnitt zur Ausführung kommen werden. Die beiden Grundstücke Flst.Nr. 15007/1 und 15007/3 werden zunächst nicht in die Parzellierung mit einbezogen, aber langfristig ebenfalls in Dauerkleingärten umgewandelt. Innerhalb der bestehenden Kleingartenanlage wird über den Bebauungsplan nichts verändert. Hier wird lediglich der Bestand in seinen seit rd. 50 Jahren bestehenden Grenzen rechtlich abgesichert.

5. Umweltvorsorge und Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Auswirkungen der Umwelt auf die geplante Erweiterung der Kleingärten wurden im Rahmen der Umwelterheblichkeitsprüfung ermittelt. Sie gelten auch für die vorhandene Anlage, die durch diesen Bebauungsplan lediglich planungsrechtlich abgesichert werden sollte. Die anschließende Umweltverträglichkeitsprüfung hatte folgendes Ergebnis:

5.1 Auswirkungen der geplanten Erweiterung auf die Menschen

5.1.1 Anteiliger Verlust von Erwerbsflächen für Landwirte

Durch die geplante Maßnahme gehen rd. 5,4 ha der landwirtschaftlichen Nutzung verloren. Damit findet eine - auch durch zusätzliche andere Maßnahmen verursachte - schleichende Verdrängung der landwirtschaftlichen Nutzung aus dem Mannheimer Gemarkungsbild statt. Eine Härte stellt in diesem Fall die Schwierigkeit eines Ersatzgeländesangebotes dar.

Dem ist entgegenzuhalten, daß das in Rede stehende Gelände weiterhin mit einer Grünnutzung in Form von Kleingärten, die bis zu einem bestimmten Grad ebenfalls dem "Erwerb von Lebensmitteln" dienen, belegt wird. Im ökologischen Planungsatlas wird das von der Planung betroffene Gelände nicht dem "landwirtschaftlichen Vorrangbereich" zugeordnet.



5.1.2 Bodenbelastung in Autobahnnähe

Die für die Kleingartenerweiterung vorgesehenen Flächen liegen an einem Kreuzungsbereich zweier stark befahrener Straßen. Sie werden derzeit bis dicht an den Böschungsbe- reich heran landwirtschaftlich genutzt. Sie dienen der di- rekten (indirekten) Gewinnung von Lebensmitteln.

Die wichtigsten in ihrer negativen Wirkung bisher erforsch- ten an stark befahrenen Straßen auftretenden Stoffe sind Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoff, Stickoxide, Schwefeldio- xide und Schwermetalle. Durch den Abrieb von Straßenbelag, Reifen und Bremsen werden weitere Stäube mit u.a. Schwerme- tall- und Asbestgehalten freigesetzt. All diese Schadstoffe werden größtenteils durch Wind und Luftwirbel der Fahrzeuge in die Umgebung der Straße verweht. Der restliche Teil la- gert sich auf der Straße an und wird durch oberflächlichen Straßenabfluß in Gewässer abgeleitet.

Die Hauptgefahr dieser Stoffe liegt in ihrer Anreicherung im Boden und Anlagerung auf Pflanzen nahe der Fahrbahn bzw. Stoffaufnahme aus dem Boden. Teils wirken sich die Stoffe eutrophierend aus, d. h. sie steigern den Nährstoffgehalt des Bodens in unerwünschtem Maß, teils besitzen sie toxi- sche oder ökotoxische Qualitäten. Die mit Schadstoffen ak- kumulierten Pflanzen dienen als Nahrungsgrundlage für Tier und Mensch, wodurch die vom Straßenverkehr verursachten Schadstoffe über den nahen Trassenbereich in weitere ökosy- stemare Kreisläufe eingebracht werden.

Naturgemäß ist das Ausbreitungsverhalten der genannten Stoffe aufgrund deren unterschiedlicher Beschaffenheit sehr verschieden und macht eine erschöpfende Beurteilung für jeden Einzelfall unmöglich. Um dennoch eine handhabbare Be- urteilung zu gewährleisten, wird unter Bezug auf das "Merk- blatt für Luftverunreinigungen an Straßen MLuS-82" von fol- genden, von der PLANUNGSGRUPPE ÖKOLOGIE und UMWELT (1984) zusammengefaßten, Ausbreitungsgrößenordnungen ausgegangen:



- o Schadgase nehmen bei freier Ausbreitung und bei Gleichlagen im allgemeinen in 50 m Entfernung der Straße auf ca. 30 % in 100 m auf ca. 20 % und in 200 m auf unter 10 % ab.
- o Schadstäube, wie z. B. Bleistaub, Ruß, lagern sich in unmittelbarer Nähe der Straße ab. Bereits nach 10 m nimmt der Gehalt verschiedener Schwermetalle im Boden um mehr als die Hälfte ab (vgl. IFU 1986, S. 76ff.), nach 50 m läßt die Konzentrationsverteilung hinsichtlich der Schwermetalle auf andere Einflußgrößen als den Eintrag durch den Straßenverkehr schließen.
- o Die Höhenlage der Straße (Gleichlage, Damm oder Einschnitt) wirkt sich vor allem hinsichtlich der bodennahen Schadstoffkonzentration aus. So wird bei Einschnittlagen eine Minderung der Schadstoffkonzentration auf 10 % bereits nach 50 m erreicht. Zwischen Damm- und Gleichlage lassen sich in der Regel keine signifikanten Unterschiede nachweisen.

In Anbetracht der großen Schwierigkeiten, Kleingärten sowohl wohnungsnah als auch abseits von Verkehrsflächen unterzubringen, wird ein rd. 50 m breiter, dicht bepflanzter Abstandsstreifen für ausreichend angesehen, die geplante Kleingartenerweiterung auf dem in Rede stehenden Gelände unterzubringen. Durch diesen Grünstreifen wird die Filterwirkung für Staub u. a. Emissionen deutlich spürbar und damit die Möglichkeit zur Minimierung des Gefahrenpotentials vergrößert.



5.1.3 Lärm

a) Straßenverkehrslärm

Das zukünftige Kleingartengelände liegt südlich bzw. westlich eines Autobahnkleeblattes an dem Emissionspegel (orientierend gemessen und berechnet) von 75 dB(A) am Tag für die A 656 und 72 dB(A) am Tag für die B 38 a ermittelt wurden. Auf der Grundlage dieser Emissionspegel wurden die zu erwartenden Immissionswerte im Bereich der Erweiterung der Harrlachgärten - Kleingartenanlage - ausgerechnet. Durch die Überlagerung des Lärms der beiden Verkehrswege B 37 und B 38a ergeben sich im Nahbereich (Abstand von den Straßen jeweils 150 m) Immissionswerte von ca. 66 dB(A) am Tag. Mit größerem Abstand zu den Lärmquellen reduziert sich dieser Wert bis zu 62 dB(A) am Tag.

Diese Werte liegen eindeutig über den Orientierungswerten der DIN 18 005, so daß für die Erweiterung der Kleingartenanlage "Harrlachgärten" Lärmschutzmaßnahmen erforderlich wären. Dabei treten jedoch gravierende, fast unüberwindbare Schwierigkeiten auf: In dem kleeblattförmig ausgebauten Kreuzungsbereich sind Lärmschutzmaßnahmen mit üblichen Höhen von rd. 3.00 m bis 5.00 m in unmittelbarer Nähe der Lärmquelle (Zaun, Wall o. ä.) zwar "baubar", aber wegen der notwendigen großen Öffnungen (Blickwinkelfreiheit beim Abbiegen/Einordnung) völlig unwirksam. Sie hätten keinerlei lärmschützende Funktionen. Am Fuße der Böschung bzw. auf der Grenze zwischen Kleingartenanlage und Abstandsgrün angeordnet wären sie sinnlos oder würden Dimensionen erreichen, die nicht nur optisch unzumutbar, sondern auch von dem Kleingartenverein, der für die Kosten aufkommen müßte, nicht mehr finanzierbar wären. Da sich durch den Bebauungsplan keine Änderung der Lärmsituation für die bestehende Kleingartenanlage ergibt, wurden für diese keine weitergehenden Aussagen gemacht.



Im Bebauungsplan wird vorgesehen, im Erweiterungsgebiet die Gartenhäuser nahe der Grundstücksgrenzen anzuordnen, die der Lärmquelle am nächsten sind, so daß im Schallschatten der Gebäude ein relativ beruhigter Bereich mit Freisitz angelegt werden kann.

b) Fluglärm

Die jetzige, teilweise aufzugebende, Kleingartenanlage liegt in der Ein- und Abflugschneise des Flugplatzes Neuostheim. Im Zusammenhang mit der geplanten Verlängerung der Start- und Landebahn wurde ein Gutachten erstellt über die zu erwartenden Fluglärmimmissionen. Für den Meßpunkt 4 (Kleingartenanlage Harrlachgärten) wurden 58 dB(A) ermittelt bzw. errechnet als Wert für einen Spitzentag mit besonders vielen (480) Flugbewegungen. Für einen Durchschnittstag wurden 53 dB(A) ermittelt/berechnet. Die DIN 18 005 gibt als Orientierungswert für den Bereich Kleingartenanlagen 55 dB(A) an, der in der Kleingartenanlage Harrlachgärten an sog. "Spitzentagen" um 3 dB(A) überschritten wird. Da dieser Wert durch höhere Verkehrslärmimmissionen überlagert wird, werden die Lärmbelastigungen durch Fluglärm in diesem Fall erfahrungsgemäß nicht so stark wahrgenommen.

5.2 Auswirkungen der geplanten Erweiterung auf Tiere und Pflanzen

Das von der Verlegung der Kleingärten betroffene Gelände wird z. Z. landwirtschaftlich genutzt, d. h. die Fläche wird im Schnitt 1 x im Jahr intensiv bepflanzt/begrünt und liegt dann offen bzw. brach. Ein von den Tieren kontinuierlich nutzbarer Raum ist dadurch nicht vorhanden. Dieser Zustand erfährt durch die Erweiterung der Kleingärten eine wesentliche Verbesserung, da durch die parkähnlichen Anpflanzungen der Lebensraum einiger Tierarten vergrößert wird.



5.3 Auswirkungen der geplanten Erweiterung auf den Boden

5.3.1 Flächenversiegelung

Flächenversiegelung findet durch die Erweiterung der Kleingartenanlage nur in den mit Gartenhäusern überbauten Grundstücksteilen statt. Die anteilig größere Fläche bleibt offen und kann als Versickerungsfläche dienen; auch Parkplätze und interne Erschließungswege bleiben wasserdurchlässig, da sie lediglich mit einer wassergebundenen Decke versehen werden.

5.4 Auswirkungen der geplanten Erweiterung auf das Wasser

5.4.1 Schutz des Grundwassers

Die Grundwasserneubildung wird nicht eingeschränkt, da das anfallende Regenwasser versickern bzw. gesammelt als Gießwasser verwendet werden kann. Regenwasseranschlüsse an den Abwasserkanal sind nicht vorgesehen.

Einzelne Grundwasseraufschlüsse sind nicht vorgesehen. Die Wasserversorgung erfolgt über einen Anschluß an die Anlage der Kleingärten "Harrlachgärten".



5.5 Auswirkungen der geplanten Erweiterung auf das Klima

5.5.1 Klima

a) Thermische Verhältnisse

Das landwirtschaftlich genutzte Gelände wird derzeit dem Typus des Freilandklimas zugerechnet. Dies wird sich zukünftig in Folge der parkähnlich angelegten Kleingartenanlage insofern ändern, als sich die Luft durch die schattenspendenden Obstbäume und der abschirmenden Bepflanzung tagsüber nicht mehr so stark erwärmen wird wie bisher. Das ist für die mikroklimatische Situation sehr positiv zu bewerten, bringt jedoch keine wesentlichen Änderungen der klimatischen Verhältnisse im mesoklimatischen Bereich (= gesamtstädtische Ebene).

b) Ventilation

Die Durchlüftungssituation der Innenstadt und innenstadtnahen Bereiche wird durch die Verlegung der Kleingärten nicht verschlechtert. Die vorhandene Anlage "Harrlachgärten" besitzt aufgrund des dichten Vegetationsgürtels abbremssende Wirkungen für die in Richtung Westen strömenden bodennahen Flurwinde. Die geplante Erweiterung hat jedoch keinerlei Auswirkungen auf der meso- und mikroklimatischen Ebene; die Frischluftventilation für die o.g. dicht bebauten Wohnbezirke wird besonders durch die Freiflächen des Flugplatzes gewährleistet.

5.5.2 Landschaft

Durch die Verlegung der von der Verlängerung der Start- und Landebahn betroffenen Kleingärten in den östlich an die Kleingartenanlage "Harrlachgärten" grenzenden Bereich, wird ein - die Autobahnzufahrt nach Mannheim hin begleitender - vorhandener - Grünzug vervollständigt, der im Entwicklungskonzept Mannheim-Ost gestaltende, stadtbildwirksame Funk-



tionen übernimmt. Die bisherige optisch wenig attraktive landwirtschaftliche Nutzung wird durch eine intensive, parkähnliche Grünstreife mit Erholungswerten ersetzt, die die Stadtzufahrt als geschlossen gestalteter Grünstreifen vom Autobahnkleeblatt bis zur Riedbahn begleitet. Für das Landschaftsbild bedeutet dies eindeutig eine Aufwertung.

6. Verkehrerschließung

Sowohl die geplante Kleingartenerweiterung als auch die vorhandene Kleingartenanlage werden über ein vorhandenes Wirtschaftswegenetz erreicht. Die Erschließung der Kleingartenerweiterung erfolgt: aus der Innenstadt/Schwetzingen kommend über die Ludwigshafener Straße, Xaver-Fuhr-Straße/Unterführung RNS und westlichen Parallelweg zum RNS; aus Richtung Osten kommend über die Xaver-Fuhr-Straße, Unterführungen Autobahn/RNS und westlichen Parallelweg RNS. Die Wirtschaftswege im östlichen Bereich müssen durch kleinere Maßnahmen wie Eckabrundungen, Abschrägungen o. ä. ergänzt werden. Neue Zufahrtswege bzw. Verbreiterungen der vorhandenen Wege sind nicht vorgesehen.

7. Abwägung der Belange

7.1 Zugunsten der geplanten Erweiterung sowie Bestandsfestschreibung sprechende Argumente

- Eine seit rd. 50 Jahren bestehende, intakte Kleingartenanlage wird rechtlich abgesichert.
- Ein bereits vorhandener Grünzug wird ergänzt um eine Restfläche, die es ermöglicht, einen geschlossenen einheitlich genutzten und gestalteten Abschnitt zwischen Riedbahnbrücke im Westen und Kreuzung der B 38 a/A 656 im Osten entstehen zu lassen.
- Das vorgesehene Gelände ist bereits erschlossen durch Wirtschaftswegenetz, Abwasserkanal, Wasserleitung an der Grenze.



- Das in Rede stehende Gelände wird intensiver begrünt als das bisher bei der landwirtschaftlichen Nutzung der Fall war. Dadurch entsteht nicht nur ein Beitrag zur Klima-verbesserung an dieser Stelle, sondern es entsteht im Anschluß an die vorhandene Kleingartenanlage eine Erweiterung des Lebensraumes für diverse Tierarten.

7.2. Gegen das Vorhaben sprechende Argumente

- Ein 50 m breiter Streifen entlang der B 37 müßte nach Untersuchungen der UEP/UVP geräumt und als Abstandsgrünfläche ausgewiesen werden. Dies spricht gegen eine Bestandsfestschreibung in den alten, vorhandenen Grenzen und stünde im Widerspruch zu dem rechtlich einklagbaren Bestandsschutz.
- Das rd. 5,4 ha große Gelände geht der Landwirtschaft verloren; Ersatzgelände ist nur schwer oder gar nicht zu beschaffen.
- Das für die Verlegung der Kleingärten vorgesehene Gelände grenzt an die Autobahntrasse der A 656 und an die Bundesstraße B 37/38a, die kreuzungsfrei in Form eines Kleeblattes verbunden sind. Durch das hohe Verkehrsaufkommen ist das Grundstück Emissionen ausgesetzt.

7.3 Schlußfolgerungen

- Über den Bebauungsplan wird neben der Erweiterung der Kleingartenanlage auch die seit längerer Zeit bestehende Anlage "Harrlachgärten" in ihrem Bestand festgeschrieben. Damit wird eine Rechtsunsicherheit ausgeräumt, die im Interesse der Kleingartenpächter liegt. Die nach den Untersuchungsergebnissen der UEP/UVP empfohlene Abstandsfläche von rd. 50 m Tiefe für die Erweiterungsflächen wird für die bestehende Anlage nicht über den Bebauungsplan zwingend gefordert. Dadurch scheint hier eine Ungleichbehandlung vorzuliegen, die damit begründet wird, daß über den Bebauungsplan keine Eingriffe in eine seit 50 Jahren bestehende Kleingartenanlage vorgenommen werden sollen.

Für diesen Bereich könnte über eine "freiwillige" Regelung innerhalb des Vereins langfristig in der Art der Bepflanzung die vorhandenen Emissionen berücksichtigt werden (keine Obst-/Gemüsepflanzen). Desweiteren gehen wir davon aus, daß langfristig die Emissionen in ihrem Ursprung/Entstehungsquellen zurückgehen werden, das könnte im Extremfall ein völlig anderes Verkehrskonzept in der Zukunft sein. Tatsache ist, daß z. Zt. sehr viel getan wird, um die Schadstoffemissionen weiter zu reduzieren. In diesem - als Ideal anzustrebenden Fall - ergäbe ein Abrücken der Kleingärten von der B 37 keinen Sinn.

In der Abwägung wird die zukünftige Grünnutzung (in Form von Kleingärten), die viel intensiver angelegt ist und rd. 70 Familien eine Naherholung in gut erreichbarer Nähe zum Wohnen anbietet, höher bewertet als die landwirtschaftliche Erwerbsnutzung, zumal im ökologischen Planungsatlas das in Rede stehende Gelände nicht dem "landwirtschaftlichen Vorrangbereich" zugeordnet ist. Langfristig gesehen bedeutet die Unterbringung von Kleingärten an dieser Stelle eine Verbesserung der Situation: ein bereits vorhandener Grünzug wird ergänzt und damit zu einem geschlossenen Abschnitt zwischen Riedbahn- und Schnellstraßentrasse. Dadurch entsteht ein die Hauptzufahrt nach Mannheim hin begleitender geschlossener Grünzug, der stadtbildprägende Qualitäten besitzt und dem vom Gemeinderat beschlossenen Stadtentwicklungskonzept Mannheim-Ost (hier: Grüne Mitte) entspricht. Die Reduzierung der landwirtschaftlichen Nutzung wird in Kauf genommen zu gunsten eines intensiver gestalteten Grünzuges in Form von Kleingärten.

- Die Belastungsfaktoren durch die unmittelbare Nähe der Autobahn bzw. Schnellstraßentrasse werden als Problem für die weitere Ansiedlung von Kleingärten gesehen. Jedoch bewirkt das Einfügen eines 50.00 m breiten Abstandsstreifens zwischen Kleingartenerweiterung und Fahrbahntrasse mit dichter Abpflanzung besonders in Fahrbahnrandnähe eine Entlastung von Schadstoffimmissionen, wie unter Pkt. 5.1.2, S. 5, dieser Begründung näher beschrieben, so daß



die Erweiterung der Kleingartenanlage "Harrlachgärten" mit dem geplanten dicht bepflanzten Abstandstreifen an dieser Stelle vertretbar ist. Bei der vom Institut für Sedimentforschung Heidelberg 1987 untersuchten Bodensubstanz im Bereich der Harrlachgärten liegen die Werte für Bleibelastung unter den von der Klärschlammverordnung gesetzten Orientierungswerten.

- Die von der Autobahn/Schnellstraße ausgehenden Lärmemissionen sind vergleichbar mit den Emissionen des jetzigen (aufzugebenden) Standortes Harrlachweg: Die Autobahn bzw. B 37 grenzt unmittelbar im Süden, die Riedbahn mit ähnlichen Werten am Tag = 70 dB(A) im Westen an die jetzige Kleingartenanlage. Unvergleichlich viel höher ist die Lärmbelästigung beim Überfliegen in niedriger Höhe der Kleingärten, die in der Nähe bzw. in der Einflugschneise der Start- und Landebahn liegen. Die zuletzt genannten Belästigungen und Gefahren sind bei dem neuen Standort nicht vorhanden, so daß durch die Verlegung langfristig eine Verbesserung erzielt wird. Gerade auch wegen der Gefahrenabwendung für die Kleingartenpächter, deren Gärten derzeit im Einzugsbereich der Landebahn liegen, ist die Verlegung richtig. Für die damit verbundenen Nachteile, wie das Neuanfangen auf einem völligen freien Gelände wird in der Abwägung der Sicherheit der Kleingärtner höhere Priorität eingeräumt.

Zusammengefaßt sprechen in der Abwägung folgende Punkte für die Unterbringung der Kleingartennutzung anstatt landwirtschaftlicher Nutzung auf dem in Rede stehenden Gelände:

1. Eine vorhandene Kleingartenanlage wird erweitert, um eine Restfläche, durch die ein geschlossen gestalteter Grünzug zwischen zwei markanten Punkten (Riedbahn/Autobahn-Kleeblatt) entsteht. Durch diese Maßnahme wird die Stadteingangssituation von Osten her aufgewertet. Es entsteht ökologisch wertvoller Lebensraum in einem größeren Zusammenhang.



2. Das Gelände ist erschlossen, so daß keine größeren Eingriffe in Form von Straßenneubaumaßnahmen in die Landschaft notwendig sind. Es liegt in günstiger Lage zu dicht bebauten Stadtbezirken und ist zur Naherholung bequem erreichbar.

8. Maßnahmen zur Verwirklichung der Planung

Rd. 1,7 ha des Geländes befinden sich in Privatbesitz und müssen erworben werden.

Das Gelände muß intern erschlossen, Parkplätze angelegt werden. Der 50 m breite Abstandsstreifen muß begrünt werden.

Vorhandene Wirtschaftswege müssen evtl. durch kleinere Maßnahmen wie Eckabrundungen, -abschrägungen verändert werden.

9. Kosten (ohne Grunderwerb)

Neuanlage der Kleingärten einschließlich

Bepflanzung des Grünstreifens	ca. 937.000,-- DM
Maßnahmen an Wirtschaftswegen	ca. 30.000,-- DM
Stromanschluß	<u>ca. 107.000,-- DM</u>
	ca. 1.067.000,-- DM

