

	<p>„Hundewiese“ innerhalb der multifunktionalen öffentlichen Grünflächen mit Abstand zum Plangebietsrand, zur Vermeidung des Eintritts von Verbotstatbeständen geeignet sind.</p> <p>Zum Schutz der umgebenden Wertflächen vor freilaufenden Katzen erscheint z.B. die Anlage eines Entwässerungsgrabens am Plangebietsrand zweckmäßiger als eine grün gestaltete Abstandfläche, die von Katzen eher als Jagdrevier denn als Hindernis wahrgenommen wird.</p>	
<p>Den bisherigen öffentlichen Äußerungen der Stadtverwaltung, dass den Käufern im Bannholzgraben Quartier 2 die Nutzung des Michael-Ende-Wegs als Zufahrt zu einem erweiterten Baugebiet deutlich gewesen sein müsse, müssen wir vor dem Hintergrund des Kaufvertrages „Zugang zu den Feldwegen“ ausdrücklich widersprechen. Sollte dies der Stadt Viernheim dennoch zum Kaufzeitpunkt bereits bekannt gewesen sein, sind wir von der Stadt Viernheim vorsätzlich getäuscht worden.</p>	<p>Bereits im Bebauungsplan „Bannholzgraben, Änderung 5c Teilplan Quartier 2“ mit Rechtskraft von 18.02.2002 ist der Michael-Ende-Weg als öffentliche Verkehrsfläche mit einer vermaßten Breite von 12 m festgesetzt und bis zum Plangebietsrand mit dieser Breite durchgezogen. Der Michael Ende-Weg ist damit - anders als die deutlich schmaleren und zum Plangebietsrand als Fußwege ausgestalteten Parallelstraßen - deutlich erkennbar als Anschlussstelle für eine bauliche Weiterentwicklung vorgesehen.</p> <p>Eine „Täuschung“ seitens der Stadt Viernheim kann aufgrund der geschilderten Fakten nicht erkannt werden.</p>	<p>An der Anbindung des Baugebiets über den Michael-Ende-Weg wird festgehalten.</p>

Anmerkung: Die Stellungnahmen 16 und 16a sind im Wortlaut sehr ähnlich aber nicht vollständig wortgleich, daher wird hier die Stellungnahme 16a ergänzt

Stellungnahme 16a: Bürger aus der Gebrüder-Grimm Allee		
Schreiben vom 20.04.2018	Bewertung der Stellungnahme	Beschlussvorschlag
<p>Hiermit geben wir unsere Stellungnahme zum Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 291 „Erweiterung Bannholzgraben“ in der veröffentlichten Variante ab:</p> <p>1. In der vorliegenden Planversion wird die Hauptanbindung über die bisherige Sackgasse „Michael-Ende-Weg“ geführt (In Anlage 1 als Weg Nr. 2 gekennzeichnet).</p> <p>a. Im Gegensatz zur schriftlichen Ausführung in der Konzeptbewertung „vMoerner_Erweiterung-Bannholzgraben_26-04-2017“ wird in der Berech-</p>	<p>Die der Berechnung zugrunde gelegten Annahmen bewegen sich alle im mittleren bis oberen (ungünstigen) Bereich der Bandbreite und dies anhand der</p>	<p>An der Anbindung des Baugebiets über den Michael-Ende-Weg wird festgehalten. Im Zuge der Erarbeitung des Entwurfs werden die Analysen zu den Verkehrsabflüssen nochmals vertieft. Diese Ergebnisse werden in die Planung und die Abwägung einfließen. Ergänzend wird geprüft, ob die planungsbedingte Verkehrslärmzunahme gutachterlich untersucht werden sollte.</p>

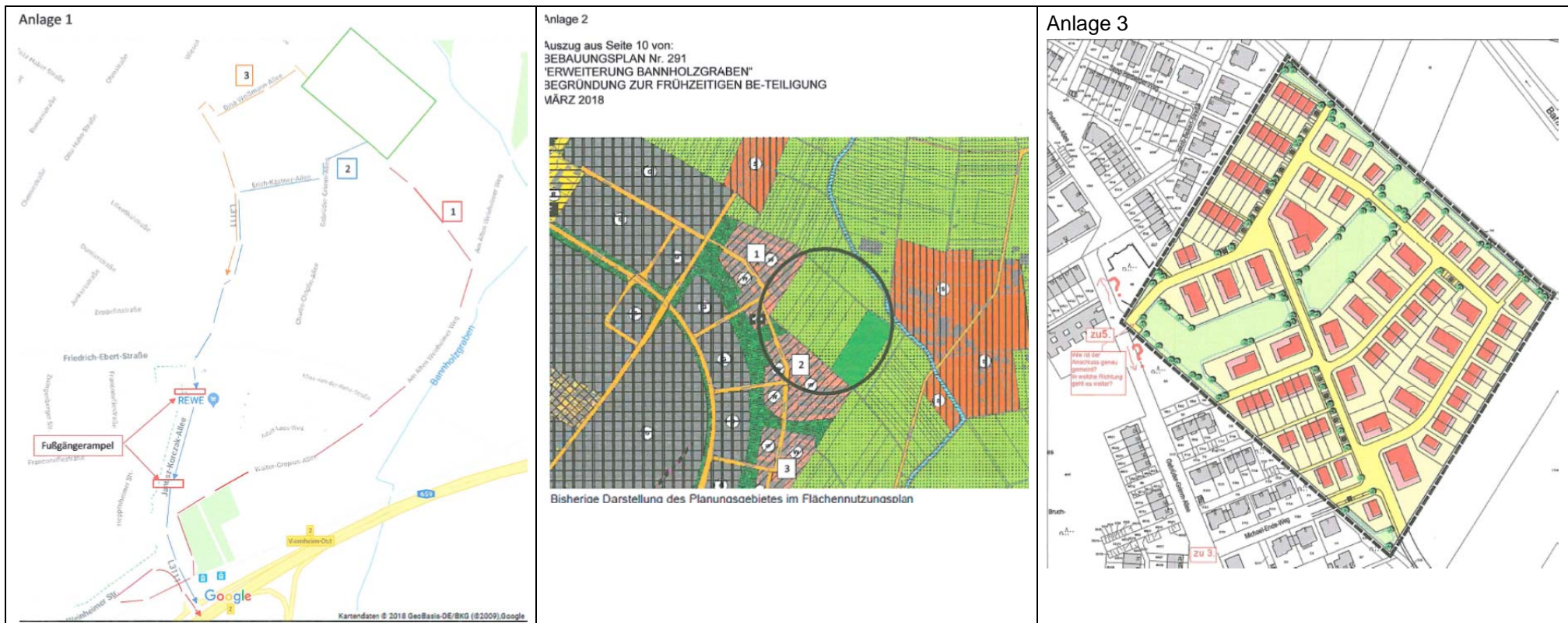
<p>nung der Prognose für den Neuverkehr nicht mit dem „Worst Case“ gerechnet, sondern immer nur mit einem unteren Mittelwert. Kalkuliert man jedoch den „Worst Case“, so erhöht sich das zusätzliche tägliche Verkehrsaufkommen um mehr als 2.000 Fahrzeuge (im Gegensatz zur Darstellung von von-Mörner mit 1.426 Fahrzeugen/Tag).</p> <p>b. Die in der Bewertung vorgenommenen Prognosen zur Verkehrsverteilung von 33/66 in Richtung Süden können wir als Anwohner so nicht nachvollziehen. Über 80 Prozent unserer Fahrten gehen in Richtung Süden. Das bedeutet für den Michael-Ende-Weg eine Belastung von über 180 Fahrzeugen in der Spitzenstunde.</p> <p>Ein Vergleich mit dem Baugebiet Schmittsberg 2 ist nicht gegeben, da das dortige Baugebiet über mindestens 4 Zufahrten erfolgt, wovon eine über einen direkten Zugang zur Westumgehung ohne zusätzliche Belastung des Bestands verfügt.</p> <p>Eine Entlastung über weitere Zufahrten ist deshalb zwingend erforderlich.</p>	<p>Bruttobaufläche ohne Berücksichtigung des Grünzuges. Dies erscheint als Grundlage für eine realistische Abschätzung des zu erwartenden Verkehrs angemessen und ausreichend auf der sicheren Seite. Eine Annahme aller Variablen (Anzahl Wohnungen, Haushaltsgrößen, Wegehäufigkeit, Modal-Split...) am jeweils oberen bzw. ungünstigen Rand führt nicht mehr zu einer sinnvollen, die zu erwartende Realität abbildenden Prognose.</p> <p>Hinsichtlich dieser Untersuchung sind Anregungen eingebracht worden, welche die angenommene Verteilung der Verkehre auf beide Straßen anzweifeln und eine Worst-Case-Betrachtung fordern. Um diesem Belang gerecht zu werden, werden die Analysen zu den Verkehrsabflüssen nochmals vertieft untersucht und die Ergebnisse Eingang in die Entwurfsplanung finden. Das Verkehrsgutachten wird parallel zur weiteren Konkretisierung der Planung aktualisiert werden.</p>	
<p>2. Alternative Anbindungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - über „Am Alten Weinheimer Weg“ (in der Anlage 1 als Weg Nr.1 gekennzeichnet): <p>Der Alte Weinheimer Weg geht über in die Walter-Gropius-Allee und schließt direkt an die L3111 an. Somit erfolgt der Anschluss auf die L3111 hinter den Fußgängerampeln (siehe Anlage 1), d.h. hinter dem hauptbelasteten Bereich der L3111.</p> <p>Denn laut Verkehrsentwicklungsplan (siehe Anlagen vom 1.11.2016) ist die L3111 die am stärksten belastete Straße Viernheims. Sie ist zwar dafür ausgelegt, jedoch wird der Verkehr vor allem durch die zwei Fußgängerampeln (die wichtig und unvermeidbar sind) abgebremst! Zu den Stoßzeiten bilden sich hier lange Staus.</p> <p>Eine externe Erschließung über „Am Alten Weinheimer Weg“ würde erst hinter der großen Ampelkreuzung</p>	<p>Die L3111 ist zwar eine Landesstrasse aber verläuft innerorts. Kreuzungen mit Ampelanlagen und Zufahrten sind bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50km/h in diesem Bereich absolut verträglich. Die Verkehrsbelastung wird grundsätzlich bei der Ausgestaltung der Kreuzungspunkte berücksichtigt. Die Planung ist mit dem Straßenbaulastträger Hessen Mobil abgestimmt, es ist jedoch normal, dass in Spitzenzeiten gewisse Wartezeiten auftreten. Der Schlussfolgerung dass diese Belastung zum Bau einer Fußgängerbrücke führen müsste, kann nicht nachvollzogen werden.</p> <p>Die Überlegung des Anregungsträgers, dass durch die südliche Zufahrt eine attraktive, da bislang Ampelfreie Anbindung an die Autobahn geschaffen werden kann, ist natürlich richtig.</p> <p>Davon unabhängig ist im Rahmen der weiteren Pla-</p>	<p>An der Anbindung des Baugebiets über den Michael-Ende-Weg wird festgehalten. Im Zuge der Erarbeitung des Entwurfs werden die Analysen zu den Verkehrsabflüssen nochmals vertieft. Diese Ergebnisse werden in die Planung der einfließen und in der Abwägung ergänzt.</p>

<p>an der Eissporthalle auf die L3111 einmünden. Und somit hinter den zwei Fußgängerüberwegen. Diesen Weg würden sicherlich auch viele nutzen, denn so umfährt man den Staubereich zu den Hauptverkehrszeiten.</p> <p>Ohne diese Anbindung würde es bedeuten, dass die L3111 zwischen Rewe und Eissporthalle zukünftig noch mehr belastet wird und den Bau einer Fußgängerbrücke nach sich zieht. Diese Kosten werden sicherlich höher werden, als die jetzige zusätzliche Anbindung über den „Am Alten Weinheimer Weg“. Man könnte es vermeiden in dem man den Verkehr des Neubaugebiets erst nach den Fußgängerampeln einleitet.</p> <p>Über Wiesenweg: Die Alternative der Anbindung in Richtung Wiesenweg wird unserer Meinung nach kaum genutzt werden, denn 80% des Verkehrs in Richtung Süd zur A659 führt (bzw. Richtung Friedrich-Ebert-Str. zur Viernheimer Mitte). Über den Wiesenweg wäre es für die zukünftigen Neubaugebiet-Einwohner ein großer Umweg der kaum genutzt wird.</p> <p>3. Des weiteren führt die Anbindung über den Michael-Ende-Weg wie vorstehend dargestellt zu einer entsprechenden Erhöhung des Verkehrs, was im Kreuzungsbereich mit der Gebrüder-Grimm- Allee, Erich-Kästner-Allee und der dortigen Bushaltestelle für die dort einsteigenden Schulkinder (meist Grundschulkinder) zu einer massiven Gefährdungserhöhung führt.</p>	<p>nung zu entscheiden, ob eine äußere Anbindung an den Alten Weinheimer Weg erfolgt.</p> <p>Von einer äußeren Erschließung über den Wiesenweg wird auch seitens des Verkehrsplaners abgeraten.</p> <p>Die vorhandenen Gehwege in der Gebrüder-Grimm-Straße und Erich-Kästner-Allee sind in ihrer Breite ausreichend, um sowohl einen sicheren Weg zur Bushaltestelle als auch ein sicheres Aufstellen der Schulkinder zum Warten auf den Bus zu ermöglichen. Die zu erwartende Verkehrsbelastung auf den genannten Straßen bleibt im Rahmen einer innerörtlichen Erschließungsstraße, die auch von Kindern im Rahmen des täglichen Schulwegs zu bewältigen ist. Sollten sich konkrete Probleme ergeben. So liegen die notwendigen Maßnahmen wie eine kleinräumliche Verlegung der Bushaltestelle oder andere Maßnahmen zur Verkehrssicherung in der Verantwortung der Ordnungsbehörde. Eine entsprechende Notwendigkeit kann jedoch aktuell nicht erkannt werden.</p>	
--	--	--

<p>4. Die Fortführung unseres Privatweges (Flurstück 516) im Plan des Städtebaulichen Konzepts Variante 3 und der damit verbundenen geänderten Nutzung entspricht nicht dem Sinn des eingetragenen Wegerechts im Grundbuch bzw. dem Inhalt des Kaufvertrages mit unserem Vorbesitzer, mit welchem lediglich der Zugang „zu den anliegenden Feldwegen“ gewährt werden soll.</p> <p>Der direkten Anbindung an das geplante Wohngebiet widersprechen wir hiermit ausdrücklich, da ansonsten die vertraglich vereinbarte Nutzung des Privatweges durch zusätzlichen Verkehr erheblich ausgeweitet würde.</p>	<p>Der Anregung kann nur begrenzt gefolgt werden. Die beschriebene Formulierung findet sich im Grundbuch nicht. Die Wege sind im Bebauungsplan als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen, insoweit für den angedachten fußläufigen Verkehr vorgesehen und werden derzeit auch so genutzt. Der planerischen Intention dieser kurzen Wege, der Vereinfachung der Kommunikation und des sozialen Austausches steht der Anregungsträger offensichtlich kritisch gegenüber. Die Anregung kann berücksichtigt werden indem im Zuge der Konkretisierung zum Entwurf die Anzahl der Fußwege und deren Verlauf optimiert werden.</p>	<p>Die Anzahl der fußläufigen Verbindungen zum Bestand und ihr konkreter Verlauf werden zur Erarbeitung des Entwurfs geprüft.</p>
<p>5. Zugang (Verkehrsanbindung) im Bereich Nord, über Dina-Weißmann-Allee (siehe Variante 3):</p> <p>Wie soll die genaue Verkehrsführung der Zugänge hier erfolgen? Laut „Städtebaulicher Variante mündet die neue Straße am Kindergarten, Schwester-Paterna-Allee.</p> <p>Wie soll der Verkehr hier weitergeführt werden? „Direkt vor der Haustür“ des Kindergartens (sehr gefährlich!) zur Dina-Weißmann-Allee weiter oder durch die jetzige Durchfahrtsverbotszone Richtung Gebrüder-Grimm-Allee?</p> <p>Die Folgen wären verheerend, denn dies würde den in Punkt 3. Angesprochenen Kreuzungsbereich (Gebr.Grimm/M.Ende-Weg) noch mehr belasten/überlasten. Diese Anbindung wurde in Variante 1 und 2 wesentlich besser gelöst. (seitlich des Rückhaltebauwerks und nicht „direkt vor der Haustür des Kindergartens“)</p>	<p>Bereits in der Vorstellung der Konzepte wurde darauf hingewiesen, dass die Anbindung an die Dina-Weißmann-Allee in der Konzeption 3 nur beispielhaft ist. Bezüglich des Kindergartens ist die Anbindung in den Konzepten 1 und 2 verträglicher gestaltet. Grundsätzlich sollte zum Entwurf eine Lösung entwickelt und konkretisiert werden, die Verkehrssituation (Zubringe- und Abholverkehre) vor dem Kindergarten berücksichtigt.</p>	<p>Der Anregung wird im weiteren Planverfahren Rechnung getragen.</p>
<p>6. Bei der Erstellung des Bebauungsplans ist sehr wichtig, dass Verhältnis der einzelnen Gebäudetypen weitgehend ausgewogen wird. Wie das der Fall in Variante 2 ist. D.h. das Verhältnis Einzel-, Doppel- und Mehrfamilienhäuser. Leider ist dies jedoch in der zugrunde gelegten Variante 3 nicht der Fall.</p>	<p>Die Frage nach dem Anteil an Mehrfamilienhäusern innerhalb des Baugebiets ist politisch zu entscheiden.</p> <p>Aufgrund der begrenzten Höhe mit 3 Vollgeschossen + Staffelgeschoss sind diese städtebaulich einzubinden. Der Wunsch nach einer Durchmischung</p>	<p>Das Verhältnis zwischen Mehrfamilienhäusern und Ein- und Zweifamilienhäusern wird im Zuge der Erarbeitung zum Entwurf konkretisiert. Angestrebt wird ein Anteil von Mehrfamilienhäusern von min. 30 %. Dieser Anteil kann je nach Konzept, z.B. bei einer Vergabe an Bauherrngemeinschaften, erhöht wer-</p>

<p>Mehrfamilienhäuser nehmen einen sehr großen Anteil ein. Bitte um Prüfung dessen bei der weiteren Planung.</p>	<p>führt zu einer Orientierung am Bestand. Für einen höheren Anteil von Mehrfamilienhäusern spricht der entsprechende Bedarf an Wohnungen sowie der im Verhältnis geringere Flächenverbrauch und systembedingt geringere Energiebedarf und damit ökologische Fußabdruck dieser Bauform im Verhältnis zur entstehenden Wohnfläche.</p>	<p>den.</p>
<p>7. Anfang des Jahres 2017 (ca. Januar/Februar) wurden über einen längeren Zeitraum Verkehrszählungen in der Erich-Kästner-Allee (Höhe Haus Nr. 8) seitens der Stadt Viernheim vorgenommen. Zu welchen Erkenntnissen hat das geführt? Bitte um Bekanntgabe der Ergebnisse. Ebenso wurden ca. 1/2 Jahr später Verkehrszählungen an der L3111, Höhe der ehemaligen Eissporthalle vorgenommen. Auch diese Ergebnisse wurden bis jetzt nicht bekannt gegeben.</p>	<p>Die Stadt Viernheim führt aus verschiedenen Gründen und initiiert durch verschiedene Fachämter Verkehrszählungen durch. Diese dienen überwiegend der Prüfung der Annahme verkehrsregelnder Maßnahmen oder im Vorfeld solcher Planungen. So z.B. zur Vorbereitung von Erörterungen in der Verkehrs-AG, oder zur Prüfung der Einhaltung der Geschwindigkeit. Die Ergebnisse werden intern verwendet, eine Bekanntgabe erfolgt nicht. Die erwähnten Messungen standen nicht im Zusammenhang mit der Planung sondern wurden vom Ordnungsamt veranlasst.</p>	
<p>8. Grundsätzlich wäre nochmal zu prüfen, ob so viel Bauland tatsächlich notwendig ist und ob die Bauflächen im Nordweststadt II nicht ausreichend sind. Denn bei dem Stadtentwicklungskonzept wurden die neuen Baugebiete in den Konversionsflächen der Stadt Mannheim gar nicht berücksichtigt. Letztendlich wird den insbesondere Privatpersonen der Nordweststadt II wieder die Möglichkeit Bauland zu verwerten genommen, weil der Markt bis dahin gesättigt ist. Machen Sie bitte den bestehenden Bannholzgraben nicht unattraktiv. Es ist ein gelungenes und nachgefragtes Wohngebiet, wovon ganz Viernheim profitiert. Führen Sie das weiter sofort in das Neubaugebiet, damit auch das sich zu einem nachgefragten und attraktiven Wohngebiet entwickeln kann. Mit vielen Grünflächen, ausgewogenen Gebäude-</p>	<p>Wie das Stadtentwicklungskonzept Viernheim darlegt, bestehen in Viernheim aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur kaum nennenswerte Brachflächen. Der gemäß STEK ermittelte Bedarf an Wohnbauflächen folgt einem sehr konservativen Ansatz und geht bis 2030 von ca. 20ha aus. In der Teilbetrachtung Regionales Angebot zum STEK wurden die Angebote in den Nachbarkommunen und auch in Mannheim betrachtet. Die nach den vorliegenden Konzepten in den Mannheimer Konversionsflächen realisierbaren Wohneinheiten decken nicht den prognostizierten Bedarf der Stadt Mannheim selbst bis 2030. Entgegen der Annahme des Bürgers wurde das regionale Angebot also sehr wohl betrachtet. Aufgrund der Eigentümerverhältnisse in der Nordweststadt wird vergleichbar zum Schmittsberg II von einer langen Vorbereitungsphase von min. 5-7 Jahren ausgegangen. Daher ergibt sich für beide Baugebiete eine zeitliche Abfolge und sinnvolle Ergän-</p>	<p>An der Planung zum Baugebiet Erweiterung Bannholzgraben wird festgehalten.</p>

<p>typen und einer Staufreien Anbindung an die Autobahn.</p>	<p>zung.</p>	
<p>Anlage 2 (Text zum Plan) Hier kann man sehr gut erkennen in welchem Größenverhältnis das Neubaugebiet im Vergleich zum Bestands- Bannholzgraben steht. Das Neubaugebiet ist größer als das Quartier 2. So ein großes Gebiet kann doch nicht zu Lasten des Bestandes erschlossen werden. Eine Erschließung nur über die Schwester-Paterna-Allee und über den Michael-Ende-Weg ist nicht tragbar. Anlagen 1-3</p>	<p>Der Bürger hat die Darstellung in der Begründung fehlinterpretiert, der Kreis dient lediglich der räumlichen Verortung im rechtskräftigen Flächennutzungsplan. Entgegen der Annahme der Bürger ist das Gebiet nicht größer sondern kleiner als der Bestand. Die Nettobaufläche einschließlich der Straßen, ohne Grünzüge der Quartiere 1 und 2 beträgt 4,8ha. Die vergleichbare Nettobaufläche der Erweiterung umfasst ca. 4,5ha. Die bestehenden Ausgleichsflächen im Südosten werden nicht tangiert.</p>	



Stellungnahme 17: Zwei Bürger aus der Gebrüder-Grimm-Allee		
Schreiben vom 18.04.2018	Bewertung der Stellungnahme	Beschlussvorschlag
<p>Als Anwohner der Gebrüder-Grimm-Allee ■■■, direkt am Feldweg angrenzend und somit in unmittelbarer Nachbarschaft zum geplanten Neubaugebiet gelegen, möchten wir hiermit unsere Stellungnahme fristgerecht vorlegen und bitten um Klärung und Berücksichtigung folgender Punkte:</p> <p>(1) Bereits vor Unterschrift des Kaufvertrages unseres Grundstückes im Jahr 2003 hatten wir mit Hr. Gerhard</p>	<p>Der genannte Entwässerungsgraben befindet sich nicht innerhalb des Plangebiets, sondern südlich angrenzend im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Bannholzgraben, Änderung 5c Teilplan Quartier 2“. Der Graben bleibt in seiner heutigen Form und Funktion unverändert erhalten.</p> <p>In Bezug auf den Wirtschaftsweg kann der Planung Rechnung getragen werden, indem der Weg als künftiger Fußweg und Pflegeweg für den angren-</p>	<p>Der bestehende Wirtschaftsweg am südwestlichen Plangebietsrand wird als Fußweg und Pflegeweg für den angrenzenden Graben in die Planung einbezogen und erhalten.</p>