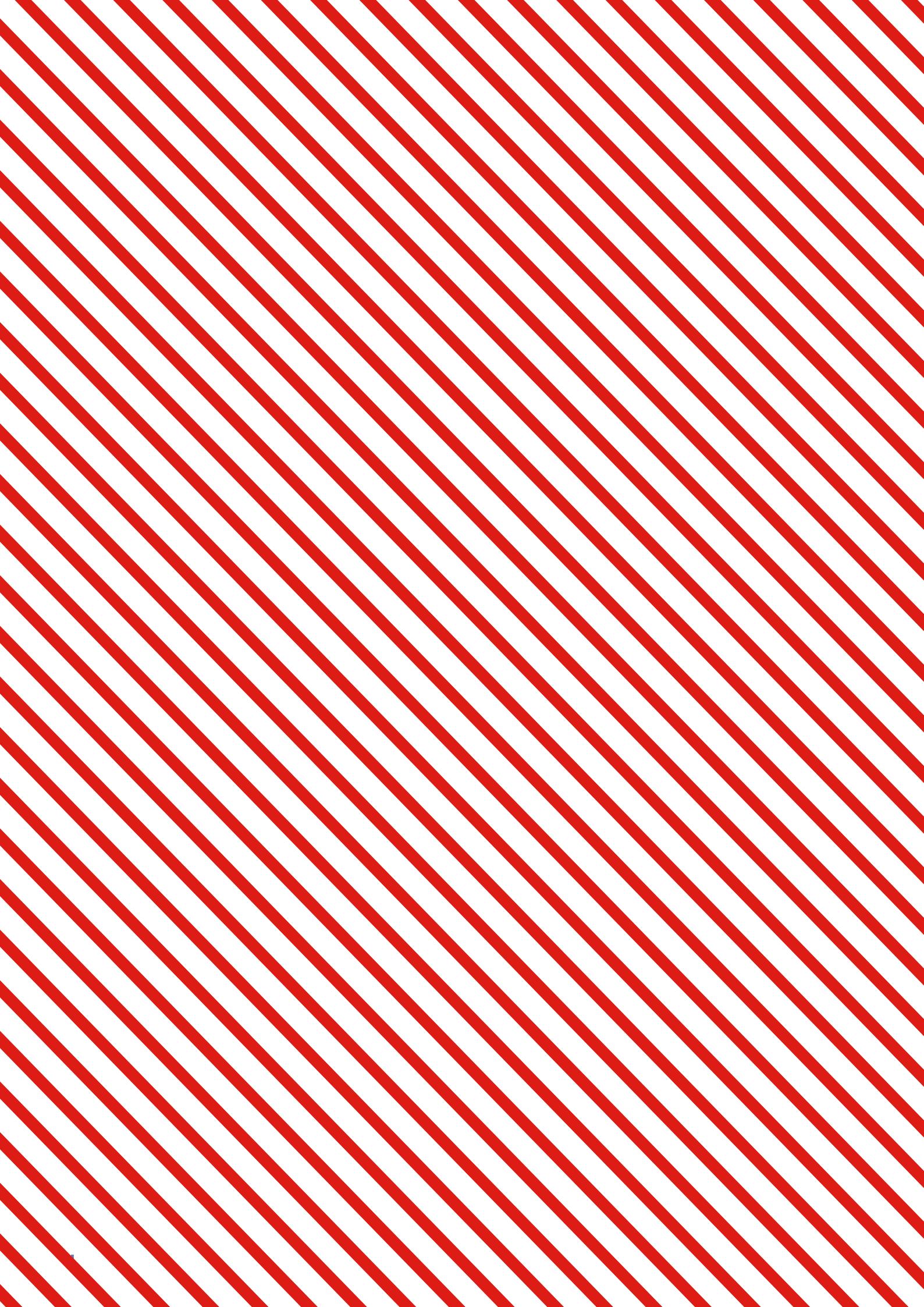




**YES,  
WE  
STEM!**

**Dokumentation der  
Machbarkeitsstudie**



# EINLEITUNG

Direkt an der Autobahn 656, an den Mannheimer Stadtteil Suebenheim angrenzend, befinden sich die sogenannten Stem Barracks. Das gegenwärtig nur eingeschränkt genutzte ehemalige Kasernenareal befindet sich im Besitz des Bundes und steht teilweise unter Denkmalschutz. Die potenziellen Entwicklungsmöglichkeiten des rund drei Hektar großen Geländes wurden im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie ausgelotet und in einem Dialogprozess mit der Bürgerschaft diskutiert.

Die Projektgruppe Konversion des Fachbereichs Stadtplanung beauftragte dazu 2018, als ersten Schritt, das Planungsbüro Yalla Yalla! GbR aus Mannheim mit der entsprechenden Erarbeitung einer städtebaulichen Machbarkeitsstudie für das Areal, um zusammen mit allen Beteiligten verschiedene Ansätze für eine Nachnutzung des Areals zu entwickeln und zu prüfen.

Die Erkenntnisse der Bestandsaufnahme der Fläche wurden im Rahmen einer öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung im September 2018 vorgestellt. Mögliche Entwicklungsoptionen, Herausforderungen und Chancen wurden mit den Teilnehmenden diskutiert.

In der Folge wurden drei szenariohafte Varianten erstellt und im Rahmen einer zweiten Bürgerver-

anstaltung präsentiert. Hier stand das Planungsteam zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern von Stadtverwaltung und MWSP am 28. November 2018 für Informationen, Fragen und Anregungen zur Verfügung.

Die in der Veranstaltung gewonnenen Erkenntnisse wurden in den Planungsprozess aufgenommen und in die Varianten eingearbeitet.

Im weiteren Verlauf wurde aufgrund verschiedener neuer Erkenntnisse und Entwicklungen aus den Bürgerinformationsveranstaltungen eine weitere Variante mit einer Nutzungsmischung aus Wohnen, Sportangeboten und Sondernutzungen erarbeitet.

Diese vier Varianten wurden bei einer Abschlussveranstaltung in Seckenheim einer interessierten Öffentlichkeit vorgestellt. Neben Vertretern der Stadt Mannheim und dem Planungsteam waren auch Vertreter aus der Zivilgesellschaft, der Turn- und Sportgesellschaft Seckenheim sowie der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben anwesend und konnten Ihre Vorstellungen zur Entwicklung der Fläche präsentieren.

Die im Rahmen des Prozesses gewonnenen Erkenntnisse dienen nun als Grundlage für weitere notwendige Prüfungs-, Planungs-, Handlungs- und Entscheidungsschritte.



# INHALT

Einleitung .....	III
1. Aufgaben, Herangehensweise und Ziele .....	3
2. Prozess und Beteiligung.....	5
3. Bestandsbilder .....	13
4. Ausgangslage & Analyse .....	20
4.1. Lage und Umgebung .....	20
4.2. Anbindung & Erschließung.....	20
4.3. Grün- & Freiraum .....	23
4.4. Schallschutz .....	24
5. Entwicklungsmöglichkeiten .....	31
5.1. Variante 1 .....	32
5.2. Variante 2.....	38
5.3. Variante 3.....	44
5.4. Variante Sport- & Wohnnutzung .....	50
6. Überblick der Varianten .....	56
7. Zusammenfassung .....	60
7.1. Grundsätzliche Aspekte der Varianten .....	60
7.2. Betrachtung des Straßenverkehrslärm .....	60
7.3. Betrachtung des Gewerbelärms.....	61
7.4. Betrachtung des Anlagenlärms möglicher Sportanlagen .....	61
7.5. Verkehrserschließung .....	62
7.6. Varianten .....	63
8. Ausblick & Empfehlung.....	66
9. Planungsteam .....	70



A large group of people, mostly older adults, are seated in rows in a room with a high ceiling and large windows. They are facing towards the front of the room, where a few people are standing and speaking. The room has a modern design with a curved ceiling and large windows overlooking a green landscape.

# Aufgabe, Prozess und Beteiligung



# **1. AUFGABEN, HERANGEHENSWEISE UND ZIELE**

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sollten verschiedene mögliche Nutzungs- und Entwicklungsoptionen für das ehemalige Kasernenareal ausgelotet, aufgezeigt, geprüft und beurteilt werden.

Diese sollten schrittweise in einem gemeinsamen Dialogprozess mit der Verwaltung, der Öffentlichkeit und weiteren relevanten Akteuren diskutiert, abgestimmt und zu einer sinnvollen, verträglichen sowie realistisch erscheinenden Nachnutzungsoption verdichtet werden.

Aufgrund der vorhandenen, schwierigen Rahmenbedingungen (bspw. in Bezug auf die bestehende Lärm- und Erschließungssituation) sollte insbesondere untersucht werden, ob und in welchem Maße sowie unter welchen Voraussetzungen eine Nachnutzung bspw. durch Gewerbe, Dienstleistung, Wohnen, Freiflächen, Sondernutzungen, oder einer entsprechenden Nutzungsmischung grundsätzlich überhaupt möglich und realistisch erscheint, um dadurch eine belastbare Grundlage für weitere Abstimmungs-, Untersuchungs-, Planungs- und Entscheidungsschritte zu gewinnen.

Neben der bestehenden Ausgangslage, der Umgebung und den vorhandenen Rahmenbedingungen galt es dabei verschiedene Aspekte und Faktoren zu berücksichtigen und „unter einen Hut zu bringen“. Das waren zum Beispiel:

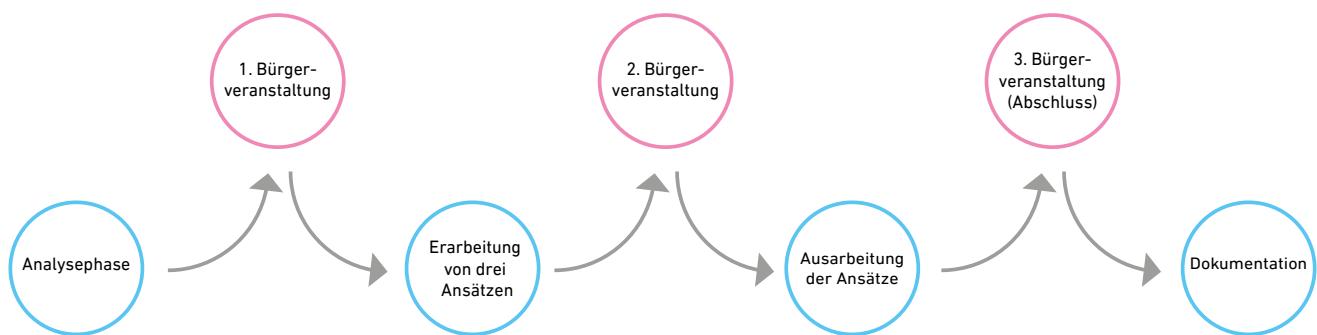
- Bürgerschaftliche Vorstellungen
- Nachbarschaftliche Belange
- (Planungs-)rechtliche Vorgaben
- Schallschutz
- Denkmalschutz
- Freiraumbestand
- Ökologie
- Stadträumliche Einbindung
- Nutzungsbedarfe
- Potenzielle (bauliche) Entwicklungsmöglichkeiten
- Städtebauliches Erscheinungsbild
- (Verkehrliche) Erschließung
- Wirtschaftliche Machbarkeit

Im Zuge des entsprechenden Planungs-, Abstimmungs- und Beteiligungsprozesses galt es dazu insbesondere folgende Aufgaben und Ziele zu verfolgen:

- Durchführung einer umfassenden, thematischen Bestandsanalyse und Darstellung relevanter Rahmenbedingungen.
- Abfrage bürgerschaftlicher Interessenslagen, Vorstellungen, Anregungen und Hinweise.
- Darauf aufbauend Erstellung unterschiedlicher Entwicklungsszenarien als anschauliche Basis zur Gegenüberstellung, Erörterung, Prüfung, (fachlichen) Beurteilung und Abwägung verschiedener denkbarer Ansätze und Optionen.
- Schrittweise Diskussion, Rückkopplung und Abstimmung sowie ‚Filterung‘, Verdichtung, und Konkretisierung der entsprechenden Ansätze mit der Stadtverwaltung, der Öffentlichkeit, der Politik sowie weiteren relevanten Akteuren.

- Abschließend die Generierung einer möglichst tragfähigen, verträglichen und realistisch erscheinenden Nachnutzungsoption als Grundlage für nachfolgende, vertiefende Verfahrens-, Planungs-, Handlungs- und Entscheidungsschritte sowie Formulierung entsprechender Empfehlungen für das weitere Vorgehen.

**Vereinfacht zusammengefasst** dient die Studie der Prüfung der grundsätzlichen „Machbarkeit“ unterschiedlicher potenzieller Entwicklungsansätze, der Einschätzung der am tragfähigsten und realistischsten erscheinenden Nachnutzungsoption, der Eruierung der dafür erforderlichen Umsetzungsvoraussetzungen sowie der Formulierung entsprechender Empfehlungen für die weiteren erforderlichen Handlungsschritte. Sie stellt somit keine abschließende Entwurfs-, Umsetzungs- oder verbindliche Bebauungsplanung dar, sondern ist vielmehr Grundlage und Ausgangspunkt für nachfolgende Entscheidungs- und Planungsprozesse.



Vereinfachte Darstellung des ursprünglichen Planungsprozesses

## 2. PROZESS UND BETEILIGUNG

Das Verfahren zur Erstellung der Machbarkeitsstudie erfolgte in einem abgestuften Prozess unter enger Verzahnung der Planungs-, Abstimmungs- und öffentlichen Beteiligungsschritte.

So wurden bspw. im Rahmen von insgesamt drei öffentlichen Bürgerveranstaltungen und eines öffentlichen Stadtspaziergangs interessierte Akteure informiert, eingebunden und zu ihren jeweiligen Vorstellungen, Ideen und Anregungen befragt. Dadurch konnte u.a. ein transparenter Rückkopplungsprozess gewährleistet sowie lokales Wissen für die Planung gewonnen werden.

Bei der ersten öffentlichen Veranstaltung hatten die Teilnehmenden nicht nur die Möglichkeit sich zu informieren und ins Gespräch zu kommen, sondern auch anhand von „Meinungskarten“ Anregungen und Hinweise in den Planungsprozess einzubringen.

Aufbauend auf den entsprechenden Ergebnissen wurden darauf hin zunächst drei szenariohafte städtebauliche Varianten entwickelt. Hierbei wurde bewusst ein breites Spektrum an unterschiedlichen Entwicklungsansätzen aufgespannt. Dies diente u.a. dazu, grundsätzlich und ergebnisoffen die Unterbringungsmöglichkeiten für verschiedene potenziell denkbare Nutzungsarten und Strukturen auszuloten, durchzuspielen und zu überprüfen (bspw. in Bezug auf ihre planungs- / schallschutzrechtliche Zulässigkeit, stadträumliche Verträglichkeit, städtebauliche Wirkung oder verkehrliche Erschließbarkeit), als auch dazu eine anschauliche Basis zur Gegenüberstellung, Erörterung, Beurteilung und Abwägung verschiedenster Entwicklungsoptionen für

den weiteren Abstimmungsprozess zu gewinnen

Entsprechend wurden gezielt Varianten mit unterschiedlichen baulichen Ausnutzungen, städtebaulichen Ausformulierungen, stadträumlichen „Charakteren“, Typologien, verkehrlichen Erschließungsansätzen sowie Nutzungsanteilen aus Wohnen, eingeschränktem Gewerbe, Dienstleistung, Freiräumen oder Sondernutzungen (bspw. kultureller, kreativwirtschaftlicher, gemeinnütziger, vereinsmäßiger oder sozialer Art) erstellt.

Dabei wurden die Ansätze so gewählt, dass diese bspw. in Bezug auf ihre Nutzungsverteilungen, Typologien und Dichten flexibel modifizierbar und gegebenenfalls auch untereinander kombinierbar sind.

Im nächsten Schritt wurden auf Basis der Bestandsanalyse und der eingeholten Meinungen drei alternative städtebauliche Entwicklungs- und Nutzungsszenarien für das Kasernengelände entwickelt und die jeweiligen Vor- und Nachteile herausgearbeitet.

Bei der zweiten Bürgerveranstaltung wurden die städtebaulichen Varianten dann an drei Stellwänden vorgestellt, diskutiert und Anmerkungen eingeholt. Diese wurden – sofern planerisch gerechtfertigt – im weiteren Verlauf in die Varianten eingearbeitet. Hierzu zählen unter anderem Aspekte wie z.B. größere Abstandsflächen im nördlichen Bereich des Areals, bzw. die Möglichkeit für die Anrainer, dort Grundstücksflächen zuzukaufen, an die Umgebungsbebauung angepasste Dachformen sowie die Höhenentwicklung der Bebauung auf dem Areal.

Während des Verlaufs der Machbarkeitsstudie hat sich in Suebenheim eine Bürgerinitiative (BI

„Wir kriegen das geSTEMT“ ) gegründet, die sich vor allem für eine komplette Renaturierung der Fläche einsetzt. Gleichzeitig hat sich aufgrund anderer Prozesse ergeben, dass die Turn- und Sportgemeinschaft Seckenheim mögliches Interesse an einer Vereinsnutzung der Kasernenfläche bekundet hat und hierzu einen Nutzungs-katalog mit entsprechenden Flächenbedarfen erstellt hat.

Aufgrund dieser Umstände gewann der Prozess eine neue Dynamik und es wurde zusätzlich zu den drei bereits bestehenden Varianten eine weitere erarbeitet. Im Rahmen dieser wurde die Unterbringungsmöglichkeit der Bedarfe des Sportvereins in Kombination mit anderen Nutzungen (vorwiegend Wohnen) untersucht sowie die entsprechende (u.a. schallschutzrechtliche) Verträglichkeit einer solchen Sportnutzung mit der angrenzenden Bebauung sowie einer möglichen neuen Wohnbebauung auf dem Gelände geprüft.

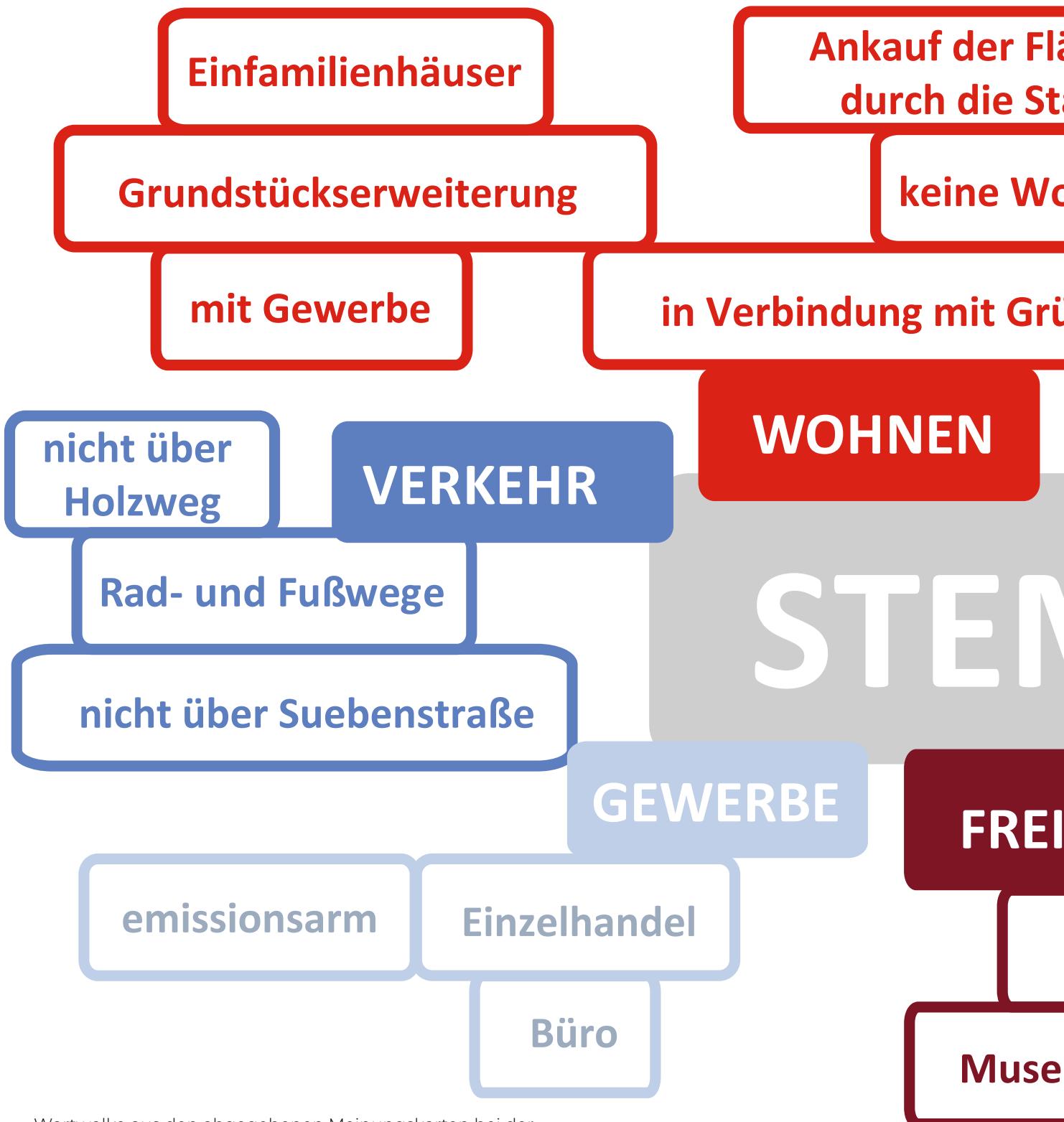
Angesichts der Vielzahl der engagierten und für die Entwicklung der Fläche relevanten Akteure wurde für die dritte Bürgerveranstaltung ein Format gewählt, das diesen die Möglichkeit gegeben

hat, einen Dialog auf Augenhöhe zu führen.

Dementsprechend diente die dritte Bürgerveranstaltung der Präsentation der neuen Varianten, sowie dem Austausch der verschiedenen Akteure inklusive der Bürgerinitiative sowie der Darstellung der einzelnen Standpunkte.

Die in der Veranstaltung eingebrachten Gesichtspunkte, Argumente, Anregungen und Hinweise wurden dokumentiert und bilden somit zusammen mit den sonstigen erarbeiteten Erkenntnissen und grundlegenden Ergebnissen der Machbarkeitsstudie nun eine fundierte Ausgangsbasis für die weiteren anstehenden Abstimmungs-, Planungs- und Entscheidungsschritte.





Wortwolke aus den abgegebenen Meinungskarten bei der ersten Bürgerinformationsveranstaltung











# Bestandsbilder



Denkmalgeschützte ehemalige Wagenhalle und Hoffläche

1



Denkmalgeschütztes ehemaliges Verwaltungsgebäude

2



Einfahrt auf das Gelände

3



Historische „Werksiedlung“



Abgesperrter, ungenutzter Abschnitt der Suebenstraße



Denkmalgeschützte vormalige Tankstelle

5



Waldspielplatz

6





# Ausgangslage und Analyse

## 4. AUSGANGSLAGE & ANALYSE

### 4.1. Lage und Umgebung

Das ehemals durch die US-Armee genutzte Areal der Stem-Kaserne ist Teil des Mannheimer Stadtbezirks Seckenheim und in unmittelbarer Nähe zur Siedlung Suebenheim und der Autobahn 656 gelegen.

Südwestlich wird das Areal von der A 656 begrenzt. Nordöstlich an die Konversionsfläche schließt die bestehende Bebauung Suebenheims an. Diese wird nach Süden zur Autobahn hin durch eine Gebäuderiehe begrenzt, die in den 1930er Jahren für Autobahnbedienstete errichtet wurde und Teil der Gesamtanlage war. Zwischen dieser Gebäuderiehe und der BAB 656 befindet sich eine Fläche, die ebenfalls in der Vergangenheit von US-Einheiten genutzt wurde und eine denkmalgeschützte Tankstellenanlage des Architekten Schmitthennner umfasst. Inzwischen wird diese Fläche von der nahegelegenen Autobahnmeisterei (auf unbestimmte Zeit) genutzt.

Nördlich an die Stem-Kaserne grenzt ein kleines Waldstück an, welches ursprünglich Teil des Dossenwalds war und nun die Suebenheimer Ortslage nach Westen hin eingrünzt. Weiter nördlich des Waldstücks schließt sich ein für Ausgleichspflanzungen verwendeter Teil an, der für die Randerschließungsstraße Seckenheim angelegt wurde und dauerhaft gesichert bleiben muss. Die Fläche wird als Weidefläche für Schafe und Rinder genutzt. Nach Westen schließt sich eine offene Landschaft mit Kleintierzüchterverein, Schützenvereinigung Seckenheim e.V., Gartenbaubetrieb, Pferdehof und landwirtschaftlicher Nutzung an. Im Süden jenseits der Autobahn befinden sich das Industriegebiet Friedrichsfeld-West sowie daran angrenzend Anlagen der

Pferderennbahn. Die konkrete Nordwestgrenze des Kasernenareals bildet der Holzweg, der als Brücke über die BAB 656 Richtung Pferderennbahn und weiter in den Dossenwald führt.

Aktuell befinden sich auf der Fläche neben ehemaligen Funktionsbauten der US-Einheiten neueren Datums (Hundezwinger, Lagerhalle) noch zwei historische, denkmalgeschützte Gebäude – eine Wagenhalle sowie ein Verwaltungsgebäude – die gemeinsam mit dem früheren Exerzierplatz ein Ensemble bilden.

### 4.2. Anbindung & Erschließung

Das Gelände der Stem-Kaserne wird heute von Westen über den Holzweg erschlossen, welcher von der Suebenheimer Allee nach Süden abzweigt. Nördlich der Autobahnbrücke, welche nur für die Landwirtschaft und den Radverkehr freigegeben ist, gelangt man über den westlichen Teil der Suebenstraße zum Innenhof des Kaserengeländes.

Die ursprüngliche direkte Verbindung der Suebenstraße zwischen Holzweg und der Straße Am Dünenrand parallel zur Autobahn ist östlich der Stem-Kaserne abgesperrt und teilweise der Autobahnmeisterei zugeschlagen. Auf der ehemaligen Suebenstraße wurden kleinere Nebengebäude sowie ein Anbau an das Tankstellengebäude errichtet. Das Teilstück der Straße Am Dünenrand zwischen Suebenstraße und L 597 mit Anschluss an die Autobahn ist Privatstraße und wird nur von der Autobahnmeisterei genutzt, ebenso der direkte Autobahnanschluss am Eingangstor der Stem-Kaserne, bzw. am westlichen Ende der Autobahnmeisterei.



Aufgrund der nahegelegenen Autobahnanschlussstelle „Mannheim-Seckenheim“ besteht auch keine Möglichkeit diese zur Erschließung des Areals für den Allgemeinverkehr zu öffnen.

Eine direkte Straßenverbindung zwischen Stem-Kaserne und Suebenheim gibt es derzeit nicht.

Die naheliegende Anbindung an das überörtliche Straßennetz und die Autobahn A 656 wäre über die östliche Suebenstraße und die Straße Am Dünenrand mit Anschluss an die L 597 und die A 656

vorhanden, wenn die Nebengebäude beseitigt und die Privatstraße für den öffentlichen Verkehr freigegeben werden würden. Letzteres scheint derzeit aus formalen und organisatorischen Gründen vor dem Hintergrund der Neuorganisation der Bundesautobahnverwaltung schwer vorstellbar. Vorteil gegenüber der Alternative der Erschließung über den Holzweg wäre der kurze Weg zum überörtlichen Straßennetz. Aufgrund der Teilnutzung der Straße Am Dünenrand als Privatstraße wäre eine Erschließung hier lediglich von Norden über die Straße Am Dünenrand kommend möglich.



Die Stem-Kaserne ist derzeit nur schlecht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Eine Buslinie, welche Seckenheim mit Friedrichsfeld verbindet und im 30-Minuten-Takt bedient, hat eine Haltestelle am nordöstlichen Rand von Suebenheim, etwa 500 m Luftlinie vom ehemaligen Kasernengelände entfernt. Etwa 1 Kilometer weit ist es zum Bahnhof Seckenheim mit Stadtbahnbedienung, etwas weiter ist der Weg zum Regionalbahnhof Neu-Edingen/Friedrichsfeld, welcher Verbindungen in Richtung nördliche

Bergstraße und Frankfurt am Main anbietet, und zum S-Bahnhof Friedrichsfeld-Süd mit Verbindungen zum Mannheimer Hbf. und in Richtung Heidelberg sind es zwei Kilometer.

Radwegeverbindungen sind über den Holzweg nach Seckenheim im Norden und Friedrichsfeld im Süden gegeben. Eine zweite Fuß- und Radwegequerung über die Autobahn nach Süden gibt es in Verlängerung der Straße Am Dünenrand. Geplant ist eine Radschnellwegeverbindung zwischen Mannheim und Heidelberg, welche vor-



aussichtlich Seckenheim tangiert.

Fußwegeverbindungen vom Rand der Stem-Kaserne zu den Straßen Waldspitze und Am Sandhang in Suebenheim sind teilweise vorhanden bzw. herstellbar, die Wegeverbindung nach Seckenheim ist sowohl durch den Wald als auch an den Siedlungsranden gegeben. Richtung Süden zum Industriegebiet Friedrichsfeld-West gibt es die beiden Autobahnbrücken im Zuge des Holzweges und der Verlängerung der Straße Am Dünenrand.

### 4.3. Grün- & Freiraum

Die Fläche der Stem-Kaserne liegt am Rande des sogenannten Grünzug Südost, welcher Teil der Mannheimer Grünraum- und Biotopverbund-

planung ist. Der Grünzug führt vom Flugplatz bis zum an die Kaserne reichenden Dossenwald. Er wird geprägt durch die Verkehrs- und Freizeitinfrastrukturen, dem Kontrast zwischen offenem Raum im Norden und dem Waldgebiet im Süden.

Im Waldstück nördlich der Stem-Kaserne befinden sich ein Bolz- und Spielplatz sowie ein kleinteiliges Fußwegenetz.

Das Areal ist geprägt von den Bestandsbauten, den großen Hofflächen, Ruderalvegetation sowie – angrenzend an das bestehende Waldstück – einem Baumbestand im nördlichen Bereich.

Der Zustand und die Schutzbedürftigkeit der Bäume wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie nicht erfasst und müssten im weiteren

Planungsverlauf geklärt werden.

Die Fläche weißt einen hohen Grad an Versiegelung auf. Dieser ergibt sich aus den Bestandsgebäuden und maßgeblich aus den beiden Platzflächen.

## 4.4. Schallschutz

Das Plangebiet ist durch einen hohen Verkehrs-Lärmeintrag von der BAB 656 sowie durch Verkehrs- und Gewerbelärm aus dem Industriegebiet Friedrichsfeld-West vorbelastet, ergänzt durch eine Belastung durch den Schienenverkehr auf den südlich und südöstlich vorbeilaufenden Gleisanlagen.

Weitere Lärmimmissionen werden ausgelöst durch die Straßenmeisterei und die mittlerweile fertig gestellte gewerbliche Folgenutzung des denkmalgeschützten Tankstellengebäudes.

Grundsätzlich waren daher im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zur Machbarkeitsstudie „Städtebauliche Neuordnung

„Stem-Kaserne“ zwei Dinge zu untersuchen und zu bewerten:

1. Die Lärmimmissionen, die sich aus Lärmeintragern von außerhalb auf das Areal zusammensetzen. Und 2. Lärmemissionen, die ggf. durch zukünftige Nutzungen auf dem Areal entstehen können.

Die Lärmimmissionen setzen sich aus in der Umgebung des Plangebiets verschiedenen vorhandenen Schallquellen zusammen. Deren Geräuscheinwirkungen waren zu ermitteln und zu beurteilen. Dabei handelt es sich um:

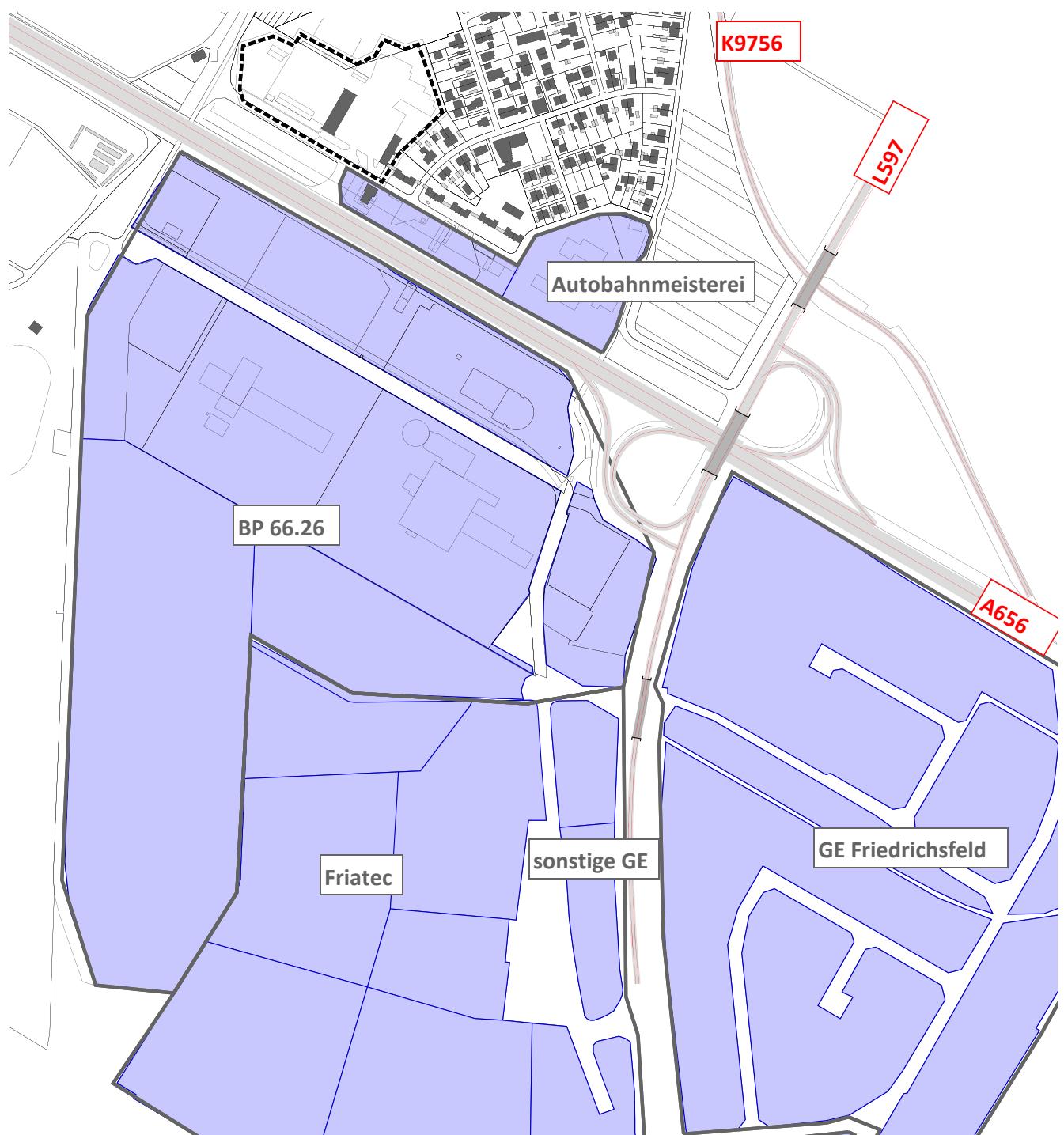
- Autobahn A 656,
  - Schienenverkehr der in deutlich größerem Abstand südlich und südöstlich verlaufenden Schienenstrecken,
  - Gewerbelärm aus dem Industriegebiet Friedrichsfeld-West und sonstigen Gewerbe- und Industriegebieten,



- Geräuscheinwirkungen aufgrund der Autobahnmeisterei.

Der Plan unten auf dieser Seite zeigt eine Übersicht der räumlichen Situation.

Nach einer Sichtung der Ergebnisse der Lärmkartierung des Eisenbahn Bundesamtes hat sich gezeigt, dass die Schienenverkehrsgeräusche am Tag im Untersuchungsraum nicht relevant sind und in der Nacht einen nahezu gleichmäßigen Grundbeitrag zur Lärmbelastung im Plange-



biet von ca. 50 dB(A) bringen. Da diese Belastung unabhängig von den zukünftigen Nutzungen ist und auch kaum abhängig von einer zukünftigen baulichen Struktur auf dem Gelände, wurde es als nicht erforderlich eingestuft, den Schienenverkehrslärm auf Ebene der Machbarkeitsstudie detailliert zu berechnen.

Andererseits können zukünftig von dem Gelände der Stem-Kaserne Geräusche ausgehen (Lärmemissionen), deren Verträglichkeit mit den in der Umgebung vorhandenen und geplanten schutzwürdigen Nutzungen auf Ebene der Machbarkeitsstudie vom Grundsatz her zu untersuchen und zu beurteilen war. Neben möglichen gewerblichen Nutzungen auf der Stem-Kaserne, welche die Geräuscheinwirkungen der vorhandenen gewerblichen und industriellen Nutzungen als Vorbelastung zu berücksichtigen haben, wurde im Rahmen des Planungsprozesses auch geprüft, ob die Ansiedlung von Sportanlagen der TSG Seckenheim e.V. auf dem Gelände der Stem-Kaserne möglich ist. Dazu wurde ein mit dem Verein abgestimmtes Nutzungskonzept planerisch auf den in Frage kommenden Flächen umgesetzt und schalltechnisch überprüft.

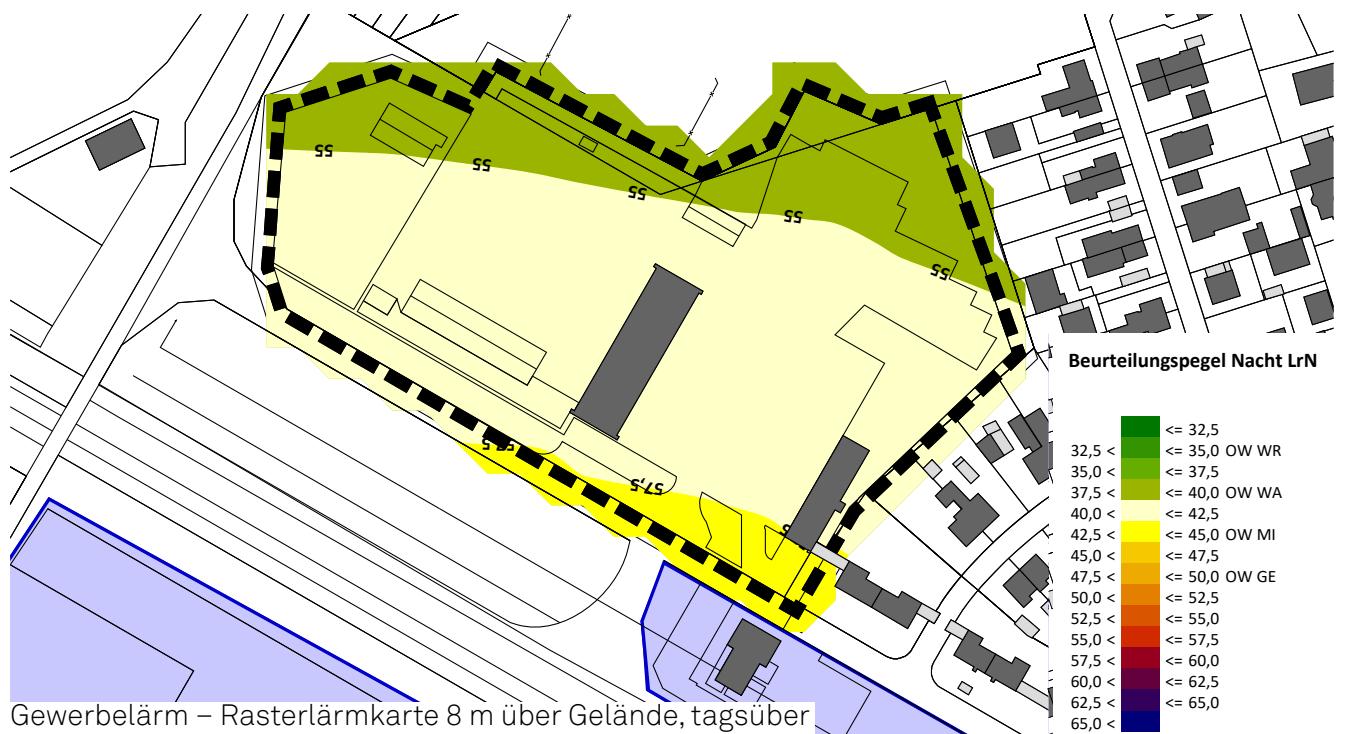
In der schalltechnischen Untersuchung zur Machbarkeitsstudie „Städtebauliche Neuordnung Stem-Kaserne“ waren daher die folgenden Aufgabenstellungen zu untersuchen und zu bewerten:

- Verkehrslärm im Plangebiet: Geräuscheinwirkungen im Plangebiet aufgrund der vorhandenen Straßen.

- Gewerbelärm im Plangebiet: Geräuscheinwirkungen aufgrund der vorhandenen und planungsrechtlich zulässigen gewerblichen und industriellen Nutzungen in der Umgebung. Dabei ist ebenfalls zu bewerten, ob Entwicklungspotential für gewerbliche Nutzungen auf dem Gelände der Stem-Kaserne gegeben ist.
- Anlagenlärm aufgrund möglicher Sportanlagen der TSG Seckenheim e.V.: Für ein beispielhaftes Nutzungskonzept wurde geprüft, ob die Sportanlagen mit den geplanten schutzwürdigen Nutzungen im Plangebiet und mit den vorhandenen schutzwürdigen Nutzungen in Seckenheim verträglich sind.

Für den Gewerbelärm (Industriegebiet Friedrichsfeld-West und Autobahnmeisterei) wurde die freie Schallausbreitung auf der Fläche berechnet und als maßgeblich erachtet (siehe Karten Seite 27). Eine Berechnung des Gewerbelärms für die einzelnen Varianten hat nicht stattgefunden, da diese zu keiner anderen Beurteilung führen.

Die Berechnungen des Gewerbelärms haben ergeben, dass in weiten Teilen des Plangebiets der Orientierungswert für Allgemeine Wohngebiete am Tag überschritten wird. In der Nacht ist etwa die Hälfte des Plangebiets von Überschreitungen betroffen. Die Orientierungs- und Immissionsrichtwerte für Mischgebiete können eingehalten werden (vgl. Schalltechnische Untersuchung zur Machbarkeitsstudie).









# Entwicklungs- möglichkeiten



## 5.1. Variante 1

### Kurzbeschreibung:

Die erste Variante gliedert die Fläche in zwei Bereiche. Der westliche Teil steht demnach für eine extensive, landschaftliche Grün- und Naherholungsnutzung mit entsprechender Begrünung.

Im östlichen Bereich bleiben die beiden denkmalgeschützten Bestandsbauten und die charakteristische Platzsituation erhalten und werden im Norden durch ein neues Bürogebäude arrondiert. Daran schließt sich eine Wohnbebauung mit ca. 15 - 20 Wohneinheiten an, welche sich um einen kleinen, grünen Freiraumanger gruppieren.

### Erschließung und Verkehr:

Die äußere Kfz-Erschließung ist grundsätzlich sowohl über den Holzweg als auch die östliche Suebenstraße möglich.

Über eine interne Stich-Erschließungsstraße an der Ostseite der Platzfläche werden die Wohn- und Bürogebäude angefahren. Die erforderlichen Stellplätze sind oberirdisch entlang der Suebenstraße und entlang der internen Erschließungsstraße angeordnet. Eine fußläufige Anbindung an Suebenheim kann zu den Straßen Am Sandhang und Waldspitze hergestellt werden. Die überörtliche Radwegeanbindung erfolgt über den Holzweg, der bei einem Ausbau mit separatem Geh- und Radweg versehen werden sollte.

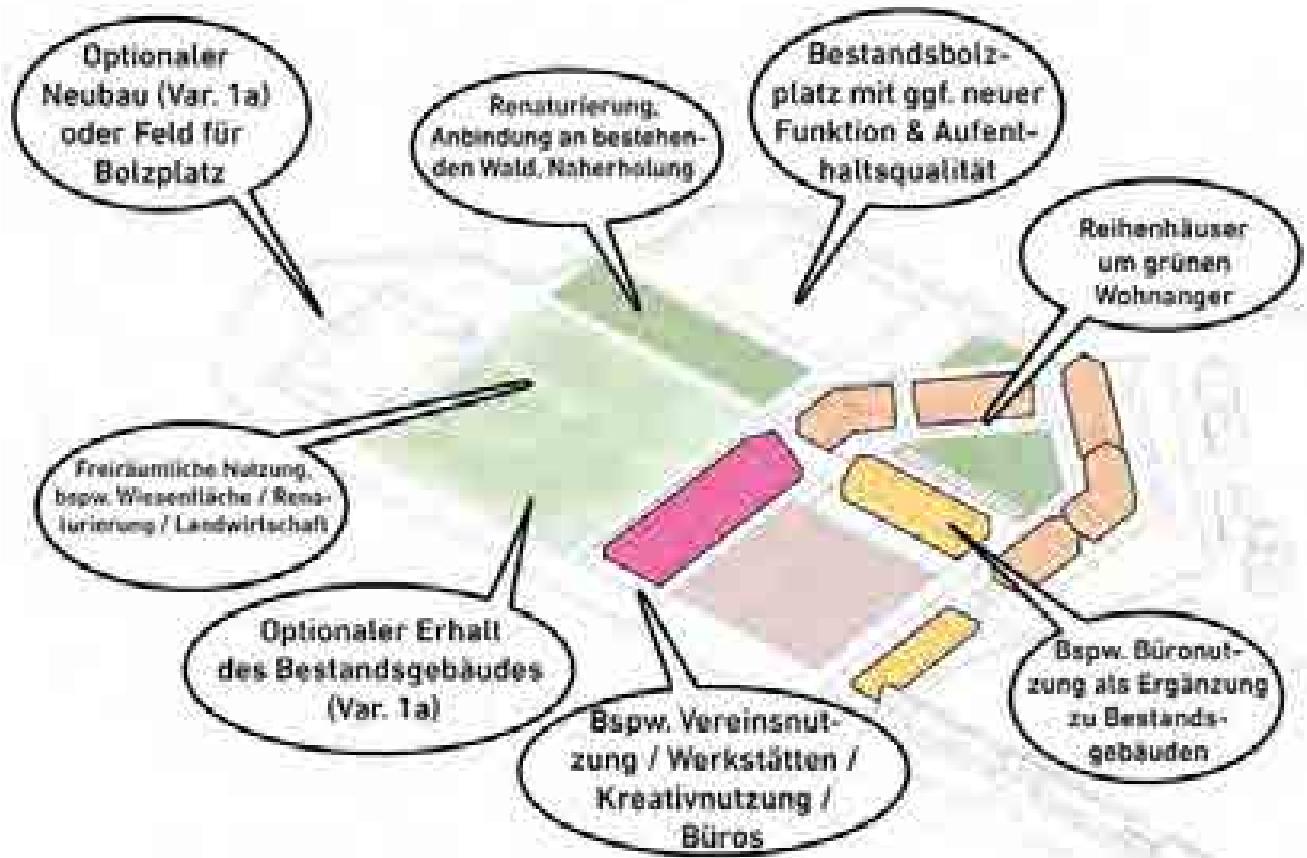
Bei den geplanten rund 60 Bewohnern und 70 weiteren Nutzern ist mit einer Verkehrszunahme in der Größenordnung von 300 Kfz/Tag zu rechnen. In der Spitzenstunde sind das weniger als 50

Kfz in der Hauptrichtung, in beiden Fahrtrichtungen zwischen 60 und 70 Kfz (vgl. Verkehrsberechnungen).

### Schallschutz:

In dem Bereich, in dem das Wohnen konzentriert wird, treten tags Beurteilungspegel zwischen 55 und 62 dB(A), nachts zwischen 45 und 52 dB(A) auf (Straßenverkehrslärm). Überwiegend werden hier die Orientierungswerte für Mischgebiete eingehalten. An einzelnen Stellen muss bei Wohnnutzungen ggf. mit passiven Schallschutzmaßnahmen, bspw. durch eine entsprechende Grundrissorientierung, reagiert werden. Eine Ausnahme stellt der zum Platz hin orientierte Riegel (Bürogebäude) dar. An der Südfassade ergeben sich hier Pegel von bis zu 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Nächstgelegen zur Autobahn ergeben sich Pegel von bis zu 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts (vgl. Schalltechnische Untersuchung zur Machbarkeitsstudie).

Alternative 1a: Als alternative Untervariante könnte der westliche Bereich des Areals auch bspw. eine landwirtschaftliche Nutzung erfahren. Dazu könnte das bestehende Lagergebäude samt Hoffläche genutzt und ggf. durch einen entsprechenden Neubau ergänzt werden. Schallschutztechnisch wirken sich die zusätzlichen Gebäude positiv auf die von der Abschirmung profitierenden Flächen aus (Hofsituation). An der geplanten östlichen Wohnbebauung ergeben sich nur minimale Effekte im westlichen Bereich. Ansonsten ist die Untervariante 1a im Hinblick auf den Schallschutz vergleichbar mit Variante 1.



Bauliche Ausnutzung



Bruttobauland: 26.640 m<sup>2</sup>

Nettobauland: 10.335 m<sup>2</sup>

Erschließungsaufwand



GF gesamt: 4.707 m<sup>2</sup>

BGF gesamt: 7.776 m<sup>2</sup>

BGF Wohnen: 3.506 m<sup>2</sup>

Nutzung



BGF Sonstiges: 4.270 m<sup>2</sup>

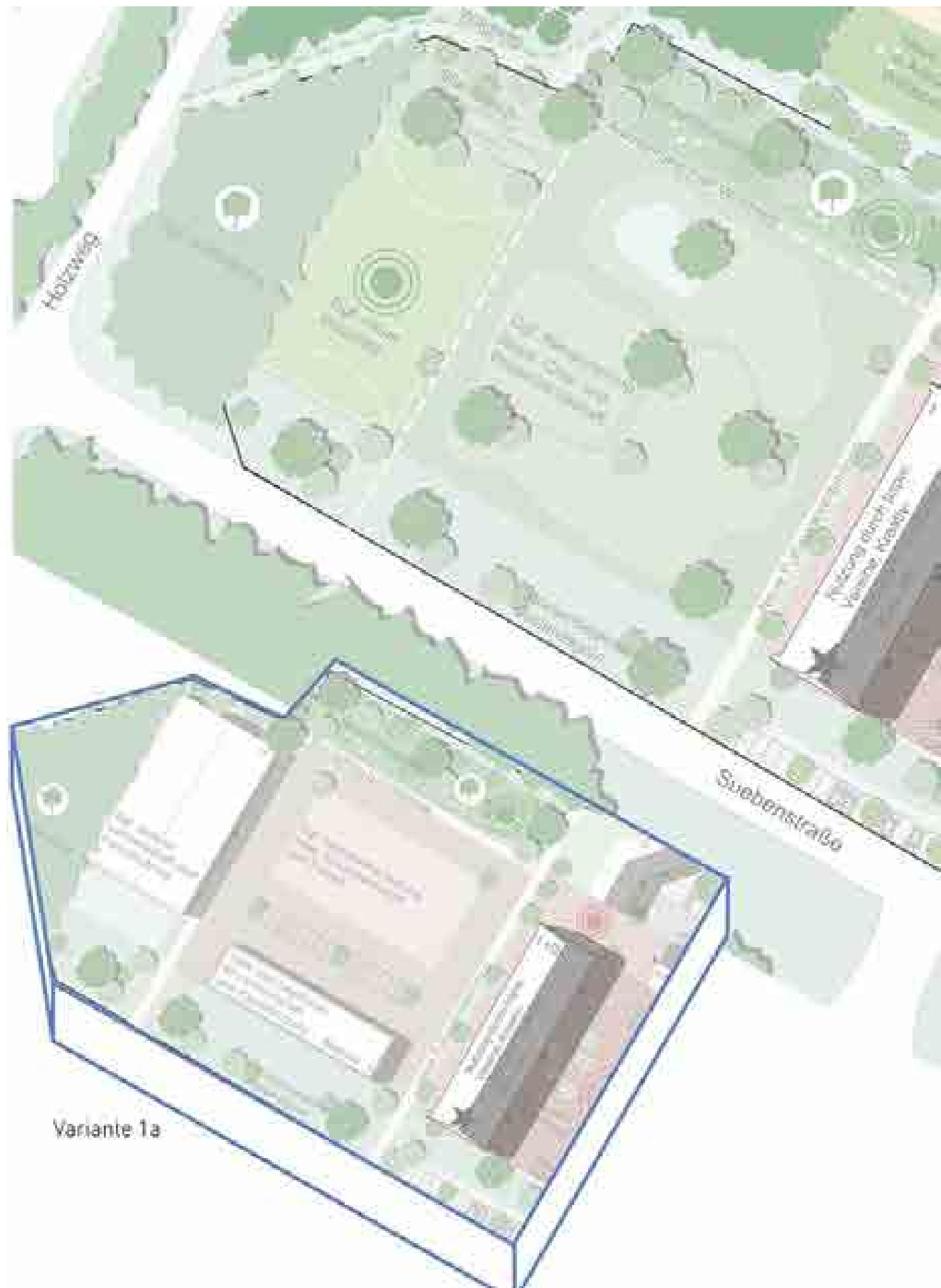
Wohneinheiten:

15-20

Brutto Netto

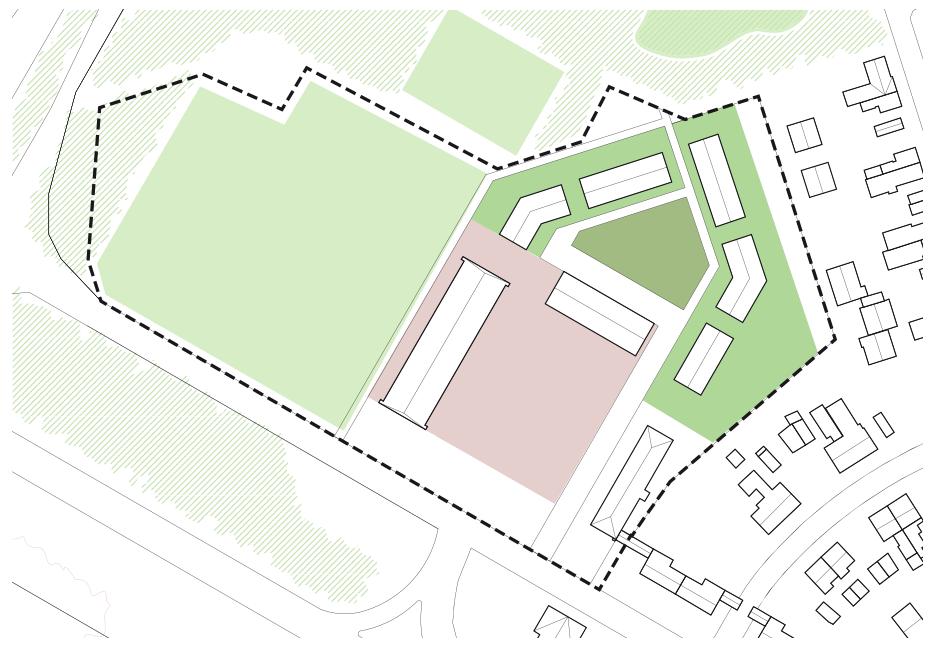
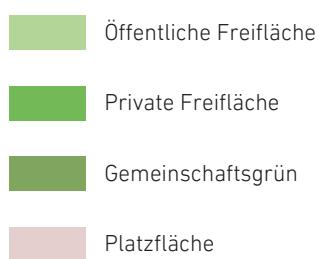
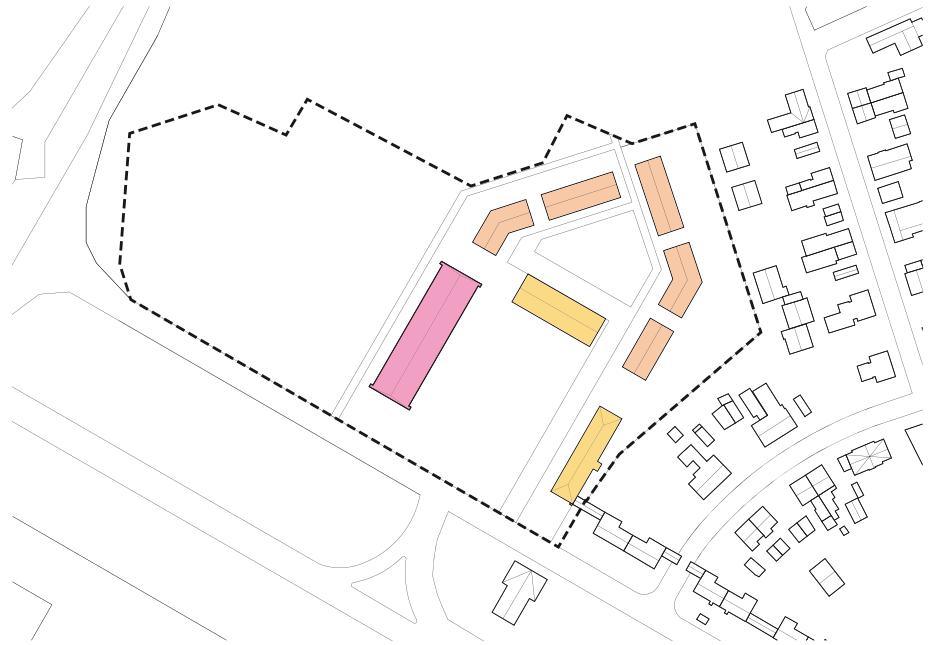
GRZ: 0,19 0,45

GFZ: 0,31 0,075

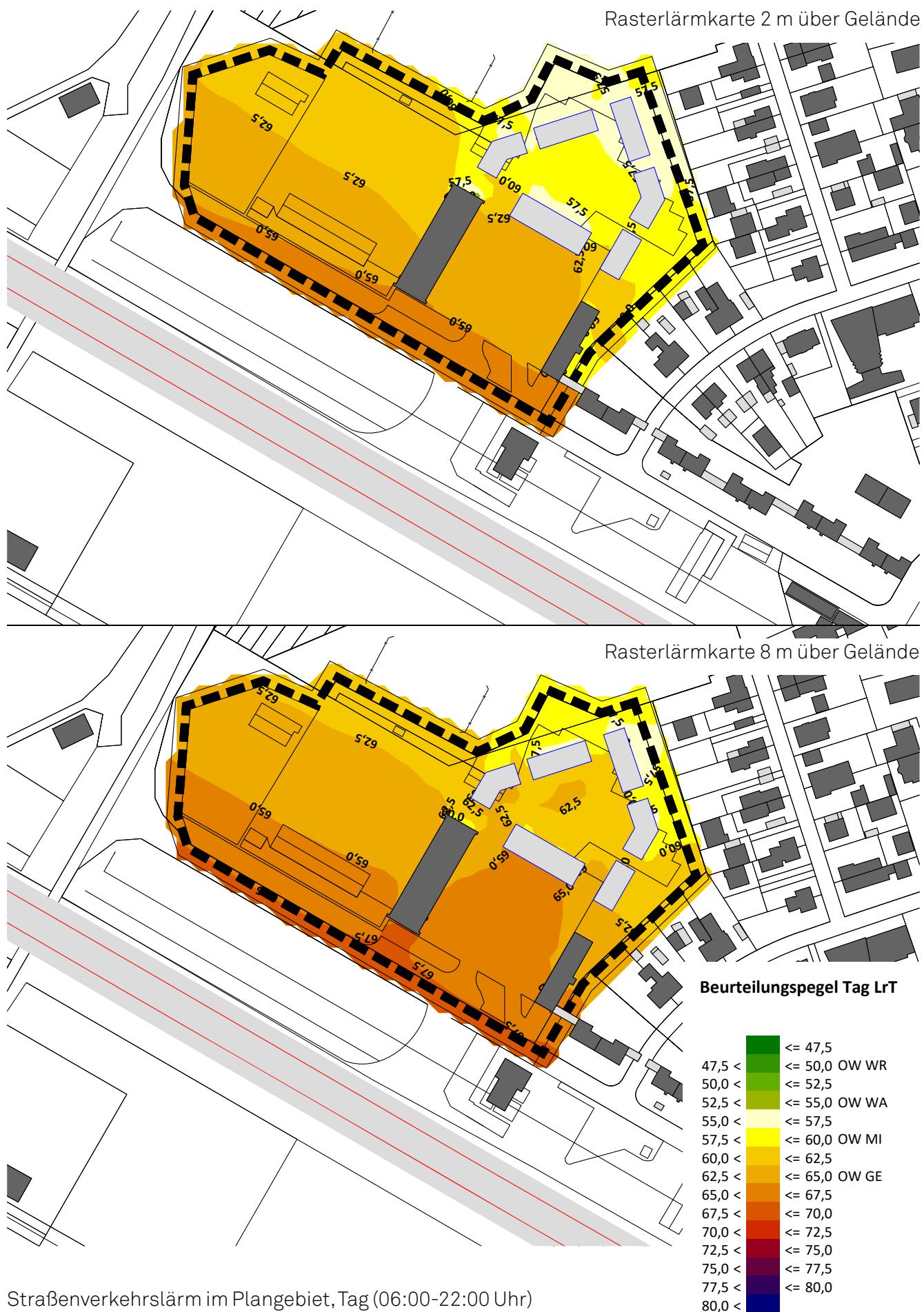




Lageplan Variante 1



## Variante 1 – Lärmkarten



## 5.2. Variante 2

### Kurzbeschreibung:

Diese Variante sieht eine Mischung von Wohnbebauung (Reihenhäuser, 30 - 35 Einheiten) im nördlichen Teil und einer Bebauung mit größeren Gewerbeeinheiten im westlichen Teil der Fläche vor. Ein an der nördlichen Platzkante platziertes Bürogebäude ergänzt die bestehende Platzbebauung und bietet Lärmschutz für die neue Wohnbebauung. Die beiden denkmalgeschützten Bestandsgebäude bleiben erhalten.

### Erschließung und Verkehr:

Die äußere Kfz-Erschließung ist grundsätzlich sowohl über den Holzweg als auch die östliche Suebenstraße möglich.

Die drei Gewerbeblöcke auf der Westseite der Stem-Kaserne werden direkt von der Suebenstraße her über private Zufahrtsmöglichkeiten erschlossen. Die Wohn- und Bürogebäude im östlichen Teil werden über einen internen Erschließungsstich an der Ostseite der Platzfläche angefahren, von dem einzelne (notbefahrbare) Wohnwege abzweigen.

Die erforderlichen Stellplätze sind weitgehend oberirdisch an der Suebenstraße vorgesehen, nur die Wohngebäude erhalten eine Tiefgarage bzw. alternativ ggf. interne Garagen. Eine fußläufige Anbindung an Suebenheim kann zu den Straßen Am Sandhang und Waldspitze hergestellt werden. Die überörtliche Radwegeanbindung erfolgt über den Holzweg, der bei einem Ausbau mit separatem Geh- und Radweg versehen werden sollte.

Bei dieser Variante werden etwa 100 Einwohner und 140 Beschäftigte / sonstige Nutzer ange-

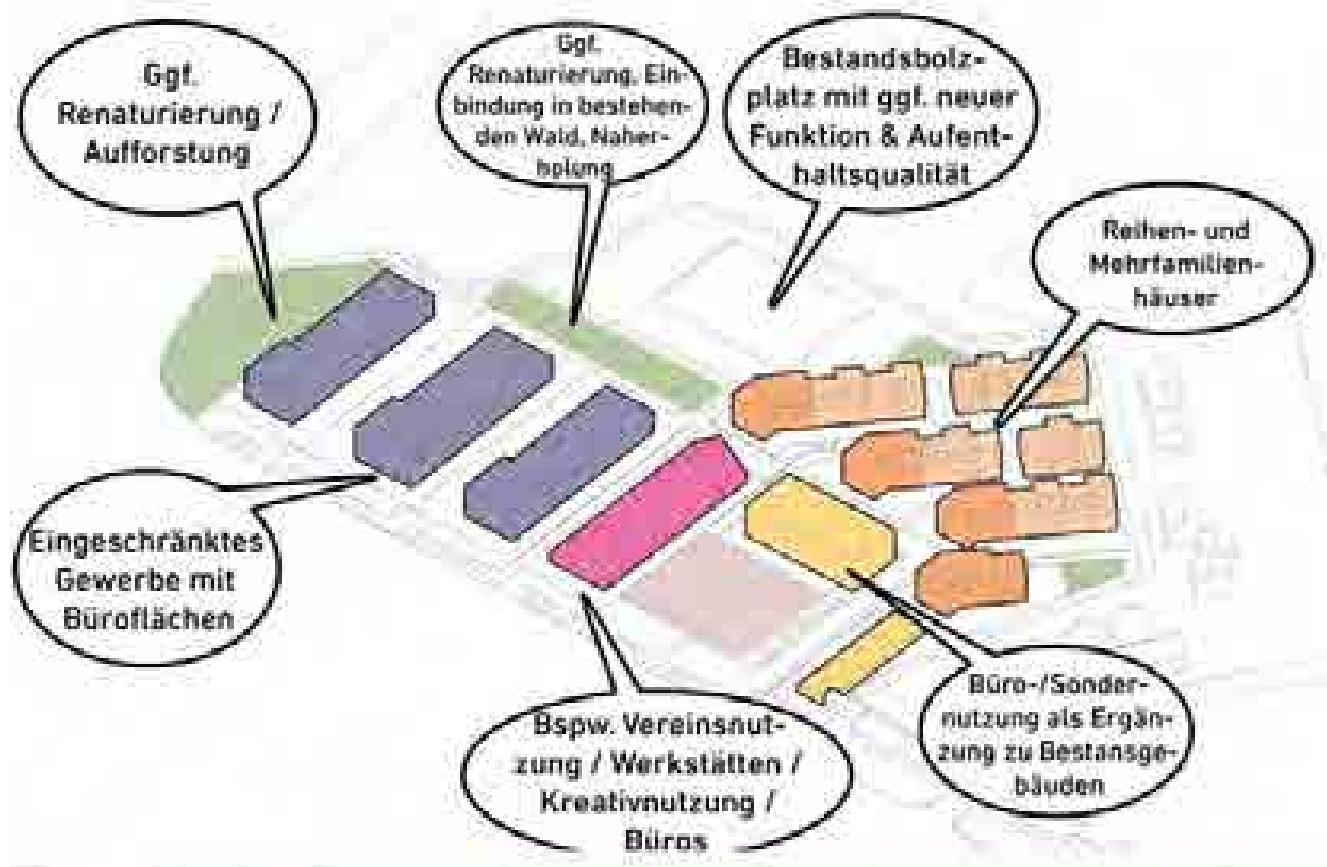
nommen. Im Tagesverlauf werden weniger als 580 Fahrten berechnet, jeweils knapp 300 pro Richtung. Die Verkehrszunahme in der Spitzstunde liegt bei maximal 120 Fahrten im Querschnitt (vgl. Verkehrsberechnungen).

### Schallschutz:

In dem Bereich, in dem das Wohnen konzentriert wird, treten tags Beurteilungspegel zwischen 55 und 60 dB(A), nachts zwischen 45 und 51 dB(A) auf (Straßenverkehrslärm). Überwiegend werden hier die Orientierungswerte für Mischgebiete eingehalten. An einzelnen Stellen muss bei Wohnnutzungen ggf. mit passiven Schallschutzmaßnahmen, bspw. durch eine entsprechende Grundrissorientierung, reagiert werden. Eine Ausnahme stellt der zum Platz hin orientierte Riegel dar (Bürogebäude). An der Südfassade ergeben sich hier Pegel von bis zu 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Nächstgelegen zur Autobahn ergeben sich Pegel von bis zu 66 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.

Für den westlichen Teil des Plangebiets (überwiegend gewerbliche Nutzung) ist diese Bebauung etwas ungünstiger als die Variante 1. Hinsichtlich des Schwerpunkts Wohnen ist sie vergleichbar, tendenziell etwas günstiger.

Hinsichtlich der gewerblichen Nutzung müssten die Höfe und Parkplätze von der bestehenden und neuen Wohnbebauung abgewandt angeordnet werden. Des Weiteren wäre lediglich eine eingeschränkte gewerbliche Nutzung zulässig, um nicht zu hohe Gewerbelärmemissionen zu verursachen (vgl. Schalltechnische Untersuchung zur Machbarkeitsstudie).



### Bauliche Ausnutzung



Bruttobauland: 26.640 m<sup>2</sup>

Nettobauland: 15.710 m<sup>2</sup>

### Erschließungsaufwand



GF gesamt: 6.365 m<sup>2</sup>

BGF gesamt: 14.349 m<sup>2</sup>

BGF Wohnen: 5.541 m<sup>2</sup>

### Nutzung



BGF Sonstiges: 8.808 m<sup>2</sup>

Wohneinheiten:

30-35

	Brutto	Netto
--	--------	-------

GRZ:	0,29	0,51
------	------	------

GFZ:	0,75	1,35
------	------	------





- Sondernutzung
- Eingeschränktes Gewerbe
- Wohnen, Reihenhaus
- Wohnen, Mehrfamilienhaus
- Büros, etc.



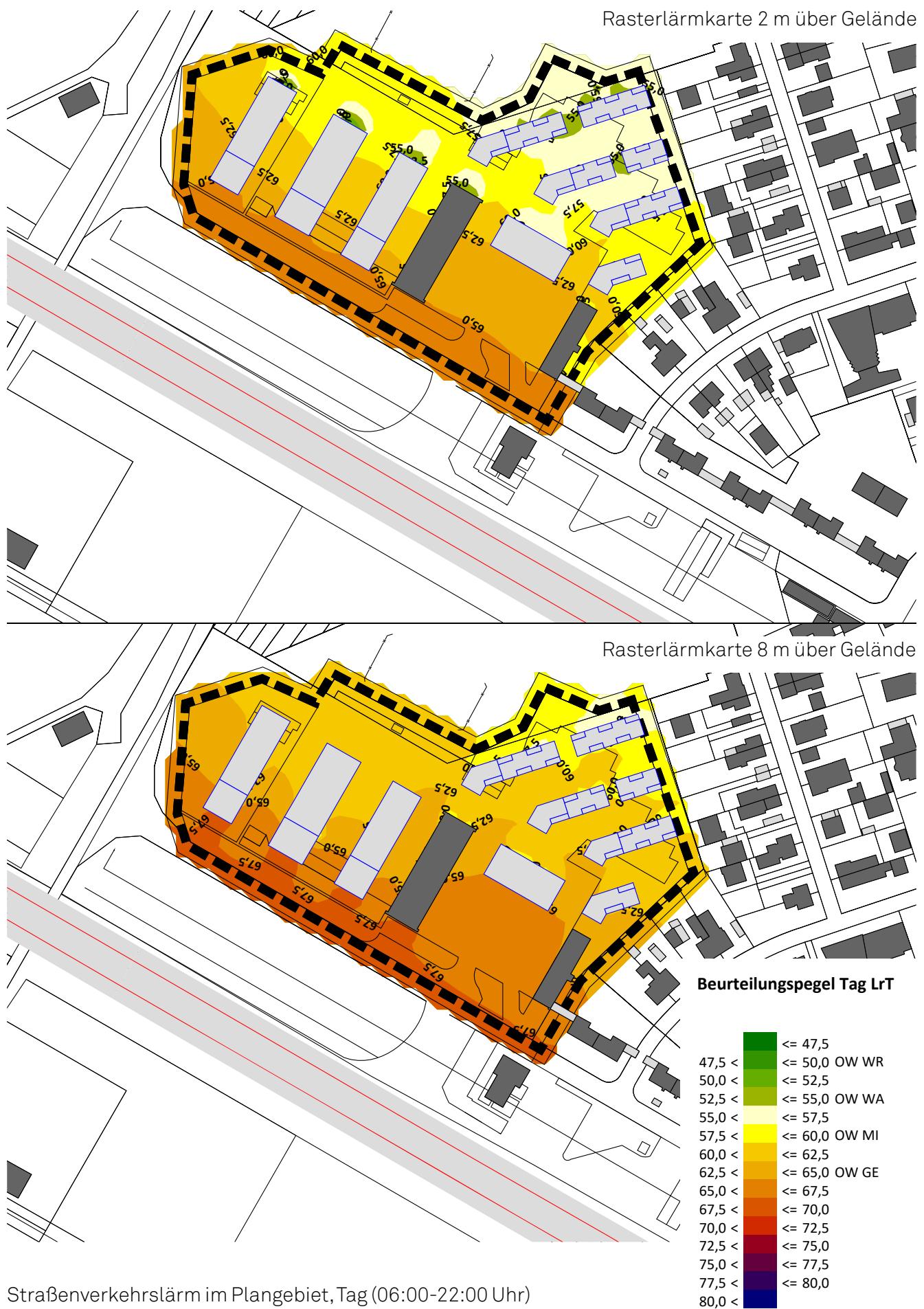
- Parkstände & Stellplätze
- Tiefgarage
- Quartiersstraße
- Fuß- & Wohnwege
- Waldwege
- Wegeverbindung, optional
- Waldwege, Bestand



- Öffentliche Freifläche
- Private Freifläche
- Gemeinschaftsgrün
- Platzfläche



## Variante 2 – Lärmkarten



## 5.3. Variante 3

### Kurzbeschreibung:

Variante 3 sieht eine dichte, urbane Mischung aus kleinteiligen Gewerbeflächen, Dienstleistungsnutzungen und Geschosswohnungsbauten sowie Reihenhäusern (insgesamt 50 - 65 Wohneinheiten) für das Gebiet vor. Durch die Anordnung der Baukörper im Gebiet entsteht eine abwechslungsreiche Platz- und Freiraumfolge. Der bestehende Hof zwischen der ehemaligen Wagenhalle und dem ehemaligen Verwaltungsgebäude wird größtenteils überbaut.

### Erschließung und Verkehr:

Die äußere Kfz-Erschließung ist grundsätzlich sowohl über den Holzweg als auch die östliche Suebenstraße möglich.

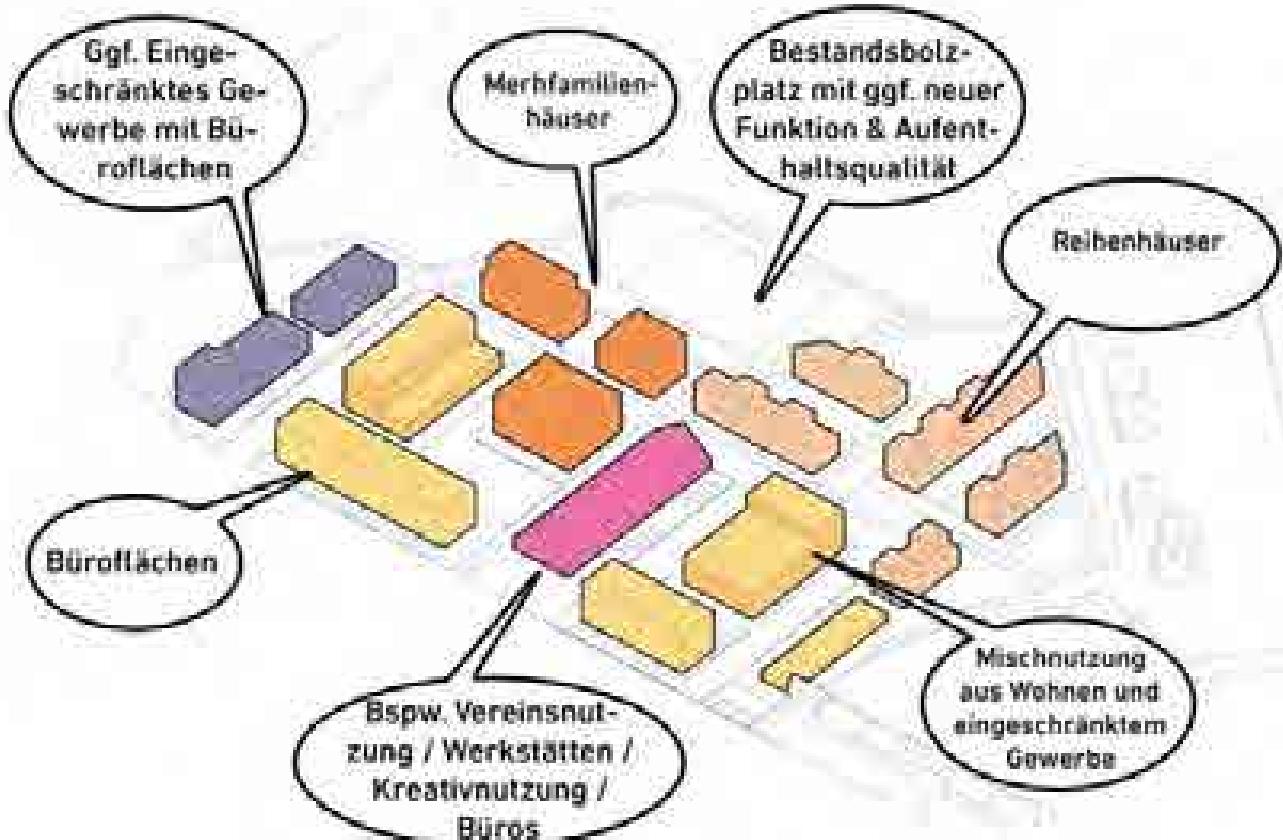
Vorgeschlagen wird eine Erschließungsschleife von der Suebenstraße, von der aus alle innen liegenden Nutzungen angedient werden. Die erforderlichen Stellplätze werden vorwiegend in Tiefgaragen abgedeckt sowie durch oberirdische Stellplätze und Besucherparkstände entlang der Suebenstraße und der neuen Erschließungsschlaufe ergänzt.

Eine fußläufige Anbindung an Suebenheim kann zu den Straßen Am Sandhang und Waldspitze hergestellt werden. Die überörtliche Radwegeanbindung erfolgt über den Holzweg, der bei einem Ausbau mit separatem Geh- und Radweg versehen werden sollte.

Angenommen werden hier fast 180 Einwohner und rund 150 Beschäftigte / sonstige Nutzer, welche eine Tagesverkehrsbelastung von etwa 770 Kfz-Fahrten erzeugen. In der morgendlichen Spitzenstunde fahren ca. 150 Kfz/h in beiden Fahrtrichtungen (vgl. Verkehrsberechnungen).

### Schallschutz:

In dem Bereich, in dem das Wohnen konzentriert wird, treten tags Beurteilungspegel zwischen 47 und 60 dB(A), nachts zwischen 37 und 51 dB(A) auf (Straßenverkehrslärm). Überwiegend werden hier die Orientierungswerte für Mischgebiete eingehalten. Durch die im Vergleich zu den übrigen Varianten intensivere Bebauung wird der Verkehrslärm der Autobahn noch besser abgeschirmt, daher ergeben sich hier teilweise geringere Pegel. An einzelnen Stellen muss bei Wohnnutzungen ggf. mit passiven Schallschutzmaßnahmen, bspw. durch eine entsprechende Grundrissorientierung, reagiert werden. An den geplanten, zur Autobahn hin nächstgelegenen, Gebäuden mit vorwiegend gewerblicher Nutzung stellen sich aufgrund des geringeren Abstands als bei den übrigen Alternativen höhere Pegel ein. Diese erreichen tags bis zu 68 dB(A) und nachts bis zu 58 dB(A) (vgl. Schalltechnische Untersuchung zur Machbarkeitsstudie).



Bauliche Ausnutzung



Bruttobauland: 26.640 m<sup>2</sup>

Nettobauland: 13.826 m<sup>2</sup>

Erschließungsaufwand



GF gesamt: 7.164 m<sup>2</sup>

BGF gesamt: 18.713 m<sup>2</sup>

Nutzung

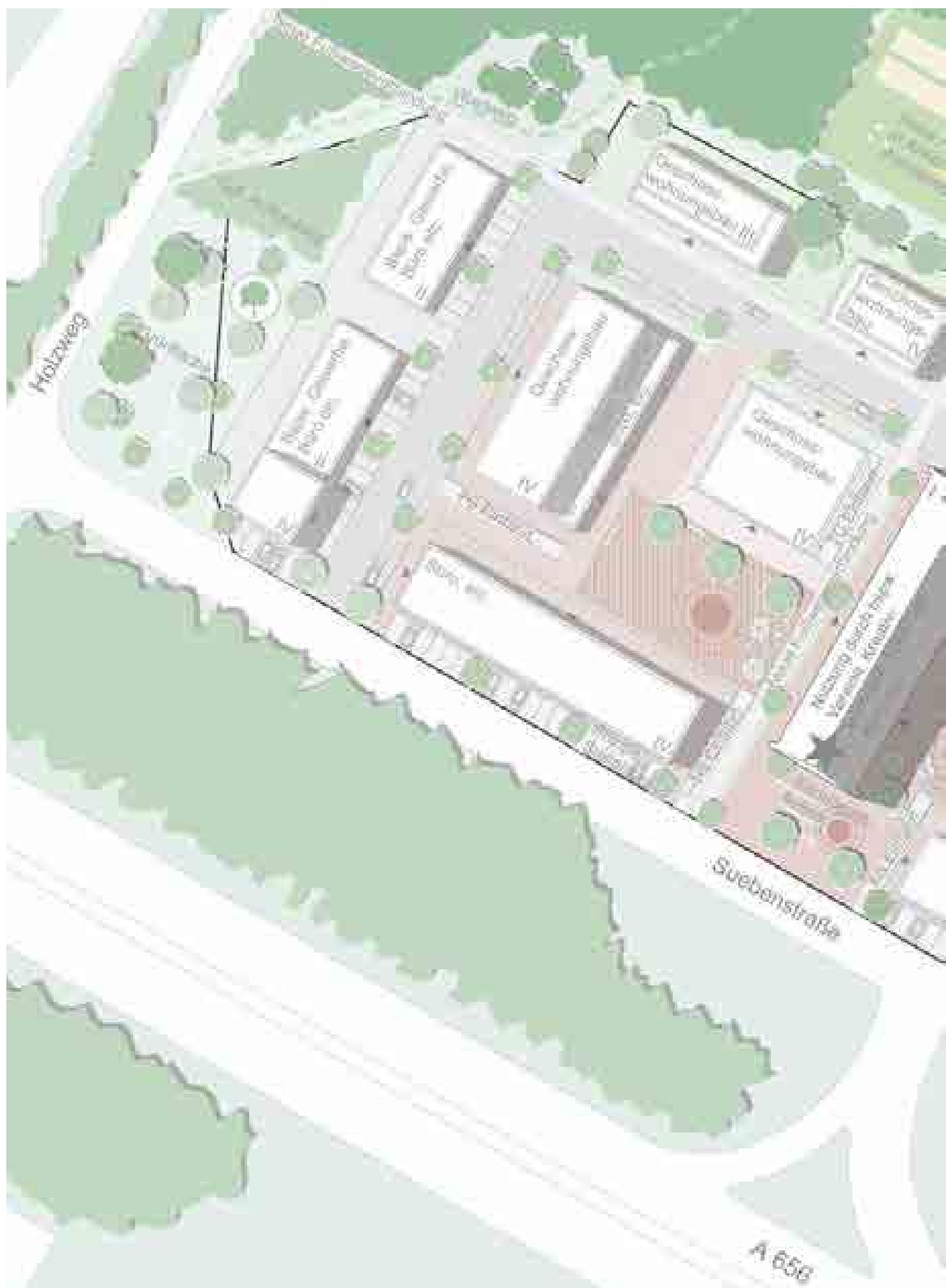


Brutto Netto

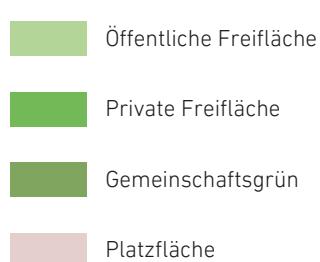
GRZ: 0,29 0,51

GFZ: 0,75 1,35

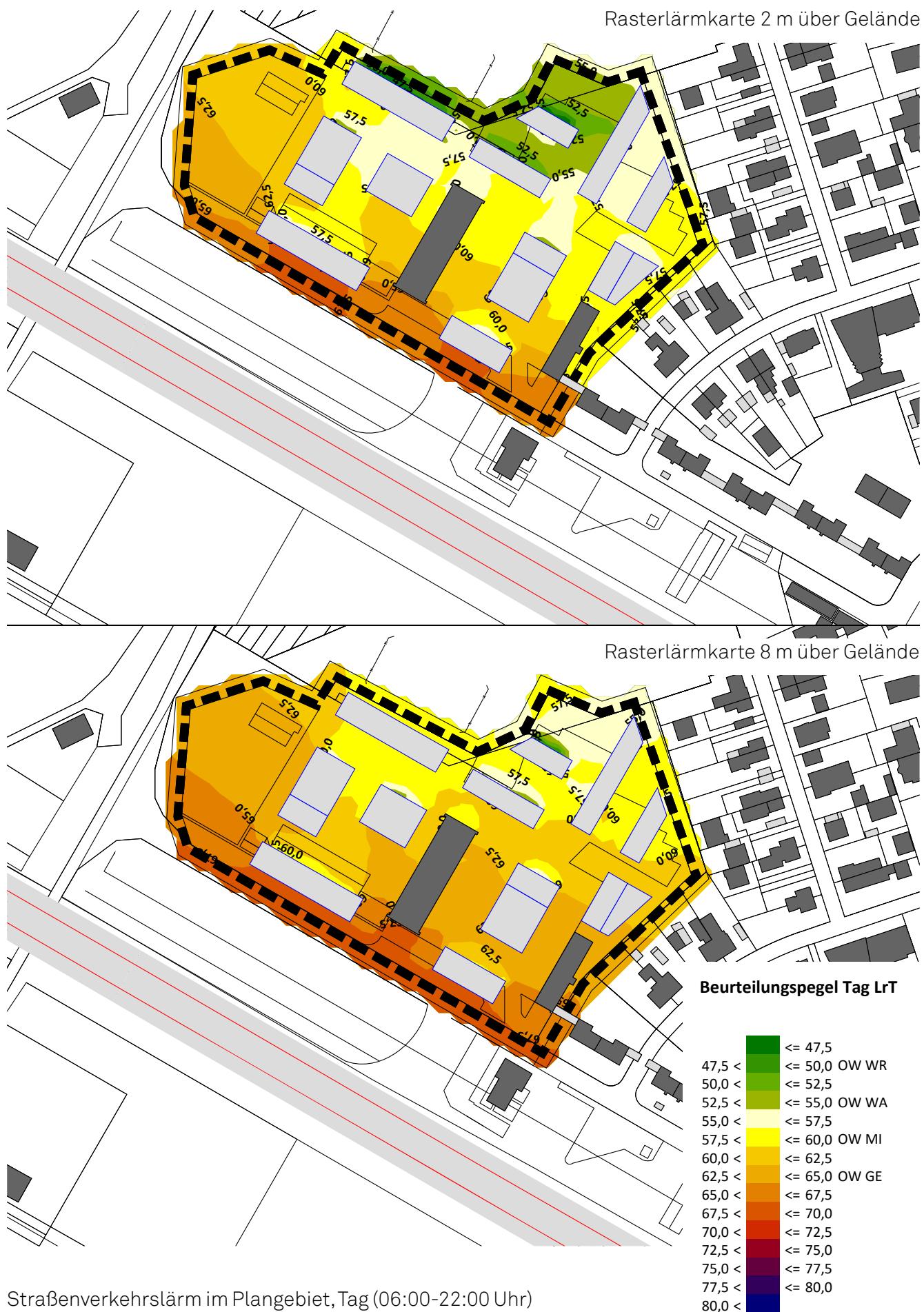
Wohneinheiten: 50-65







## Variante 3 – Lärmkarten



## 5.4. Variante Sport- & Wohnnutzung

### Kurzbeschreibung:

Diese Variante gliedert die Fläche in zwei Bereiche. Der westliche Teil steht demnach für eine Sportnutzung durch die TSG Seckenheim. Dafür ist gemäß des vorgelegten Nutzungskatalogs des Vereins u.a. eine Mehrzweckhalle mit Lehrschwimmbecken, eine offene Kalthalle sowie verschiedene kleinere Außensportfelder angedacht, die sich um eine Hoffläche gruppieren. Im östlichen Teil des Areals bleiben sowohl die beiden denkmalgeschützten Bestandsgebäude als auch die bestehende Platzsituation in ihrer Grundstruktur erhalten. Die Platzsituation wird aber im Norden wie im Süden von je einem Bürogebäude arrondiert. Im nördlichen Teil ist eine Wohnbebauung mit ca. 40 - 47 Wohneinheiten in unterschiedlichen Wohntypologien vorgesehen.

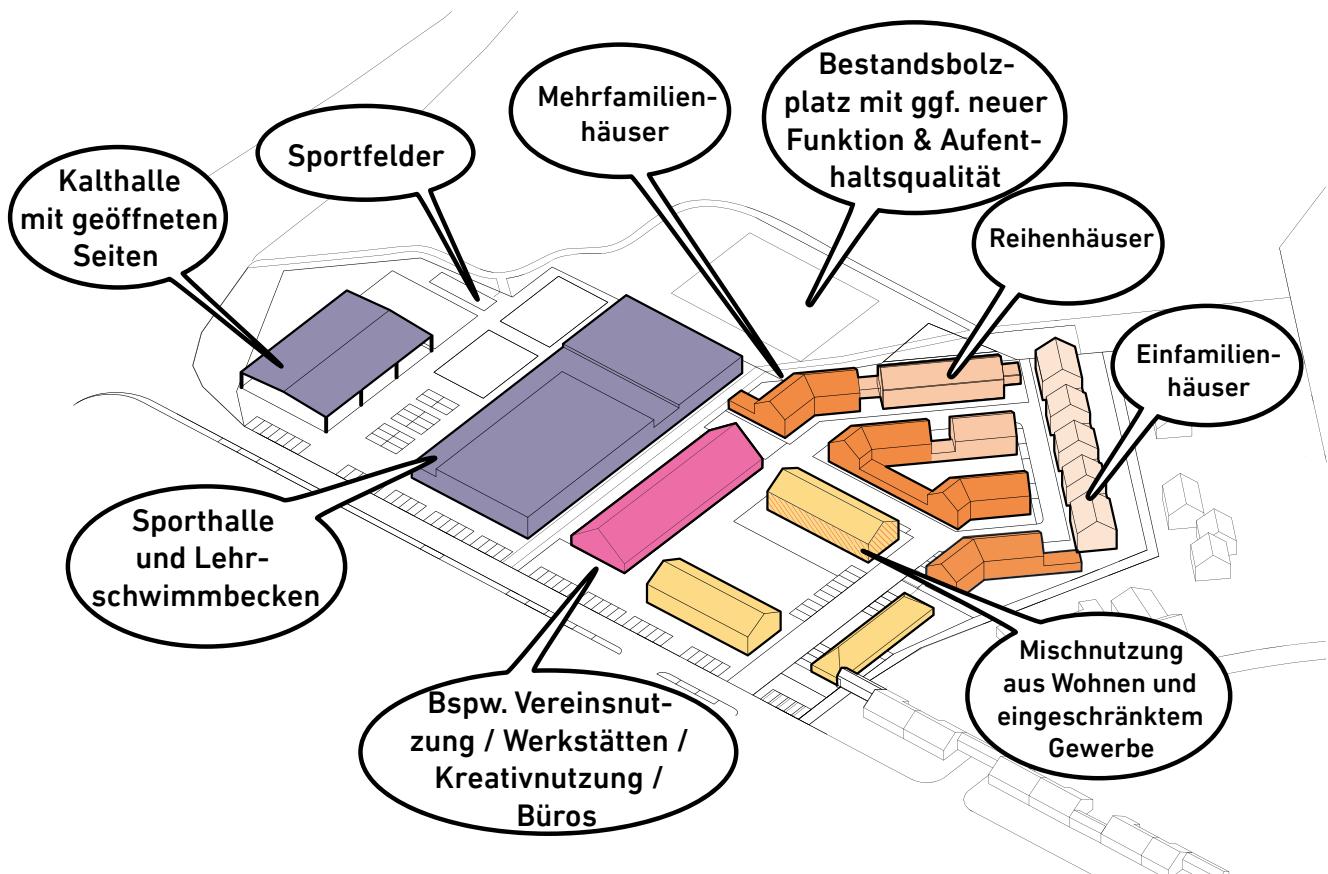
### Erschließung und Verkehr:

Die äußere Kfz-Erschließung ist grundsätzlich sowohl über den Holzweg als auch die östliche Suebenstraße möglich. Vorgeschlagen wird eine Erschließungsstraße von der Suebenstraße an der Ostseite der Platzfläche, von der aus das Wohngebiet schleifenförmig mittels einer Wohnstraße angebunden wird. Die Stellplätze der Wohngebäude werden in Garagen untergebracht. Die Stellplätze und Besucherparkstände der weiteren Nutzungen finden sich vorwiegend entlang des neuen Erschließungsstichs sowie der Suebenstraße. Dort sind ebenfalls zum Großteil die erforderlichen Stellplätze für die Sportnutzung vorgesehen. Der Sportbereich selbst wird durch eine private Zufahrtsmöglichkeit mit weiteren Parkständen erschlossen. Eine fußläufige Anbindung an Suebenheim kann zu den Straßen Am Sandhang und Waldspitze hergestellt werden. Die überörtliche Radwegeanbindung erfolgt über den Holzweg, der bei Ausbau mit separatem Geh- und Radweg versehen werden sollte. Die Variante sieht eine Mischung von Wohnnutzung, Gewerbe mit Büros und

Sportnutzung vor. Aus dem Planungsvorschlag wird angesetzt: 47 Wohneinheiten entsprechend 118 Einwohner sowie 59 Beschäftigte im Gewerbe und in Büros. Für die Nutzung der Sportflächen wird angenommen, dass zwischen 20 und 22 Uhr 60 Sportler mit dem Auto kommen. Tagsüber zwischen 8 und 20 Uhr nehmen wir 300 Sportler an, die zu 40 % mit dem Auto kommen bzw. gebracht werden. Die Tagesverkehrsbelastung liegt unter diesen Annahmen bei insgesamt etwa 756 Fahrten. Die Nutzung des Sportgeländes trägt dabei mit 360 Fahrten/Tag fast zur Hälfte des Verkehrsaufkommens bei, wobei ein großer Anteil dieser Fahrten außerhalb der üblichen Spitzenzeiten abgewickelt wird (vgl. Verkehrsberechnungen).

### Schallschutz:

In dem Bereich, in dem das Wohnen konzentriert wird, treten tags Beurteilungspegel zwischen 53 und 60 dB(A), nachts zwischen 46 und 51 dB(A) auf (Verkehrslärm). Überwiegend werden hier die Orientierungswerte für Mischgebiete eingehalten. Eine Ausnahme stellt der zum Platz hin orientierte Riegel dar. An dessen Südfassade ergeben sich Pegel von bis zu 62 dB(A) tags und 53 dB(A) nachts. Nächstgelegen zur Autobahn treten tags Pegel von bis zu 66 dB(A) und nachts von bis zu 57 dB(A) auf. Bezüglich des Anlagenlärms (Sport) haben die schalltechnischen Untersuchungen ergeben, dass diese Nutzungen mit den vorhandenen schutzwürdigen Nutzungen in Suebenheim schalltechnisch verträglich sind. Bei einer Ausweisung der geplanten schutzwürdigen Nutzungen auf dem Gelände als Mischgebiet werden ebenfalls in allen Szenarien die maßgeblichen Immissionsrichtwerte von 60 dB(A) am Abend und 45 dB(A) in der lautesten Nachtstunde sicher eingehalten. Bei einer Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebiets im Nordosten ist die Situation differenzierter zu betrachten (vgl. Schalltechnische Untersuchung zur Machbarkeitsstudie).



### Bauliche Ausnutzung



Bruttobauland: 26.640 m<sup>2</sup>

Nettobauland: 10.537 m<sup>2</sup>

### Erschließungsaufwand



GF gesamt: 3.798 m<sup>2</sup>

BGF gesamt:  
exkl. Flächen für Sport 8.525 m<sup>2</sup>

BGF Wohnen: 5.569 m<sup>2</sup>

### Nutzung



BGF Sonstiges: 2.956 m<sup>2</sup>

Wohneinheiten:

40-47

	Brutto	Netto
GRZ:	0,19	0,36
GFZ:	0,31	075





- Sondernutzung
- Sportnutzung
- Wohnen, EFH & Reihenhäuser
- Wohnen, Mehrfamilienhaus
- Büros, etc.
- Mischnutzung



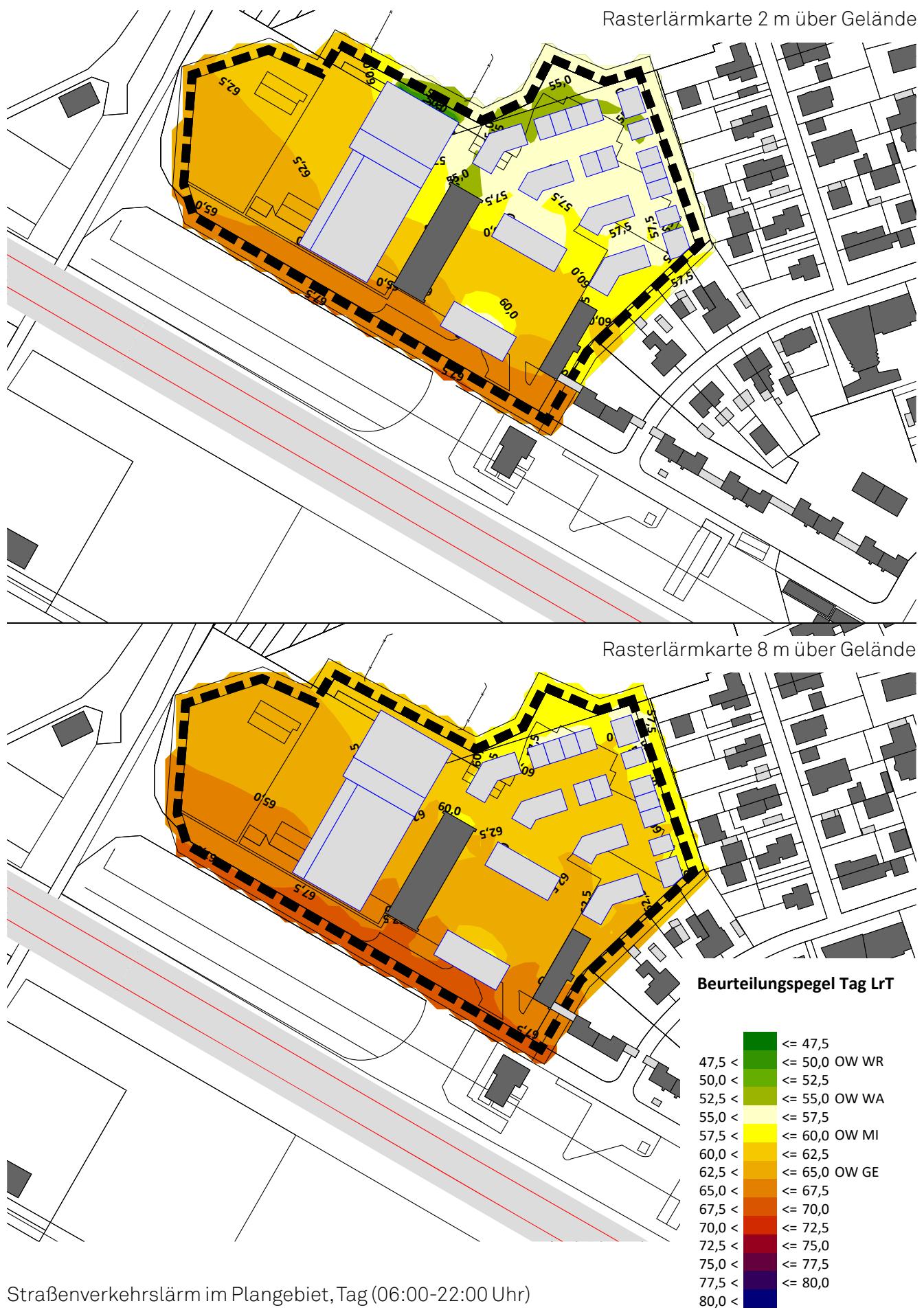
- Parkstände & Stellplätze
- Tiefgarage
- Quartiersstraße
- Fuß- & Wohnwege
- Waldwege
- Wegeverbindung, optional
- Waldwege, Bestand



- Öffentliche Freifläche
- Private Freifläche
- Gemeinschaftsgrün
- Platzfläche



## Variante Sport- und Wohnnutzung – Lärmkarten



## 6. ÜBERBLICK DER VARIANTEN

Variante 1



Bauliche Ausnutzung



Erschließungsaufwand



Nutzung



**GRÜN**      **WOHNEN**      **SONSTIGES**

BGF gesamt: 7.776 m<sup>2</sup>

BGF Wohnen: 3.506 m<sup>2</sup>

BGF Sonstiges: 4.270 m<sup>2</sup>

Wohneinheiten: ca. 17

Brutto      Netto

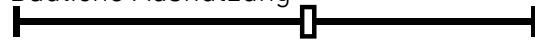
GRZ: 0,19      0,45

GFZ: 0,31      0,75

Variante 2



Bauliche Ausnutzung



Erschließungsaufwand



**GRÜN**      **WOHNEN**      **SONSTIGES**

BGF gesamt: 14.349 m<sup>2</sup>

BGF Wohnen: 5.541 m<sup>2</sup>

BGF Sonstiges: 8.808 m<sup>2</sup>

Wohneinheiten: ca. 34

Brutto      Netto

GRZ: 0,25      0,40

GFZ: 0,58      0,91

## Variante 3



Bauliche Ausnutzung



Erschließungsaufwand



**GRÜN**      **WOHNEN**      **SONSTIGES**  
 BGF gesamt:      18.713 m<sup>2</sup>

BGF Wohnen:      5.621 m<sup>2</sup>

BGF Sonstiges:      13.092 m<sup>2</sup>

Wohneinheiten:      ca. 33

## Variante 4



Bauliche Ausnutzung



Erschließungsaufwand



**GRÜN**      **WOHNEN**      **SONSTIGES**  
 BGF gesamt:      13.241 m<sup>2</sup>

BGF Wohnen:      5.617 m<sup>2</sup>

BGF Sonstiges:      3.421 m<sup>2</sup>

BGF Sport:      4.203 m<sup>2</sup>

Wohneinheiten:      ca. 47

Brutto      Netto

Brutto      Netto

GRZ:      0,29      0,51

GRZ:      0,18      0,29

GFZ:      0,75      1,35

GFZ:      0,37      0,59

## VARIANTE 3



YES, WE STEM!



# Zusammenfassung und Ausblick



## 7. ZUSAMMENFASSUNG

Die Machbarkeitsstudie zeigt unterschiedliche Entwicklungsszenarien der Fläche auf und hat diese auf ihre grundsätzliche Realisierbarkeit, bzw. die notwendigen Voraussetzungen (bspw. schallschutzrechtlicher Art), hin geprüft. Dabei wurden ebenfalls entstehende Abhängigkeiten, unter anderem hinsichtlich einer baulichen Phasierung und Nutzungszonierung zur Einhaltung von Schallschutzkennwerten, aufgezeigt.

Die im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie entwickelten Varianten bilden dabei eine Bandbreite an Möglichkeiten ab und sind nicht als fertige städtebauliche Setzungen zu verstehen. Eine Kombination verschiedener einzelner Ansätze der Varianten ist vorbehaltlich weiterer planungsrechtlicher Prüfungen denkbar und möglich. Die gezielte Steuerung der Flächenentwicklung verhindert dabei die Entstehung eines städtebaulichen Missstandes vor Ort.

### 7.1. Grundsätzliche Aspekte der Varianten

Allen Varianten haben folgende grundsätzliche Aspekte gemein:

- Den grundlegenden Charakter des Areals in eine Neuentwicklung zu überführen. Damit verbunden ist ein behutsamer Umgang mit dem Bestand (vorwiegend mit den denkmalgeschützten Bestandsbauten des Hofensembles)

- Zwischen neuer Fläche und Bestandssiedlung städtebaulich zu vermitteln und bspw. mit Gebäudehöhen entsprechend zu reagieren

- Die prägenden Bestandsbauten als Sondernutzungsbausteine bspw. für Vereine, etc. zu nutzen
- Die Möglichkeit für direkte Anlieger im nördlichen Bereich für einen Grundstückszukauf offenzuhalten
- Entwicklung eines Freiraums entlang des Holzwegs, der einen Beitrag zum Grün und zum Biotopverbundplan leisten könnte
- Verknüpfung des Areals zum Waldgebiet und Waldspielplatz und fußläufiger Anschluss zur Siedlung Suebenheim
- Eine Verminderung des bestehenden hohen Versiegelungsgrades durch die Entwicklungsvarianten
- Ausbildung einer städtebaulichen Silhouette zur BAB 656

### 7.2. Betrachtung des Straßenverkehrslärm

Die Berechnungen zum Straßenverkehrslärm zeigen, dass im Bereich der Suebenstraße am Tag Beurteilungspegel von bis zu 68 dB(A) vorliegen, in den weiter entfernt gelegenen Bereichen sinkt der Beurteilungspegel auf unter 60 dB(A). Bei Berücksichtigung einer Bebauung stellen sich an den dem Schall abgewandten Seiten geringere Pegel ein. In der Nacht werden Pegel zwischen knapp 60 dB(A) und 50 dB(A) im Plangebiet ermittelt.

Im nordöstlichen Bereich der Stem-Kaserne werden die niedrigsten Pegel ermittelt. Wenn Wohnnutzungen auf dem Gelände der Stem-Kaserne entwickelt werden sollen, sind diese Flächen

besser geeignet als andere Bereiche. Unmittelbar an der Suebenstraße treten sowohl am Tag als auch in der Nacht die höchsten Beurteilungsspeigel auf. Hinsichtlich der verschiedenen Varianten zeigt sich, dass durch parallel zur Autobahn ausgerichtete Gebäude eine bessere Abschirmung für die dahinter liegenden Bereiche erreicht werden kann. Je geschlossener diese abschirmende Bebauung ausfällt, umso besser ist die abschirmende Wirkung für das übrige Plangebiet.

Bei allen Bebauungsvarianten verbleiben Überschreitungen der Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete und teilweise auch der Orientierungswerte für Mischgebiete, so dass ein Schallschutzkonzept für eine zukünftige Nutzung erforderlich wird.

### **7.3. Betrachtung des Gewerbelärms**

Die maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 bzw. die Immissionsrichtwerte der TA Lärm von 55 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht für Allgemeine Wohngebiete werden teilweise ausgeschöpft und überschritten. Die Orientierungs- und Immissionsrichtwerte für Mischgebiete werden sicher eingehalten. Darüber hinaus waren weitere Flächen (bspw. Autobahnmeisterei) zu berücksichtigen. Sowohl am Tag als auch in der Nacht werden aufgrund der Schallabstrahlung dieser Flächen die Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete eingehalten. Bei Überlagerung der beiden Fälle wird in weiten Teilen des Plangebiets der Orientierungswert für Allgemeine Wohngebiete am Tag überschritten, in der Nacht ist etwa die Hälfte des Plangebiets von Überschreitungen betroffen. Die Orientierungswerte für Mischgebiete können dagegen eingehalten werden.

Für zukünftig ggf. im Plangebiet entstehende gewerbliche Nutzungen heißt dies, dass sie entweder über eine geringe Schallemission verfügen oder sie sich so zu organisieren haben (Ausnutzung der abschirmenden Wirkung von Gebäuden, optimierte Lage der Stellplätze etc.), dass sie keinen relevanten Beitrag zum Gewerbelärm an den geplanten und vorhandenen schutzwürdigen Nutzungen leisten. Wie es zum Beispiel bei Variante 2 der Fall ist

Die Überschreitungen der Orientierungs- bzw. Immissionsrichtwerte aufgrund des vorhandenen Gewerbelärms sind hinsichtlich des Entwicklungspotentials der Fläche kritischer zu bewerten als der Verkehrslärm. Die Geräuscheinwirkungen aufgrund des Gewerbelärms können nicht durch passive Schallschutzmaßnahmen bewältigt werden. Das bedeutet, dass an Fassaden, an denen die maßgeblichen Immissionsrichtwerte überschritten werden, keine offensichtlichen Fenster von Aufenthaltsräumen zulässig sind. Daher ist aus schalltechnischer Sicht für den weiteren Planungsprozess zu empfehlen, bei der Festlegung einer möglichen Gebietsart die Durchmischung auf dem Kasernengelände zu berücksichtigen und ggf. die Ausweisung eines Mischgebiets zu erwägen. Bei einer Ausweisung von Allgemeinen Wohngebieten sind Vorgaben für die Orientierung von Aufenthaltsräumen zu erwarten bzw. kann es zu zeitlichen Abhängigkeiten für die Bebauung der Fläche kommen. Die Erarbeitung eines abschließenden Schallschutzkonzepts erfolgt auf Ebene des Bebauungsplans.

### **7.4. Betrachtung des Anlagenlärms möglicher Sportanlagen**

In allen untersuchten Szenarien werden an den Bestandsnutzungen in Suebenheim die Immissionsrichtwerte für Reine Wohngebiete von 50

dB(A) am Abend und 35 dB(A) in der lautesten Nachtstunde eingehalten. Auch das Spitzenpegelkriterium wird sicher unterschritten. So mit sind die Sportnutzungen mit den vorhandenen schutzwürdigen Nutzungen in Suebenheim schalltechnisch verträglich.

Bei einer Ausweisung der geplanten schutzwürdigen Nutzungen auf dem Gelände der Stem-Kaserne als Mischgebiet werden ebenfalls in allen Szenarien die maßgeblichen Immissionsrichtwerte von 60 dB(A) am Abend und 45 dB(A) in der lautesten Nachtstunde sicher eingehalten. Bei einer Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebiets im Nordosten ist die Situation differenzierter zu betrachten. In den Szenarien 1 und 3 können an allen neuen Fassaden die maßgeblichen Immissionsrichtwerte für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) am Abend (20:00-22:00 Uhr) und 40 dB(A) in der lautesten Nachtstunde eingehalten werden. In den Szenarien mit Berücksichtigung einer Nutzung des ehemaligen Bolzplatzes können an einzelnen neuen Fassaden aufgrund der unmittelbaren Nähe und exponierten Lage der Fläche zu den geplanten Wohnnutzungen Überschreitungen des Immissionsrichtwerts für Allgemeine Wohngebiet von 55 dB(A) am Abend zwischen 20:00-22:00 Uhr nicht ausgeschlossen werden. Auch das Spitzenpegelkriterium kann in diesem Fall punktuell überschritten werden. Sollte eine Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebiets im Nordosten der Stem-Kaserne in Frage kommen, ist zu prüfen, welche Nutzungen in diesem Fall auf dem ehemaligen Bolzplatz möglich sind. Die Geräuscheinwirkungen aufgrund des Sportlärms können nicht durch passive Schallschutzmaßnahmen bewältigt werden. Das bedeutet, dass entweder die Nutzungsintensität des ehemaligen Bolzplatzes am Abend zwischen 20:00-22:00 Uhr zu reduzieren ist oder dass an Fassaden, an denen die maßgeblichen Immissionsrichtwerte

überschritten werden, keine öffnenbaren Fenster von Aufenthaltsräumen zulässig sind.

Bei der vorgenommenen Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass die Planung für die Sportanlagen bereits aus schalltechnischer Sicht optimiert wurde. Bei Konkretisierung der Planung, Änderung der Nutzungsintensität oder der Zahl und Art der Sportanlagen ist die schalltechnische Überprüfung für ein dann vorliegendes Nutzungskonzept zu aktualisieren.

## 7.5. Verkehrserschließung

Je nach Variante sind 300 bis ca. 800 Kfz-Fahrten in und aus dem STEM-Gelände zu erwarten. Im Bestand wurden 2019 auf dem Holzweg ca. 1500 Kfz/Tag gezählt. Einschließlich der zu erwartenden Zunahme durch die Stem-Kaserne läge dann die Verkehrsbelastung bei rund 2000 Kfz/Tag.

Wird der Holzweg für den allgemeinen Verkehr freigegeben, ist dieser zu ertüchtigen, auf eine Regelbreite 5,5 - 6,0 m auszubauen und getrennt von der Fahrtrasse ein Geh- und Radweg anzulegen. Im Zuge der Suebenstraße wird Tempo 30 und Mischverkehr Kfz/Rad angenommen, ebenso für die interne Erschließung, sofern es sich nicht um reine Wohnwege handelt, die als verkehrsberuhigte Bereiche ausgebildet werden können.

Wird nur die Variante Erschließung über den Holzweg verfolgt, sollte die Suebenstraße aber als Geh- und Radwegeverbindung zwischen Holzweg und Am Dünenrand ertüchtigt und der Anschluss Am Sandhang als Geh- und Radwegeverbindung nach Suebenheim hergestellt werden. Nach Süden sind dann beide Autobahnquerungen für den Radverkehr angebunden. Die Anbindung der Stem-Kaserne nach Norden an den Waldweg nach Seckenheim und die Straße Waldspitze sind



untergeordnete Radwege und wichtige Fußwegeverbindungen.

Angesichts der nicht optimalen Anbindung der Stem-Kaserne an den ÖPNV muss die Anbindung mit Wegen für Fahrräder, Pedelecs und Elektrokleinstfahrzeuge hohe Priorität haben. Insbesondere sind die Anbindungen an das Stadtbahn-, das S-Bahn- und Regionalbahnnetz im Umfeld entsprechend herzustellen bzw. auszubauen.

## 7.6. Varianten

Die Varianten zeigen, dass eine Anordnung von Wohnnutzungen grundsätzlich nur in vom Lärm abgewandten Bereichen möglich ist. Des Weiteren wird gezeigt, dass eine Anordnung von (eingeschränktem) Gewerbe im westlichen Bereich

möglich ist, hier jedoch bspw. auf die Anordnung der Höfe und Lieferzufahrten zu achten ist.

Auch eine Kombination aus Wohnen und Sportnutzungen gemäß dem eingereichten Konzept der TSG Seckenheim ist möglich.

Unabhängig davon wird Wohnen auf dem Areal aufgrund fehlender städtebaulicher und verkehrlichen (vor allem KFZ) Verschränkungsmöglichkeiten mit Suebenheim stets eine Insellösung mit lediglich eingeschränkten Wegeverbindungen zum Bestandsquartier darstellen.

Abhängig von der finalen Nutzungsmischung wäre für die Varianten 1-3 eine baurechtliche Einordnung des Gebietes bspw. als Mischgebiet

denkbar.

Eine (komplette) Renaturierung der Fläche bei gleichzeitigem Erhalt der Bestandsgebäude wurde im Rahmen der Bürgerveranstaltungen mehrfach gewünscht. Die Wirtschaftlichkeit der in Variante 1 dargestellten teilweisen Renaturierung des westlichen Teils des Areals durch das gewon- nene Bauland bleibt bei der beschränkten Anzahl an zu realisierenden Wohneinheiten und deren Insellage fraglich.

Variante 2 zeigt, dass eine gewerbliche Nutzung des westlichen Teils des Areals möglich wäre. Dabei müssten die Höfe und Parkplätze von der bestehenden und neuen Wohnbebauung abgewandt angeordnet werden. Des Weiteren wäre lediglich eine eingeschränkte gewerbliche Nutzung zulässig.

Die architektonische Qualität der zur Autobahn hin entstehenden „Schauseite“ müsste aufgrund der städtebaulichen Eingangssituation gesichert und eingefordert werden.

Im Rahmen der Bürgerveranstaltungen sowie Betrachtungen und Diskussionen innerhalb der

Projektgruppe hat sich gezeigt, dass Variante 3 als zu dicht und in Hinblick auf die bestehende Wohnsiedlung als städtebaulich unverträglich erachtet wird.

Variante 4 bietet viele Möglichkeiten an Sport- und Freizeitangeboten und kombiniert diese mit Sondernutzungsbausteinen (Bestandsgebäude) sowie mit Wohnen. In Hinblick auf das Freiraumkonzept „Grünzug-Ost“ und die Biotopverbundplanung kann diese Variante als ein inhaltlicher Beitrag im Sinne einer Freiraum- und Grünverbindung zu diesen Konzepten betrachtet werden.

Eine aktuell fehlende Flächenalternative für die TSG Seckenheim lässt diese Variante als eine Möglichkeit erscheinen, den Bedarf an notwendigen Sportflächen zu ermöglichen. Eine während der letzten Informationsveranstaltung in Aussicht gestellte Prüfung der Luftschatstoffbelastung des Areals wurde im Rahmen einer lufthygienischen Untersuchung im Sommer 2019 durchgeführt. Diese kam zu dem Ergebnis, dass keine Gesundheitsgefährdung beim Aufenthalt im Freien bzw. bei der Ausübung von Sport auf der Fläche besteht.



## 8. AUSBLICK & EMPFEHLUNG

Ziel der Machbarkeitsstudie war es, mehrere Nutzungsszenarien und deren Abhängigkeiten hinsichtlich verschiedener stadtplanerischer Faktoren, wie zum Beispiel des Lärmschutzes, der baulichen Dichte, der möglichen Nutzungsmischungen und der Erschließung auf ihre grundsätzliche (planungsrechtliche) Machbarkeit zu prüfen.

Die hier vorliegenden Ergebnisse zeigen unter anderem, dass Wohnen und auch Gewerbe auf der Fläche, unter bestimmten Voraussetzungen in Hinblick auf den Schallschutz, möglich ist. Zudem, dass unterschiedliche Nutzungsmischungen, -szenarien, Dichten, Strukturen und Erschließungsansätze realisierbar sind. So auch eine Sportnutzung.

Dabei sind die entwickelten Ansätzen als Darstellung einer Bandbreite an Möglichkeiten zu verstehen und nicht als abschließende städtebauliche Setzung.

Die städtebauliche Machbarkeitsstudie dient somit als Basis und Hilfestellung für weitere Abstimmungs-, Abwägungs- und Planungsschritte sowie als Grundlage für die weitere politische Entscheidungsfindung.

Wichtige Aspekte der weiteren Planung sind die Prüfung einer Ertüchtigung, beziehungsweise eines Ausbaus des Holzwegs und / oder des östlichen Abschnittes der Suebenstraße sowie eine Anbindung des Areals für Fußgänger und Radfahrer an das Bestandsquartier.

Sollte im weiteren Verlauf eine Wohnnutzung von Teilen des Areals anvisiert werden, so ist die Erarbeitung eines abschließenden Schallschutzkonzepts (auf Ebene des Bebauungsplans) erforderlich. Dabei ist je nach Gebietstypausweisung (bspw. WA / eingeschränktes GE / MI / MU) ggf. eine entsprechende Nutzungszonierung, zeitliche Abhängigkeiten oder auch die schallschutzrechtliche Beurteilung des bestehenden Bolzplatzes zu berücksichtigen. Diese kann ggf. auch Auswirkungen auf die zeitliche Nutzbarkeit des Bolzplatzes haben.

Bei einer Ausweisung von Allgemeinen Wohngebieten sind Vorgaben für die Orientierung von Aufenthaltsräumen zu erwarten bzw. kann es zu zeitlichen Abhängigkeiten für die Bebauung der Fläche kommen.

Der Baumbestand ist im weiteren Planungsverlauf zu erfassen und auf seine Schutzbedürftigkeit zu prüfen.

Aufgrund des aktuellen Flächen- und Raumbedarfs sowie des Fehlens alternativer Entwicklungs- und Ausbreitungsmöglichkeiten in Seckenheim empfehlen wir die weitere Prüfung einer Nutzung der Fläche durch die TSG Seckenheim.

Die hier entwickelte Variante funktioniert unter den jetzigen Nutzungs- und Flächenanforderungen, die von der TSG Seckenheim zur Verfügung gestellt wurden. Sie stellt jedoch keinen endgültigen städtebaulichen Entwurf dar und es sind gegebenenfalls weitere zukünftige Flächenbedarfe und Nutzungsvorstellungen des Vereins sowie ggf. weiterer Vereine zu ermitteln und, falls möglich, zu integrieren.

Als weiteres Freizeitangebot kann diese Nutzung

einen unterstützenden Baustein des Freiraumkonzepts „Grünzug-Ost“, der Biotoptverbundplanung sowie des Infrastrukturangebotes in Suebenheim darstellen.

Im Falle der Weiterverfolgung einer Sport- und Vereinsnutzung auf der Fläche müsste der Raum- und Platzbedarf für den Sport konkretisiert werden. Hierzu empfehlen wir die Erstellung eines dezidierten Nutzungskonzepts seitens der TSG Seckenheim, das hinsichtlich der Flächen- und Raumanforderungen, der Nutzungsart und Intensität sowie in Hinblick auf gestalterische Aspekte klare Anforderungen und Zielvorgaben beinhaltet. Auf dieser Grundlage können dann

weiterführende Verkehrs- und schalltechnische Untersuchungen und vertiefende Planungen vorgenommen werden.

In diesem Zuge und vor dem Hintergrund eines ggf. perspektivisch größeren Flächenbedarfs durch die TSG Seckenheim oder auch anderer (Seckenheimer) Sportvereine ist auch zu prüfen, ob nicht die gesamte Fläche einer Sport-, Grün und/oder Freizeitnutzung zuzuführen wäre. Zudem aufgrund fehlender städtebaulicher und verkehrlicher (KFZ) Anbindungsmöglichkeiten an den Bestand eine Wohnnutzung eine wenig integrierte Insellösung darstellen würde.





# Planungsteam und Anlagen

## 9. PLANUNGSTEAM

Beteiligte Planungsbüros:

Yalla Yalla! – Kramer & Lang GbR

- Dipl.-Ing. Wulf Kramer, Architekt

MESS Stadtplaner Amann & Groß PartGmbB

- Dipl.-Ing. Timo Amann, Freier Stadtplaner
- Hanna Rauschkolb, M.Sc.

Verkehrsplanung Link

- Dipl.-Ing. Christoph Link, Verkehrsplaner SRL/IfR

WSW & PARTNER GMBH – Planungsbüro für Umwelt | Städtebau | Architektur

- Ute Lehnertz

Teilnehmer aus der Verwaltung:

- Klaus-Jürgen Ammer, Fachbereich Stadtplanung, Beauftragter für Konversion & Leitung Projektgruppe Konversion
- Dipl.-Ing. Julia Deißler, Stadtplanerin
- Christian Preuß, M.Sc. Raumentwicklung

- Jakob Lenz

- Yvonne Knapstein

Teilnehmer der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben an der dritten Bürgerveranstaltung:

- Frau Barbara Mai
- Frau Martina Block
- Herr Norbert Baro
- Frau Rosa Illert (Ortsbgehung)

Vertreter aus der Zivilgesellschaft:

- Vorstand der TSG Seckenheim, Herr Andreas Hänssler
- Verteter der Bürgerinitiative STEM, Herr Dr. Darius Khoschesslan

Moderation der zweiten und dritten Bürgerveranstaltung:

team ewen GbR – ewen, knapstein, schönfelder





## IMPRESSUM

Herausgeber:  
Stadt Mannheim  
Dezernat IV  
Bauen, Planen, Verkehr, Sport  
Fachbereich Stadtplanung  
Projektgruppe Konversion  
Collinistraße 1  
68161 Mannheim

**STADTMANNHEIM**<sup>®</sup>

Text, Fotos und Grafiken:  
Yalla Yalla! Kramer und Lang GbR und  
MESS PartGmbB

Bildnachweis:  
Luftbilder: Geobasisdaten © LGL,  
(www.lgl-bw.de), 2017.

November 2019