

Strukturplanung Konversion

Bericht



Auftraggeber:

Collinistraße 1
68161 Mannheim

Projektteam:

Herwig Gross
Arno Knöbl
Susanne Metz
Bodo Rose
Gerald Schwemmler
Hans Skarke
Jens Weisener

Planungsbüros:

Torsten Becker Dipl.-Ing. Stadtplaner
Henrike Specht Dipl.-Ing. Architektin
Kennedyallee 34 * 60596 Frankfurt am Main
tel 069.260140-43 * fax 069.260140-41
info@bsplus.de * www.bsplus.de

Dittmann + Komplizen
Landschaftsarchitektur
Thomas Dittmann Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt
Wiesenstr. 23 * 60385 Frankfurt am Main
tel 069.945 973 69 * fax 0321.21237529
thomas.dittmann@dk-la.de * www.dk-la.de

Quellennachweis:

Alle Grafiken und Fotos stammen - soweit nicht anders vermerkt - vom Planungsbüro BS+ städtebau und architektur und dürfen nur mit Quellenangabe verwendet werden.

Entwurf Arbeitsstand 30.06.2012
redaktionelle Überarbeitung 19.07.2013

Vorwort 4

Projektanlass und Vorgehensweise	5
Strukturplanung Konversion - Kurzfassung	7

A Gesamtstädtische Rahmenbedingungen 8

Siedlungsstruktur / Überblick	10
Lage der Konversionsflächen	12
Entstehung der Konversionsflächen	14
Übergeordnete Zielvorstellungen der Stadtentwicklung	16

Freiraum 20

Freiräume	22
Freiraumsystem	24
Schutzgebiete	28
Klima	32

Erschließung 36

Straßennetz	38
Flugverkehr	40
Wasserstraßen	40
Eisenbahnnetz	40
Straßenbahn- und Busnetz	42
Radwegenetz	44

Bebauung 46

Wohnstandort	48
Versorgungszentren und Bildungsstätten	58
Wirtschaftsstandort	60
Baustruktur	64

B Betrachtung der Konversionsflächen 66

Hammonds Barracks	68
STEM Barracks	84
Turley Barracks	98
Spinelli Barracks	114
Taylor Barracks	130
Sullivan Barracks	146
Benjamin Franklin Village	
Funari Barracks	
Coleman Barracks	164
Rheinau-Kaserne	180

C Strategische Leitlinien 186

Kontinuität der Planungsziele - neue Akzente	188
Grünzüge	190
Neue Wohnstandorte und -qualitäten	196
Arbeiten	198
Integration der Konversionsflächen in den Stadt- und Landschaftsraum	200
Strategischer Aktionsraum Nordosten	202
Umsetzung	204



Vorwort

Um auf eine mögliche Freigabe der Militärf Flächen vorbereitet zu sein, hat der Fachbereich Städtebau bereits in 2010 die Arbeiten für eine Strukturplanung aufgenommen. Ziel war es, eine Art »Planungshandbuch« zu erstellen, um zum einen die an vielen Stellen verstreuten Materialien und Grundlagen zusammenzuführen, zu sichten, zu ordnen und aufzubereiten, zum anderen einen Planungsrahmen für spätere vertiefende städtebauliche Konzepte bereitzustellen. Entsprechend haben wir die Planungsbüros BS+ städtebau und architektur mit Dittmann + Komplizen Landschaftsarchitektur Ende 2010 beauftragt, mittels einer räumlich übergreifenden und inhaltlich querschnittsorientierten Strukturplanung die für den Konversionsprozess notwendigen stadtplanerischen Grundlagen zu erarbeiten.

Die planerische Bearbeitung erfolgte auf zwei Betrachtungsebenen: der Gesamtstadt mit ihren übergeordneten Zielvorstellungen und den stadtreionalen Verflechtungen und den Einzelstandorten mit ihren vielfältigen Begabungen und Restriktionen.

Auf der Ebene der Gesamtstadt wurden die vorhandenen sektoralen Konzepte ausgewertet und auf ihre Relevanz für die jeweiligen Flächen untersucht. Simultan zur gesamtstädtischen Betrachtung wurden die Einzelstandorte genauer angesehen. Es wurde der jeweilige städtebauliche Kontext der Flächen betrachtet, die spezifische Situation der einzelnen Konversionsflächen analysiert und schließlich für jedes Areal Planungsempfehlungen ausgesprochen. Auf Basis dieser Erkenntnisse wurden schließlich zusammenfassende strategische Leitlinien für den Konversionsprozess formuliert.

Die Ergebnisse dieser Planungsüberlegungen sind in dem vorliegenden Bericht dokumentiert. Dabei ist ein zentrales Ergebnis, dass bei der Bewältigung der Herausforderung Konversion eine Änderung der grundlegenden Zielvorstellungen der Stadtentwicklung nicht erforderlich ist. Die Konversion bietet jedoch sehr wohl den Anlass, Ziele und Konzepte zur Stadtentwicklung weiter fortzuschreiben, zu aktualisieren und inhaltlich zu akzentuieren.

Das im Modell Räumliche Ordnung dargestellte Prinzip der radialen Grünzüge wird dabei auch zukünftig die konzeptionelle Basis für die übergeordnete Freiraum- und Siedlungsstruktur darstellen. Damit kann die Stadtentwicklung den Anforderungen des Klimawandels, der Erholungsqualität, der Identitätsstiftung, der Adressbildung und der Biotopvernetzung entsprechen.

Die Konversion eröffnet vielfältige Entwicklungschancen in den Bereichen Wohnen, Gewerbe und Freiraum.

So kann das Wohnungsangebot in qualitativer und quantitativer Hinsicht erweitert und Mannheim als attraktiver Wohnstandort profiliert werden. Durch die Schaffung von Wohnraum für verschiedene Zielgruppen mit unterschiedlichen Lebensstilen können potentielle Abwanderer in die Umlandgemeinden in Mannheim gehalten werden. Eigenheime in attraktiver Wohnlage können insbesondere auf den Spinelli Barracks, Hammonds Barracks und Benjamin Franklin Village entstehen.

Auch bietet die Konversion Chancen für eine Ausweitung des qualifizierten Arbeitsplatzangebotes. Dabei sollten insbesondere die Cluster Kreativwirtschaft und Technologie sowie Medizintechnologie durch die Bereitstellung geeigneter Flächen und Immobilien sowie der Herausbildung urbaner Strukturen unterstützt werden. Hierzu kommen insbesondere die Turley Barracks, Taylor Barracks sowie die Teilfläche Benjamin Franklin Village an der B 38 in Frage.

Die Konversionsflächen sind mit ihrer Umgebung nur geringfügig verflochten und bilden mitunter sogar massive Barrieren im städtischen Gefüge oder den Landschaftsräumen. Mit der Umnutzung zu Grünflächen können insbesondere in den Bereichen Spinelli Barracks und Coleman Barracks großräumige, klimaökologisch wirksame Grünzüge realisiert werden. Darüber hinaus sind kleinräumige, klimaökologisch wirksame Grünvernetzungen zwischen den Konversionsflächen und den benachbarten Quartieren notwendig.

Mit den Turley Barracks, Spinelli Barracks, Benjamin Franklin Village und Taylor Barracks konzentrieren sich vier Konversionsflächen im Nordosten des Stadtgebiets. Diese Einzelflächen lassen sich aufgrund ihrer Wechselwirkungen in einen größeren räumlich-funktionalen Rahmen zusammenführen. Der dabei entstehende Aktionsraum Nordost spannt sich zwischen dem Grünzug Nord und dem Grünzug Nordost auf. Die B 38 fungiert als zentrale Erschließungsachse, an die sich wechselseitig die Konversionsflächen anlagern. Wegen ihrer massiven Trennwirkung verhindert sie jedoch die Verflechtungen in diesem Raum. Deshalb sind zukünftig das Erscheinungsbild der B 38 und ihre stadträumliche Wirkung in Richtung einer adressbildenden Stadtstraße mit Boulevardcharakter weiter zu entwickeln.

Die in diesem Bericht vorgelegten Bestandsaufnahmen und grundsätzlichen Planungsüberlegungen haben in die inzwischen fortgeschriebenen und weiterentwickelten Planungskonzepte zu den einzelnen Konversionsstandorten Eingang gefunden. Darüber hinaus lieferten sie die Planungsgrundlagen für städtebauliche Wettbewerbe und mehrere studentische Arbeiten.

Vor diesem Hintergrund erscheint es sinnvoll, über die engere, verwaltungsinterne Verwendung die Strukturplanung einem breiteren Interessenkreis zugänglich zu machen und sie zu veröffentlichen.

Abschließend bleibt anzumerken, dass Stadtentwicklung ein langfristig angelegter Prozess ist. Die insgesamt über 500 ha Konversionsflächen sollten deshalb nicht zwingend innerhalb eines kurzen Zeitraums umgenutzt werden. Es sollten auch Optionen für die Bedürfnisse nachfolgender Generation mitbedacht und offengehalten werden.

Klaus Elliger
Fachbereichsleiter Städtebau

Projektanlass und Vorgehensweise

Im Juni 2010 teilte die Standortverwaltung der amerikanischen Streitkräfte mit, dass die Militärf Flächen in der Stadt sukzessive bis zum Jahr 2015 frei werden. Mit einem Gesamtumfang von ca. 530 ha prägen die militärisch genutzten Flächen (inkl. der schon 1995 freigewordenen Rheinau-Kaserne) große Teile des Stadtgebiets, insbesondere im Nordosten und Norden.

Angesichts des Umfangs der Flächen stellt dies eine besondere Herausforderung, aber auch eine einmalige Chance dar. Es ist unverzichtbar, die Verwertung und Nutzbarmachung der militärisch genutzten Flächen auf Basis eines tragfähigen, belastbaren und zukunftssicheren Gesamtkonzepts zu betreiben und sich nicht von eher zufälligen Einzelfallentscheidungen leiten zu lassen.

Aufgrund der Gesamtgröße der Flächen bieten sich zahlreiche räumliche wie auch thematische Entwicklungsfelder an, die eine nachhaltig positive Wirkung auf das gesellschaftliche, wirtschaftliche und kulturelle Leben sowie auf die städtebauliche und die ökologische Entwicklung der Stadt Mannheim entfalten können. Die Flächen bieten ein enormes Potenzial um Mannheim als »Deutschlands kompakteste Metropole« nachhaltig weiterentwickeln zu können. Vor dem Hintergrund der Gesamtstrategie »Change²« der Stadt Mannheim sind die räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Flächen zu untersuchen. Dabei sind die in »Change²« definierten, nachfolgend auszugsweise dargestellten Ziele zu beachten:

- Stärkung der ökologisch und sozial ausgewogenen Urbanität der Metropole Mannheim
- Einbindung in eine gesamtstädtische Strategie zum Umgang mit dem Klimawandel (Schutz vor dem Klimawandel und Anpassung an den Klimawandel)
- Unterstützung des Prozesses, dass Mannheim sich als Stadt der Talente und der Bildung etabliert
- zielgesteuerte Flächenentwicklung, um überdurchschnittlich viele Unternehmer und Gründer zu gewinnen
- Mannheim ist Vorbild für das Zusammenleben in Metropolen und wird durch etablierte, aber auch neue stadträumliche und städtebaulich-ökologische Konzepte diese Position ausbauen
- Mannheim ist in der Spitzengruppe der besonders stadtstrukturell und kreativwirtschaftlich geprägten und wahrgenommenen Städte (Ziel: Kulturhauptstadt 2020)
- mit der Nachnutzung der Militärf Flächen eröffnen sich mannigfache Möglichkeiten der Unterstützung wirtschaftlich starker Akteure aber auch kreativwirtschaftlicher Impulsgeber

Eine zielgerichtete Stadtentwicklung, die mit einer positiven Vision einer zukunftsfähigen Stadt verbunden ist, verlangt nach einer Feinsteuerung dieses Entwicklungspotenzials. Insbesondere die Verbesserung der baulichen Struktur und einer zeitgemäßen Fortentwicklung unter Berücksichtigung urbaner Identität und Attraktivität, sozialer Stabilität und wirtschaftlicher Anziehungskraft sind bei Erhaltung und Förderung kultureller und ökologischer Vielfalt anzustreben. Beabsichtigt ist es, mit den Nachnutzungsvorschlägen die Attraktivität und Außenwirkung der Stadt als familienfreundliche Metropole im Rhein-Neckar-Raum zu stärken.

Die planerische Bewältigung der Herausforderungen erfolgt auf zwei Betrachtungsebenen: zum einen die Gesamtstadt mit ihrem übergeordneten Zielvorstellungen und den stadtreionalen Verflechtungen, zum anderen die Einzelstandorte mit ihren vielfältigen Begabungen und Restriktionen.

Die Betrachtung beider Ebenen erfolgte simultan, um Rückkoppelungen zu ermöglichen. Der vorliegende Bericht gliedert sich redaktionell in drei Kapitel:

A: die Rahmenbedingungen der Gesamtstadt

Auf der Ebene der Gesamtstadt werden die vorhandenen Konzepte insbesondere zu Wohnen, Kultur und Wirtschaft, Bildung, Freizeit und Verkehr ausgewertet und auf ihre Relevanz für die jeweiligen Flächen untersucht.

B: die Betrachtung der Einzelflächen

Für die einzelnen Standorte wird der städtebauliche Kontext betrachtet, die Konversionsflächen analysiert und schließlich Planungsempfehlungen ausgesprochen.

C: die Strategischen Leitlinien

Auf Basis der Erkenntnisse der beiden ersten Kapitel werden schließlich zusammenfassende strategische Leitlinien für den Konversionsprozess formuliert.

An der Erstellung dieser Strukturplanung waren neben den beiden Planungsbüros auch Vertreter des Fachbereichs Städtebau der Stadt Mannheim beteiligt. In einem kooperativen Prozess wurden seit Ende des Jahres 2010 die Inhalte der Strukturplanung entwickelt und mit wesentlichen Akteuren der Verwaltung diskutiert und abgestimmt.

Parallel zu diesem Bericht wurde eine Materialsammlung mit detaillierteren Informationen zu den Einzelstandorten erstellt.

A » Rahmenbedingungen Gesamtstadt

C » Strategie für die Konversionsflächen

B » Betrachtung der Einzelstandorte



COL

Coleman Barracks
inkl. Class III Point
226,6 ha
Übergabe bis Ende 2015 (Class III Point 2010)



BFV

Benjamin Franklin Village
inkl. Funari Barracks und Sullivan Barracks
144,3 ha
Übergabe ab Ende 2012 bis Ende 2014



TAY

Taylor Barracks
45,3 ha
Übergabe 2011 erfolgt



TUR

Turley Barracks
12,7 ha
Übergabe 2007 erfolgt



SPI

Spinelli Barracks
80,9 ha
Übergabe bis Ende 2015



HAM

Hammonds Barracks
9,2 ha
Übergabe 2011 erfolgt



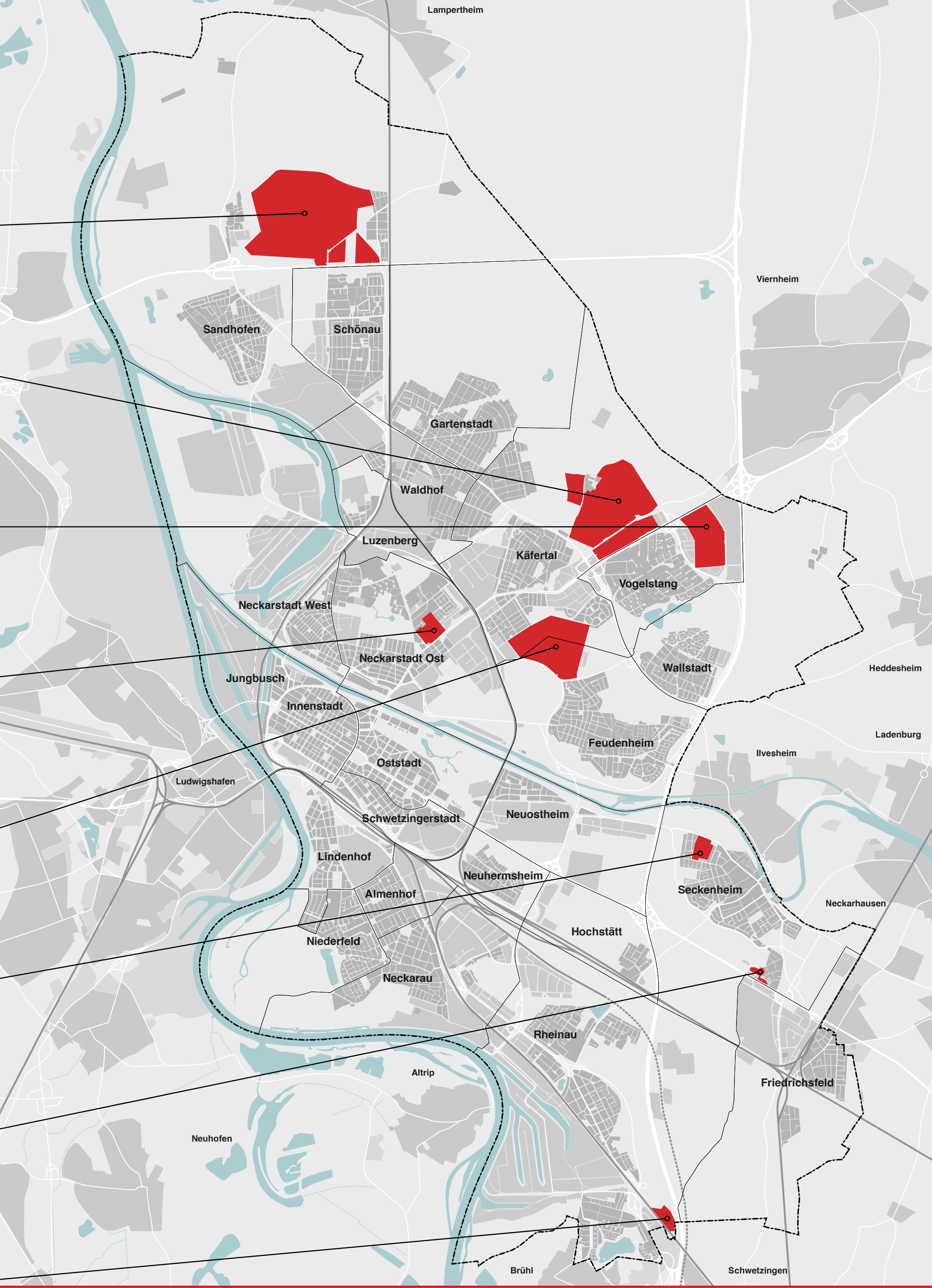
STE

STEM Barracks
3,0 ha
Übergabe 2011 erfolgt



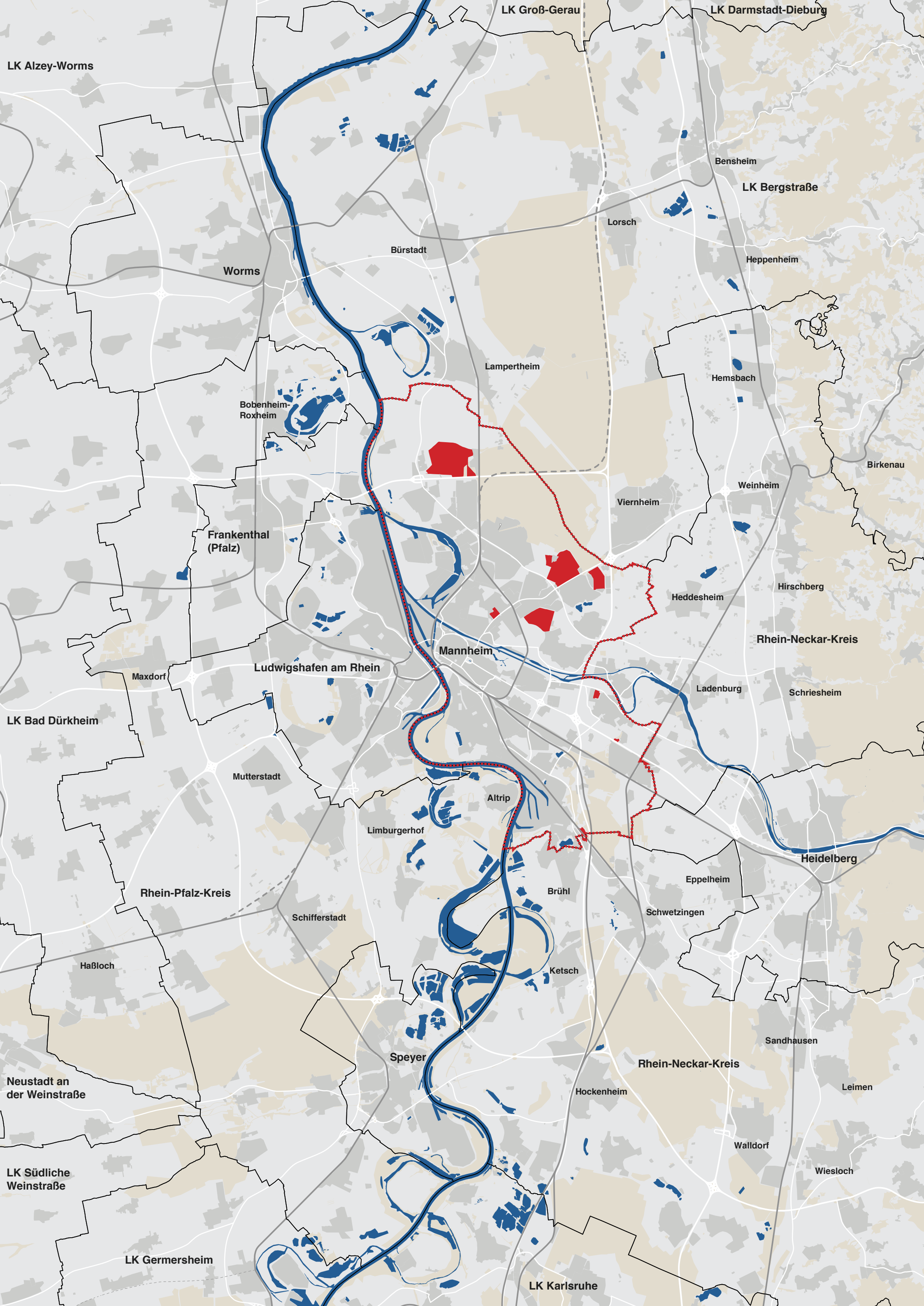
RHE

Rheinau-Kaserne
7,8 ha
Übergabe 1995 erfolgt



A

Gesamtstädtische
Rahmenbedingungen



LK Groß-Gerau

LK Darmstadt-Dieburg

LK Alzey-Worms

Bensheim

LK Bergstraße

Lorsch

Bürstadt

Worms

Heppenheim

Lampertheim

Hemsbach

Bobenheim-
Roxheim

Birkenau

Weinheim

Frankenthal
(Pfalz)

Viernheim

Heddesheim

Hirschberg

Mannheim

Rhein-Neckar-Kreis

Ludwigshafen am Rhein

Maxdorf

Ladenburg

Schriesheim

LK Bad Dürkheim

Mutterstadt

Altrip

Limburgerhof

Heidelberg

Rhein-Pfalz-Kreis

Eppelheim

Schifferstadt

Schwetzingen

Haßloch

Brühl

Ketsch

Speyer

Rhein-Neckar-Kreis

Hockenheim

Sandhausen

Leimen

Neustadt an
der Weinstraße

Walldorf

Wiesloch

LK Südliche
Weinstraße

LK Germersheim

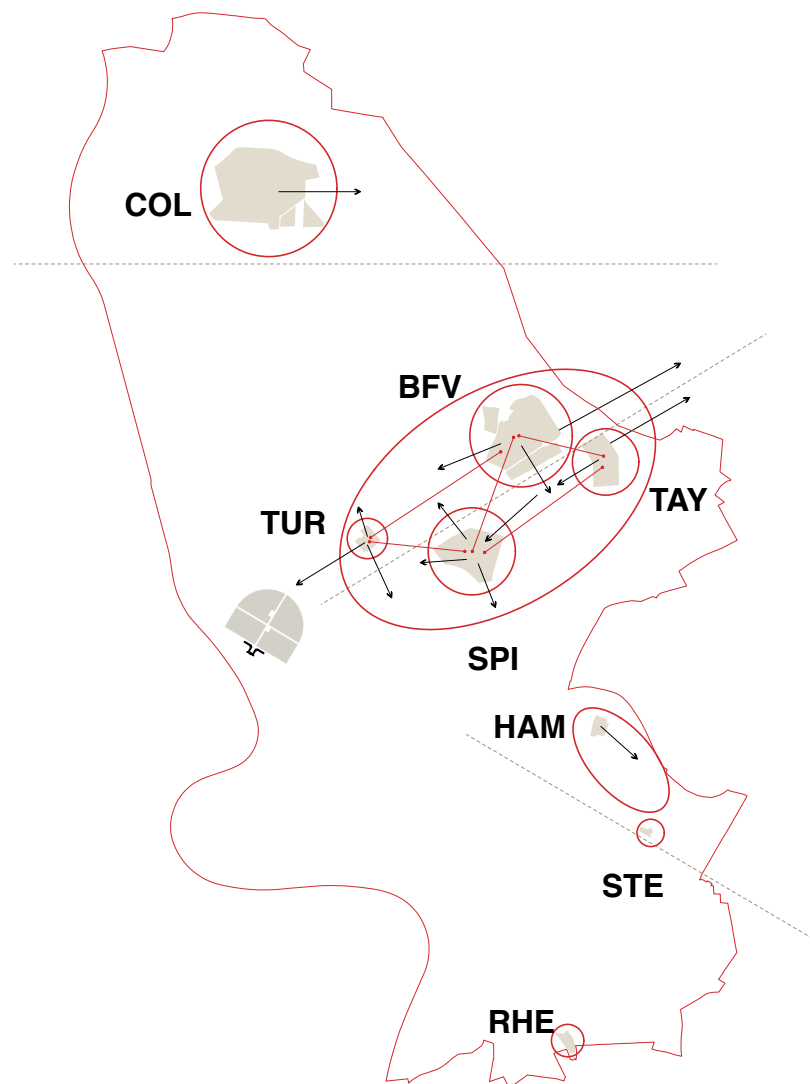
LK Karlsruhe

Siedlungsstruktur

Überblick

Lage der Konversionsflächen

Das Mannheimer Stadtgebiet ist insgesamt 144,96 qkm groß. Der Anteil der insgesamt 529,7 ha großen Konversionsflächen an der Gesamtfläche des Stadtgebiets beträgt 3,65 %, bezogen auf die bebauten Flächen (50,43 qkm) liegt der Anteil der Konversionsflächen bei 10,5 % (Quelle: ALB-Jahresstatistik 31.11.2012).



Die Coleman Barracks (COL) stellen inkl. des Class III Points mit 226,6 ha die größte Konversionsfläche Mannheims dar. Das Areal befindet sich in peripherer Lage im nördlichen Stadtgebiet zwischen den Siedlungen Scharhof im Westen und Blumenau im Osten im Übergangsbereich zur offenen Landschaft der Rheinniederung. Die Entfernung zur Innenstadt der Nachbargemeinde Lampertheim in Südhessen beträgt weniger als 4 km, zur Stadt- und Landesgrenze sind es etwa 1,1 km.

Während die Coleman Barracks als isoliert gelegenes Gebiet jenseits der Autobahn angesehen werden können, ballen sich die Mehrzahl der anderen Konversionsflächen im nordöstlichen Stadtgebiet in einem Korridor beiderseits der Achse Innenstadt - Viernheim. Die 12,6 ha große Fläche der ehemaligen Turley Barracks (TUR) weisen einen innenstadtnahen und innerhalb des gesamten Stadtgebiets zentralen Standort auf, der nahezu komplett in die umgebende Baustruktur des Stadtteils Neckarstadt Ost integriert ist. Etwas weiter östlich befinden sich die 80,9 ha großen Spinelli Barracks (SPI) an der Schnittstelle der Stadtteile Käfertal und Feudenheim. Das Areal liegt nahezu komplett innerhalb des Grünzugs Nordost und wirkt als Fremdkörper in der Siedlungsstruktur.

Das Benjamin Franklin Village (BFV) stellt mit 144,3 ha Größe eine der größten amerikanischen Wohnsiedlungen außerhalb der USA dar. Es ist als eigenständige Siedlung am nördlichen Rand des Stadtteils Käfertal entstanden. Der südliche Teilbereich des BFV wird gebildet von den Funari Barracks und der nördliche von den Sullivan Barracks.

Am östlichen Rand des Stadtgebiets befinden sich die Taylor Barracks (45,3 ha). Die Taylor Barracks und das Benjamin Franklin Village befinden sich unmittelbar an der Stadtgrenze zu Viernheim (gleichzeitig Landesgrenze zu Hessen).

Die Hammonds Barracks (HAM) stellen mit 9,2 ha ein räumlich integriertes Areal innerhalb des Stadtteils Seckenheim dar. Die Lage zeichnet sich durch den direkten Bezug zum Neckar aus.

Als Sonderfall sind die ehemaligen 3 ha großen STEM Barracks (STE) am südlichen Rand Seckenheims anzusehen. Die Fläche geht auf eine ehemalige Autobahntankstelle und -straßenmeisterei zurück. Das Areal liegt im Mannheimer Südosten.

Ganz am südlichen Stadtrand an der Grenze zu Schwetzingen befindet sich die 7,8 ha große Rheinau-Kaserne (RHE) als peripherer, räumlich nicht integrierter Standort am Rand des Dossenwalds. Sie liegt in Nachbarschaft zu weiteren Konversionsflächen in Schwetzingen.

In den benachbarten Gemeinden existieren weitere Konversionsflächen, die sich teilweise in geringer Entfernung zu der Stadtgrenze befinden, z. B. im Nordosten die Lampertheim Training Area oder der Übungsplatz Hirschacker in Schwetzingen.

Neben diesen aktuellen Konversionsflächen existierten in Mannheim weitere militärisch genutzte Areale, die in eine zivile Nutzung überführt wurden:

- auf dem Areal der 1994 freigewordenen ehemaligen Ludwig-Frank-Kaserne der Bundeswehr in der Neckarstadt-Ost entsteht seit 2002 das Wohnquartier Centro Verde
- die ehemalige Gendarmerie-Kaserne in Schönau wurde 1991 aufgegeben und in ein Wohngebiet umgewandelt
- das 2008 freigewordene QM-Depot in Friedrichsfeld wird derzeit in ein Gewerbegebiet umgewandelt
- das Casino der Turley Barracks wurde 1999 aus der Liegenschaft herausgelöst und privatisiert (Biotopia)
- der sog. Coal Point der amerikanischen Streitkräfte im Rheinau-Hafen wurde 2002 aufgegeben und dem Areal des Großkraftwerks zugeschlagen
- der Nebeniusblock an der Friedrich-Ebert-Straße, der bis Mitte der 1990er Jahre das Kreiswehrrersatzamt beherbergte



Legende

- Konversionsfläche
- Siedlungsfläche (Wohnen)
- Gewerbe-, Industriefläche
- Grünfläche
- Landwirtschaftsfläche
- Waldfläche
- Wasserfläche
- Verkehrsfläche
- Bahntrasse
- Stadtteilgrenze
- Stadtgrenze

Entstehung der Konversionsflächen

Die Stadt Mannheim entwickelte sich an der Mündung des Neckars in den Rhein. Wie der nebenstehende Plan aus der Zeit vor dem Jahr 1600 zeigt, war das Stadtgebiet umfangreichen Metamorphosen durch die Änderung der Flussläufe unterworfen. Mannheim wurde erstmals 766 erwähnt und ab 1606 durch den Pfälzer Kurfürst Friedrich IV zu einer Festung ausgebaut. Die Stadtgeschichte ist wesentlich durch die militärische Funktion des Standorts geprägt.

An zahlreichen Stellen kann man auch heute noch anhand des Stadtgrundrisses die ehemalige Topografie erkennen. Besonders markant treten die ehemaligen Flussschleifen am Aubuckel (Südwestrand der Spinelli Barracks), am Sandtorfer Bruch (Nordoststrand der Coleman Barracks) sowie an der Hochuferstraße (Westrand der Turley Barracks) hervor.

Die ehemaligen **Turley Barracks** entstanden in einem Bereich, der schon im 19. Jahrhundert als Exerzierplatz genutzt wurde. Die Anlage wurde um 1900 als Kaiser-Wilhelm-Kaserne errichtet und in der Folge nur geringfügig geändert und erweitert. Nach 1945 wurde die Kaserne von den amerikanischen Streitkräften übernommen.

Mit Beginn der Militarisierung durch das NS-Regime begann ab Mitte der 1930er Jahre der Bau mehrerer Kasernenanlagen in Mannheim, die auch nach 1945 den Kern der amerikanischen Militäreinrichtungen darstellten und nach ähnlichen Bebauungskonzepten mit typisierten Gebäuden geplant wurden.

Das Areal der ehemaligen **Coleman Barracks** war bis Anfang der 1930er Jahre im westlichen Teil landwirtschaftlich genutzt und im östlichen Teil bewaldet. Während die Siedlung Scharhof schon im frühen Mittelalter existierte (erste urkundliche Erwähnung 764), entstand die Siedlung Blumenau erst ab dem Jahr 1933 im Zusammenhang mit den Bemühungen einer Kultivierung des Feuchtgebiets des Sandtorfer Bruchs und mit dem Ziel eine Gärtnersiedlung anzulegen. Ab 1935 begann auf dem Plateau über der ehemaligen Rheinschleife der Bau eines Fliegerhorsts mit den dazugehörigen Kasernenbauten (Fliegerhorst-Kaserne). Die im Krieg teilweise zerstörte Anlage wurde 1945 von den amerikanischen Streitkräften übernommen und erheblich erweitert. Am südöstlichen Rand entstand ein Treibstofflager, der sog. Class III Point.

Ein Schwerpunkt der Baumaßnahmen bildete der Raum Käfertal / Feudenheim mit insgesamt vier Kasernenanlagen. Am Nordrand Feudenheims entstand ab 1935 die Pionier-Kaserne, die nach 1945 von den amerikanischen Streitkräften übernommen und durch umfangreiche Logistikflächen und Depoteinrichtungen nach Norden in Richtung Käfertal erweitert wurde. Die **Spinelli Barracks** bildeten ab den 1950er Jahren eine Barriere in dem vom Neckarkanal über den Aubuckel zu den später angelegten Vogelstangseen reichenden Grünzug.

Nordöstlich der Ortslage Käfertals wurden ab 1935 drei Kasernen angelegt: an der heutigen Bensheimer Straße die Gallwitz-Kaserne mit einem orthogonalen Hofsystem, in die Randzone des Käfertaler Walds die Flak-Kaserne mit einem bogenförmigen Stadtgrundriss sowie südlich der neuen Landstraße nach Viernheim und Weinheim die Scheinwerfer-Kaserne. Zwischen den Kasernen erstreckte sich weiträumige Freiflächen, die als Truppenübungsplatz genutzt wurden.

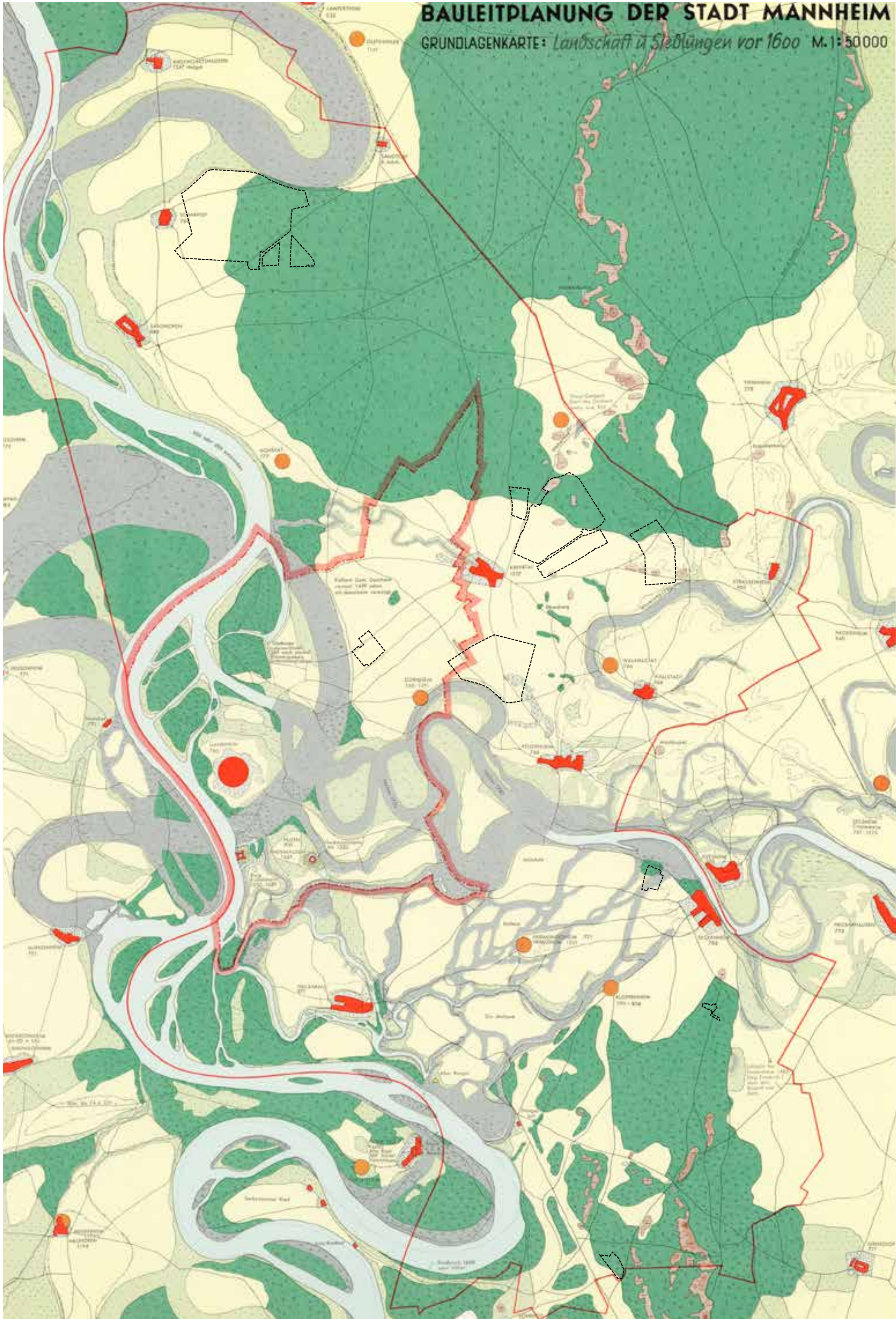
Diese Kasernenanlagen wurden nach 1945 durch die amerikanischen Streitkräfte weitergenutzt. Die Gallwitz-Kaserne bildet den Kern der **Funari Barracks**, das Areal der Flak-Kaserne wurde als **Sullivan Barracks** bezeichnet, die Scheinwerfer-Kaserne als **Taylor Barracks**.

Im Raum zwischen Funari Barracks und Sullivan Barracks entstand ab 1951 eines der größten Wohngebiete der amerikanischen Streitkräfte außerhalb der USA. Das **Benjamin Franklin Village** beherbergte mit etwa 2000 Wohneinheiten bis zu 8000 Soldaten und Angehörige und verfügte über umfangreiche Infrastruktureinrichtungen wie z. B. Schulen, Läden, Freizeitanlagen, medizinische Versorgungseinrichtungen.

Die ehemaligen **Hammonds Barracks** wurden ab 1935 unter dem Namen Loretto-Kaserne am westlichen Rand der Ortslage Seckenheims errichtet. Die Kaserne wurde ab 1945 durch die amerikanischen Streitkräfte weitergenutzt und nur geringfügig ergänzt. Der östliche Teil wurde durch die Bundeswehr genutzt. Heute ist dort das Kreiswehrrersatzamt untergebracht.

Eine Besonderheit unter den Konversionsflächen stellen die **STEM Barracks** dar. Im Zuge des Baus der Autobahn Frankfurt - Mannheim - Heidelberg wurde ab 1935 eine Straßenmeisterei mit angeschlossener Tankstelle und Raststation nach den Plänen von Paul Schmitthenner im Heimatschutzstil errichtet. Für die Autobahnbedienten entstanden mehrere Wohngebäude in der nördlich angrenzenden Suebenstraße. Die Anlage wurde in Teilen durch die amerikanischen Streitkräfte übernommen. Der östliche Teil wurde durch die Straßenbauverwaltung des Bundes genutzt. Die Wohngebäude an der Suebenstraße gingen in Privatbesitz über. Das Areal war bis ins 19. Jahrhundert Teil des Dossenwalds.

Das am südöstlichen Rand des Stadtgebiets befindliche Areal der ehemaligen **Rheinau-Kaserne** wurde von den amerikanischen Streitkräften als Rangierbahnhof genutzt und 1995 an den Bund zurückgegeben. Auch diese Fläche war bis ins 19. Jahrhundert Teil des Dossenwalds.



Übergeordnete Zielvorstellungen der Stadtentwicklung

Die Stadt Mannheim verfügt über eine Reihe von Planungskonzeptionen, die als Grundlage für die räumlich wirksame Stadtentwicklung dienen. Das Modell Räumliche Ordnung (MRO) als informelles Planwerk bildet gemeinsam mit der Flächennutzungsplanung den gesamstädtischen Rahmen. Fachliche Teilkonzepte z. B. zum Verkehr, Freiraum oder Wohnen sowie teilräumliche Konzepte z. B. zu den Grünzügen Nord und Nordost ergänzen und konkretisieren diesen Rahmen (siehe Kapitel Freiraum, Verkehr, Bebauung).

Modell Räumliche Ordnung (MRO)

Ziele und Prinzipien des MRO

Grundlage für die räumliche Entwicklung Mannheims ist das vom Dezernat für Planung, Bauen, Umweltschutz und Stadtentwicklung erarbeitete »Modell Räumliche Ordnung« (siehe Plangrafiken rechte Seite).. Es wurde am 12. Mai 1992 als Grundlage für kommunalpolitische Abwägungen und Entscheidungen vom Gemeinderat der Stadt Mannheim beschlossen. Das MRO stellt das »Grundmuster für einen räumlichen Entwicklungsrahmen« der Stadt Mannheim dar, in dem »die städtischen Funktionen und Nutzungen in ökologisch sinnvoller Zuordnung zueinander entwickelt werden sollen und der auch als qualitative Leitlinie der städtebaulichen Entwicklung für alle weiteren Planungen dienen soll« (Vorwort).

Ein wesentliches Anliegen des MRO ist die Formulierung einer langfristig tragfähigen Freiraumstruktur zur Umsetzung der Ziele einer ökologischen Stadtentwicklung (S. 56). Das System aus regionalen und örtlichen Grünzügen und -zäsuren soll eine planmäßige Entwicklung der Freiräume fördern (S. 57). Hierzu sind teilweise die militärischen Flächen als Entwicklungspotenzial zu nutzen. Vorhandene und geplante Schutzgebiete sollen Teil der Grünzüge werden und somit zur Freiraumsicherung beitragen.

Die Siedlungsentwicklung soll laut MRO entsprechend dem Prinzip der Innenentwicklung zu einem sparsamen Umgang mit Flächen führen und damit ökologischen Erfordernissen Rechnung tragen. Konzeptionelle Grundlage ist dafür ein radiales Achsen-Zentren-Modell mit einer Konzentration der Siedlungsentwicklung auf ausgewählte Siedlungsschwerpunkte insbesondere in den Einzugsbereichen des schienengebundenen Personennahverkehrs.

Das MRO formuliert auch eine Reihe wesentlicher stadtgestalterischer Vorgaben, die zur Förderung der Identifikation der Bürger mit der Stadt und zur Imageverbesserung beitragen sollen (S. 97). Dazu zählen die Definition von Ortsrändern, die Schaffung von Torsituationen oder der Hinweis auf visuell aufzuwertende Bereiche.

Auf der Ebene der technischen Infrastruktur werden im MRO Ansatzpunkte für eine richtungsweisende Verkehrsplanung formuliert. Neben einer Priorisierung des ÖPNV, der flächendeckenden Stärkung des Rad- und Fußgängerverkehrs soll insbesondere eine stärkere Ausrichtung der Straßenplanung an »städtebaulichen und umweltthygienischen Gesichtspunkten« erfolgen (S. 108).

Planungsaussagen des MRO für die Konversionsflächen

Im MRO finden sich neben den verbal formulierten Planungszielen und Leitlinien auch konkrete Plandarstellungen mit wichtigen Planungsaussagen zu den Konversionsflächen.

Coleman Barracks:

- Freiraumsicherung
- für die Grünzüge zu gewinnende Freiräume
- Grünelemente sichern und erweitern (zentraler Nord-Süd-gerichteter Freiraum, Siedlungsflächenarrondierung am Scharhof und an der Blumenau
- besonderer Untersuchungsbedarf

Benjamin Franklin Village, Funari Barracks, Sullivan Barracks:

- Wohnbauflächen nördlich der Birkenauer Straße, gewerbliche Bauflächen zwischen Birkenauer Straße und B 38
- Bereich an der B 38 visuell aufwerten, Torsituation schaffen

Taylor Barracks:

- gewerbliche Bauflächen
- Grünelemente sichern und erweitern
- Torsituation schaffen

Turley Barracks:

- gewerbliche Bauflächen

Spinelli Barracks:

- Freiraumsicherung
- für die Grünzüge zu gewinnende Freiräume
- Grünelemente sichern und erweitern

Hammonds Barracks:

- Wohnbauflächen
- Ortsränder definieren

STEM Barracks

- Grünelemente sichern und erweitern

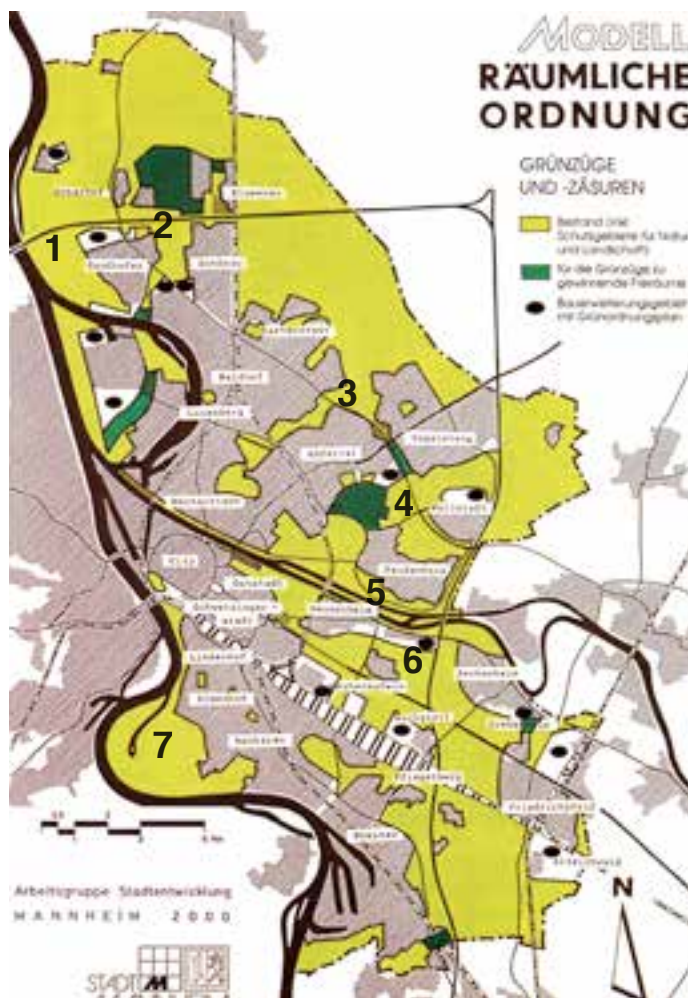
Rheinau-Kaserne:

- gewerbliche Bauflächen
- für die Grünzüge zu gewinnende Freiräume

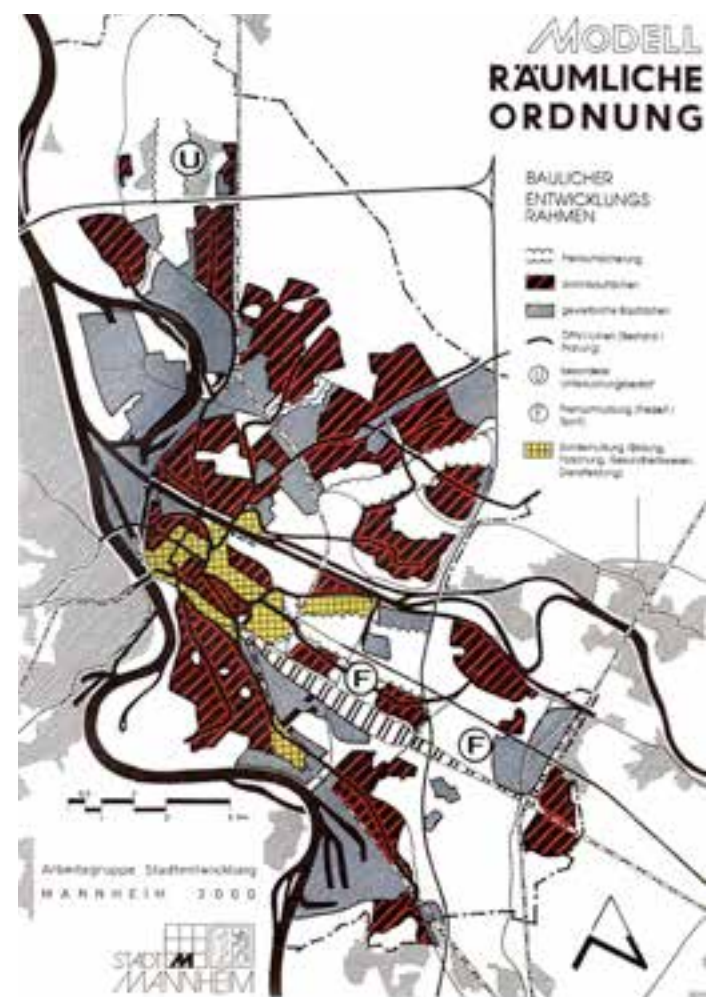
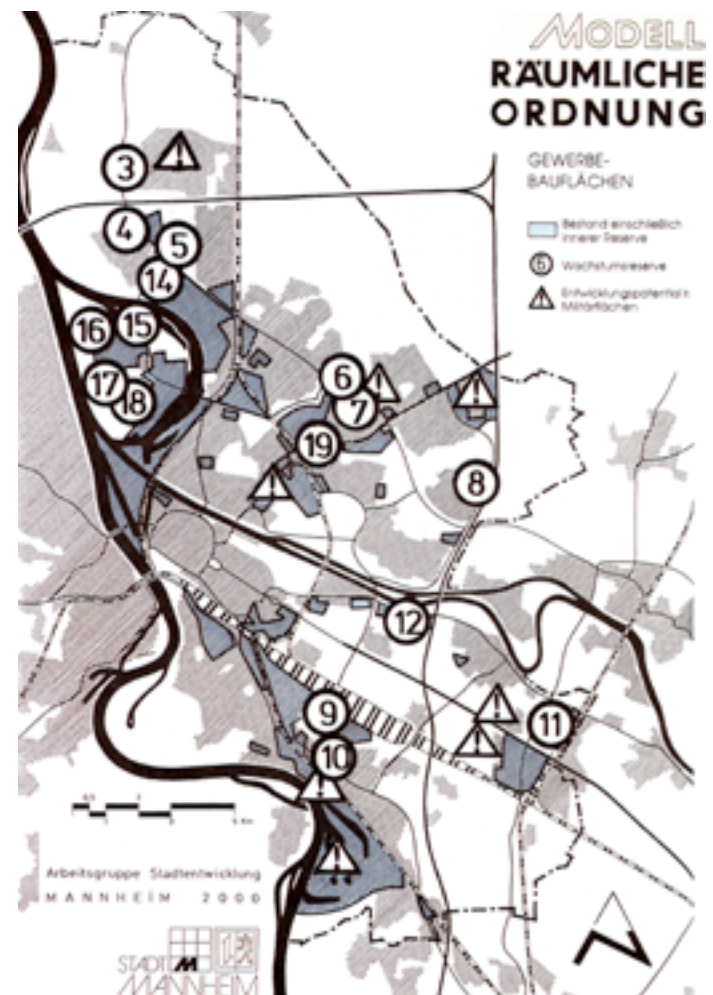
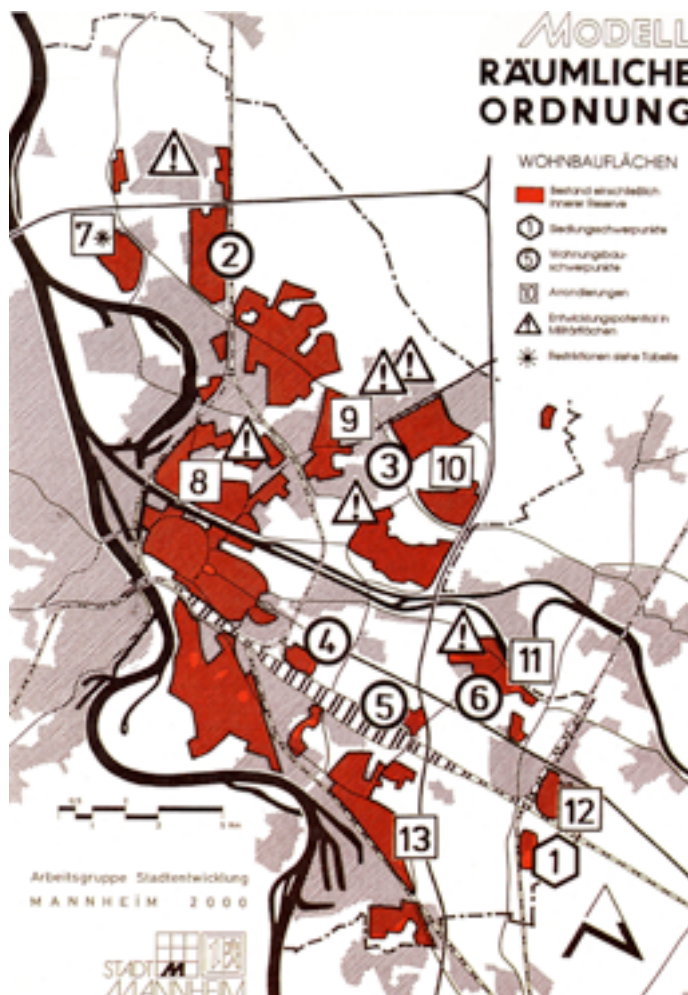
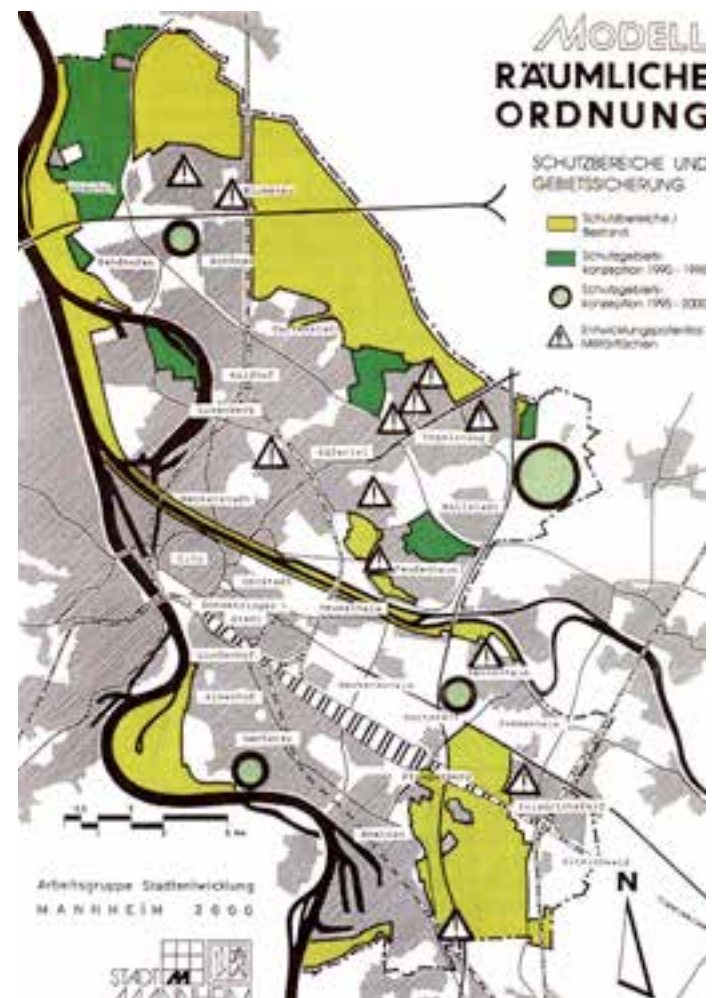
Schlussfolgerungen für die Konversion

Zwar haben sich die Rahmenbedingungen (z. B. Bevölkerungsentwicklung, Wirtschaftsentwicklung) teilweise verändert, die grundlegenden städtebaulichen Prinzipien des MRO haben sich jedoch in der Planungspraxis zuverlässig bewährt und können nach wie vor Gültigkeit beanspruchen. Das MRO stellt eine hervorragende Basis für die zukünftige Steuerung der Stadtentwicklung Mannheims dar, um insbesondere auch den Herausforderungen des Klimawandels gerecht werden zu können.

Mit der Konversion entsteht nun die Chance, wesentliche Planungsinhalte des MRO in die Realität umzusetzen. So kann beispielsweise die Barrierewirkung der Spinelli Barracks und der Coleman Barracks aufgehoben und die Flächen in das Freiraumsystem integriert werden.



Grünzüge
1 Nordwest I
2 Nordwest II
3 Nord
4 Nordost
5 Ost
6 Südost
7 Süd



Flächennutzungsplanung

Als Planungsgrundlage der Rahmenplanung Konversion liegt der FNP 2015 / 2020 des »Nachbarschaftsverbandes Heidelberg - Mannheim« vom 07.10.2010, erstgenehmigt durch das Regierungspräsidium Karlsruhe am 13.07.2006, zugrunde.

Der »Nachbarschaftsverband Heidelberg - Mannheim« ist die Baden-Württembergische Großstadtregion in der Metropolregion Rhein-Neckar. Das Ziel der weiteren Entwicklung ist es, den Bereich des Nachbarschaftsverbandes weiter zu stärken und nachhaltig zu entwickeln, neue Arbeitsplätze und eine vielfältige Wirtschaftsstruktur zu schaffen sowie den Erhalt und der Schutz landschaftlich und landwirtschaftlich besonders wertvoller Flächen zu gewährleisten.

Leitbild

Grundlage des FNP ist das Leitbild für das Verbandsgebiet (FNP Band 1, S. 31 ff.). Es geht von den vom Nachbarschaftsverband in der Verbandversammlung 05/1998 beschlossenen ökologischen, ökonomischen und sozialen Zielen aus (FNP Band 1, S. 40, 41). Daraus wurden folgende strategischen Leitplanken entwickelt (FNP Band 1, S. 43):

- *Dezentrale Konzentration im Sinne einer Erhaltung der herausgehobenen Leistungsfähigkeit und Attraktivität von Mannheim, Heidelberg sowie Schwetzingen*
- *Priorität für Wohn- und Arbeitsstätten an der S-Bahn und am schienengebundenen Personennahverkehr*
- *Mobilisierung von Baureserven und Industriebrachen durch Umbau für Dienstleister und High-Tech-Unternehmen unter Nutzung traditioneller charakteristischer Bauwerke (Profil; Image; Ortstradition)*
- *Priorität für die Innenentwicklung*
- *Weiterentwicklung historisch gewachsener Nutzungsmischung (Gemengelage) unter Wahrung der Ortscharakteristik*
- *Neuentwicklung von Dienstleistungsstandorten im Umland nur mit S-Bahn-Anschluss (Teilzeitarbeitsplätze)*
- *Priorität für die S-Bahn-Erschließung unserer Großstadtregion unter Einbezug der Verbindung Weinheim, Mannheim-Friedrichsfeld, Schwetzingen, Hockenheim*

Mit dem Leitbild »Versorgung« sollen folgende Ziele verfolgt werden (FNP Band 1, S. 47):

- *Die Nahversorgung bleibt in den Orten und Stadtteilen integriert (Investitionssicherheit für integrierte Standorte)*
- *Die Innenstädte von Mannheim, Heidelberg und Schwetzingen bleiben wichtigste Einkaufsbereiche im Verbandsgebiet.*
- *Die Versorgung mit preisgünstigen Serienprodukten durch Verbrauchermärkte, SB-Warenhäuser und Fachmärkte über Standorte in den Zentren und an Hauptverkehrsstraßen mit guter Straßenbahn- bzw. Busverbindung ist Bestandteil des Konzepts.*
- *Die Flächenbereitstellung für den Einzelhandel durch den Flächennutzungsplan 2015/20 ist so zu dimensionieren, dass die Nahversorgung in jeder einzelnen Stadt oder Gemeinde gesichert bleibt.*

Für die Bewertung von Einzelhandelsvorhaben werden im FNP eine Reihe von Prüffragen aufgeführt, die im Zuge der konkreten Planung zu klären sind.

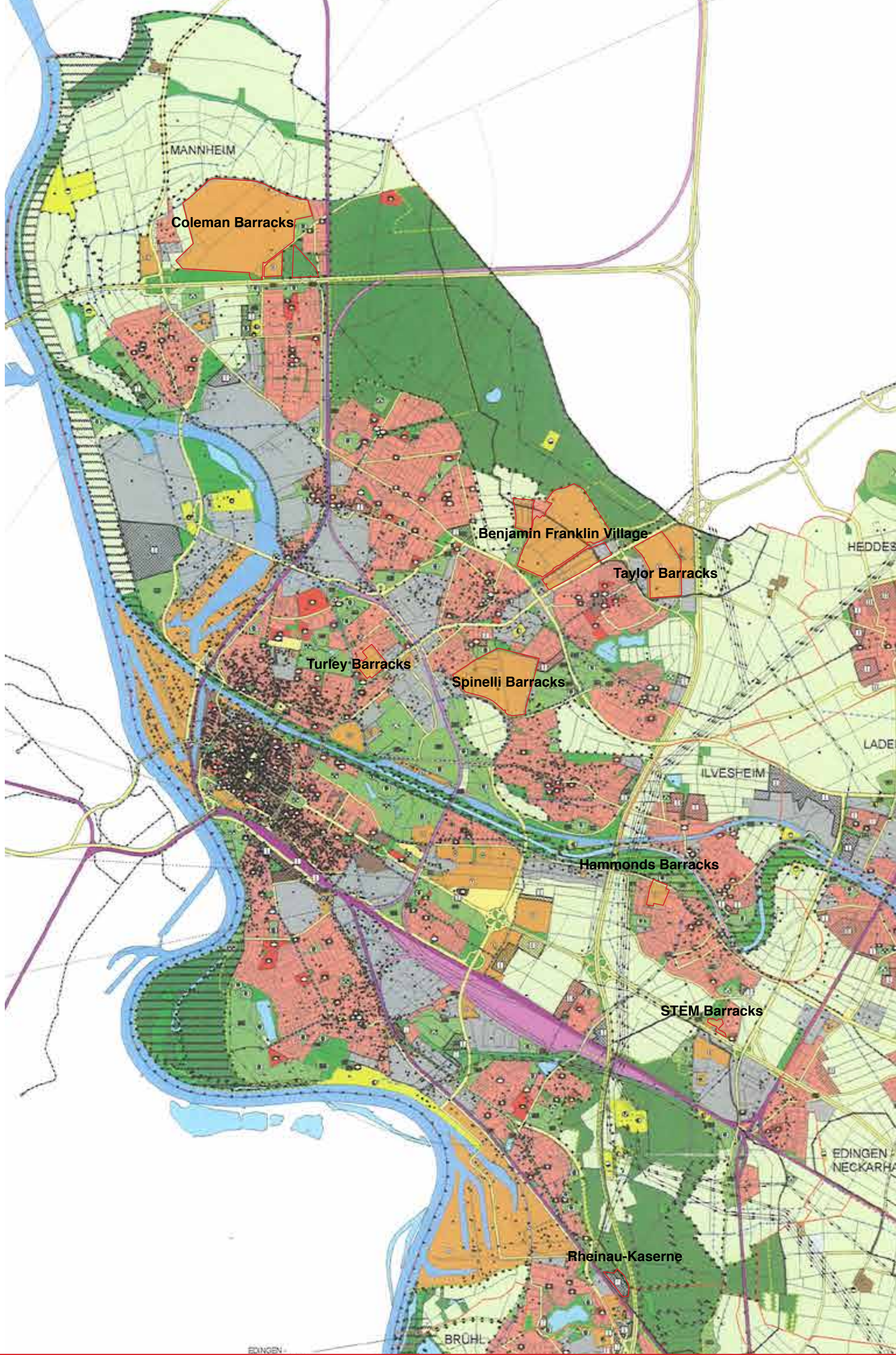
Leitvorstellung zur Landschaftsentwicklung ist ein Freiraumsystem, welches sich aus 6 Projekten zur Landschaftsentwicklung zusammensetzt. Für die Konversionsflächen in Mannheim sind die Projekte »Lebendiger Neckar« und »Altneckar-Landschaft« von Belang (FNP Band 1, S. 51 ff.).

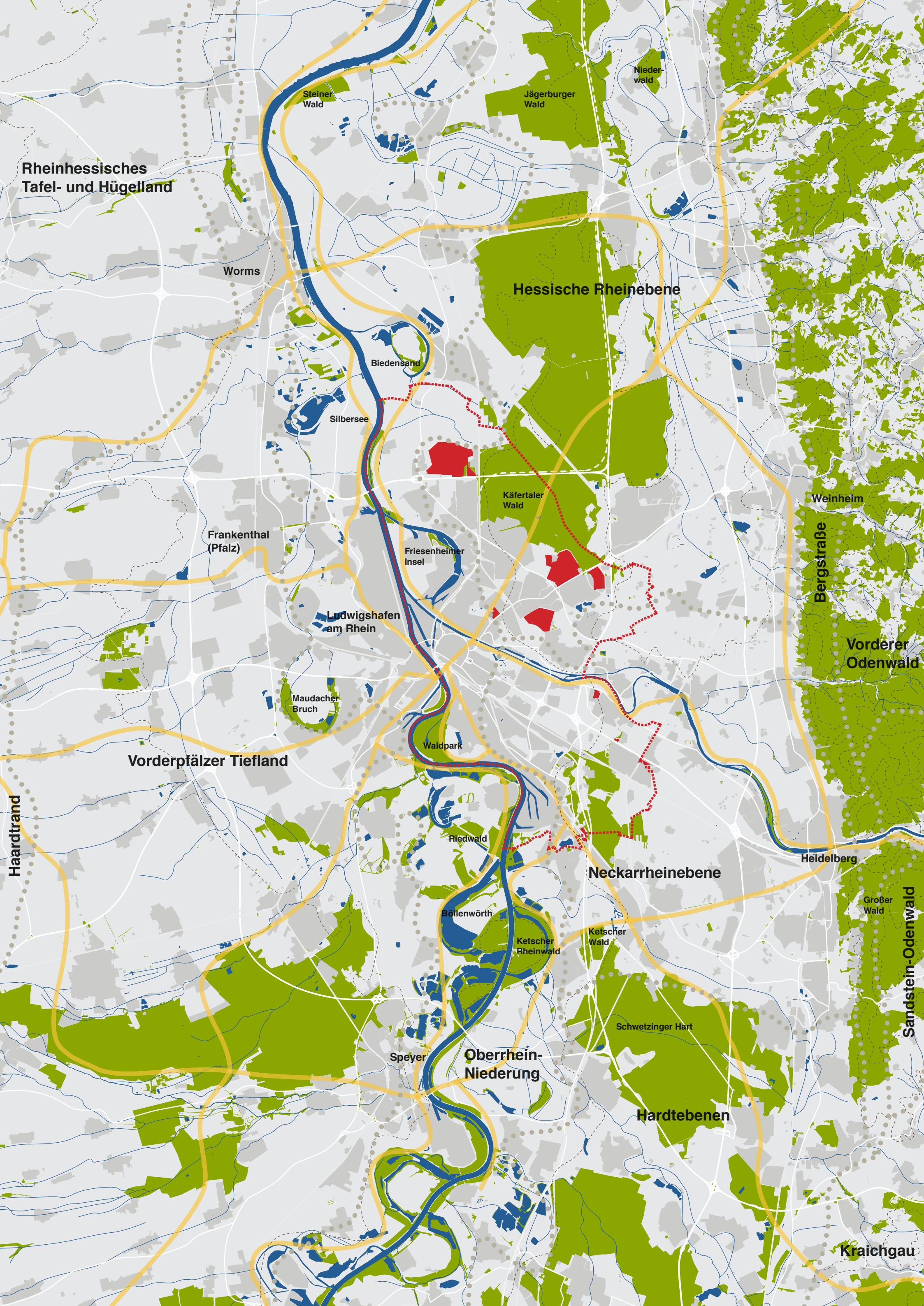
Konversionsflächen

Im Flächennutzungsplan werden die Konversionsflächen als Sonderbauflächen mit der Zweckbestimmung »Militärische Einrichtung« ausgewiesen. Eine kleinere Teilfläche am östlichen Rand des Benjamin Franklin Village wird im FNP als gewerbliche Baufläche dargestellt. Aufgrund der Aufgabe der Rheinau-Kaserne 1995, ist diese bereits als Entwicklungsfläche gewerblicher Prägung mit einer Zeitstufe bis 2015 ausgewiesen, eine Umsetzung erfolgte bislang nicht und ist aufgrund vielfältiger Restriktionen nicht zu erwarten.

Fortschreibung

Im Rahmen der zukünftigen Fortschreibung des Flächennutzungsplans muss eine Adaption an die geänderten Rahmenbedingungen insbesondere der Konversion, bezogen auf die Weiterentwicklung des Siedlungskörpers (Siedlungsflächen) und die Aufwertung der Freiräume (Grünflächen, Biotopverbundplanung, usw.), vorgenommen werden. Das im gültigen FNP formulierte grundsätzliche Leitbild soll dabei weiterhin Bestand haben.





Rheinhesisches
Tafel- und Hügelland

Worms

Steiner
Wald

Jägerburger
Wald

Nieder-
wald

Hessische Rheinebene

Biedensand

Silbersee

Frankenthal
(Pfalz)

Käfertaler
Wald

Friesenheimer
Insel

Ludwigshafen
am Rhein

Maudacher
Bruch

Vorderpfälzer Tiefland

Waldpark

Riedwald

Böllenwörth

Ketscher
Rheinwald

Ketscher
Wald

Neckarrheinebene

Heidelberg

Großer
Wald

Sandstein-Odenwald

Speyer

Oberrhein-
Niederung

Schwetzingen Hart

Hardtebenen

Kraichgau

Weinheim

Bergstraße

Vorderer
Odenwald

Haardtrand

Freiraum

Freiräume

Naturraum und Böden

Mannheim liegt im Naturraum »Oberrheinisches Tiefland und Rhein-Main-Tiefland«, der sich über die Untereinheiten »Nördliche Oberrhein-Niederung« (Nr. 222), Neckar-Rheinebene (Nr. 224) und Hessische Rheinebene (Nr. 225) erstreckt.

Der Naturraum wird begrenzt vom Rhein-Main-Tiefland im Norden und dem Neckarschwemmkegel im Süden. Im Osten der Hessischen Rheinebene erhebt sich die Bergstraße. Im Westen schließt die Nördliche Oberrheinniederung an.

Der Naturraum der Rheinniederung umfasst die Auenlandschaft des Rheins und ist gekennzeichnet von Weiträumigkeit und weit ausholenden, bogenförmigen Landschaftsstrukturen sowie Altwasser der ehemaligen Rheinmäander. Die differenzierte Bodenbildung führt zu einer mosaikhaften, vielfältig gegliederten Landschaft auf zumeist braunen Auenböden, Gleyen sowie bei Sandhofen dann auch auf Nass- und Anmoorgleyen.

Das Nördliche Oberrhein-Tiefland wird wesentlich geprägt durch Biotope der Gewässer und grundwasser-nahen Standorten sowie durch landschaftsprägende Gehölzbestände in der Feldflur. Eine charakteristische Besonderheit sind die Biototypen der Flugsandgebiete, die in Baden-Württemberg auf diesen Raum beschränkt sind. Im Bereich trockener Flugsand- und Dünengebiete sind heute Kiefernwälder vorherrschend, die stellenweise im Wechsel mit Spargelanbauflächen stehen.

Im übrigen Gebiet herrscht Ackerbau vor.

Unmittelbar am Gestaderand, zwischen den heutigen Mündungen von Main und Neckar, liegt die von sandreichen Hochflutsedimenten und mit Flugsand bedeckte Schotterfläche des Käfertal-Viernheimer Sandes, eine Untereinheit der Rheinebene. In der Ebene wachsen natürlicherweise großflächige Wälder mit Kiefern und Stieleichen. Weil die Böden, zumeist Braunerden und teils podsolige Sandparabraunerden, nährstoffarm sind, sind weite Teile der Ebene bewaldet.

Im Bereich des Neckarschwemmkegels werden eiszeitliche Sande und Kiese von bis zu 7 m mächtigem, kalkhaltigem Decklehm überlagert. Hier kommen humose Parabraunerden und braune Auenböden aus (schluffigem) Lehm über kalkreichem Schluff vor. In den Rinnen ehemaliger Neckarläufe sind stark humose bis anmoorige Böden, also zumeist Braunerden und Parabraunerden anzutreffen. Der Neckarschwemmkegel ist durch ackerbauliche Nutzung geprägt und entsprechend arm an natürlichen Landschaftselementen. Die für die Rheinauen und die Auen des unteren Neckars charakteristischen Auwälder der Hart- und Weichholzaunen kommen nur noch an wenigen Stellen vor.

Historische - Landnutzung

Die Rheinaue selbst war bis ins 19. Jahrhundert hinein geprägt durch die periodischen Überflutungen. Hier wurden die Auwälder als Nieder- oder Mittelwälder genutzt, die meisten Dörfer waren Fischerdörfer. Vernässte Wiesen mit Pfeifengras und Seggen dienten nach Einführung der Stallhaltung zur Streugewinnung. Da in den großen Sumpfgebieten sich jedoch auch Malaria und Sumpffieber ausbreiten konnten, nahm der badische Ingenieur Tulla im 19. Jahrhundert die erste große Rheinkorrektur vor. Ihr folgte der Ausbau des Rheins zur Wasserstraße im 20. Jahrhundert, was letztendlich zum völligen Zusammenbruch der Rheinauewäldungen aufgrund der starken Grundwasserabsenkung führte (aus SPÄTH UND REIF 2000).

Handlungsansätze Böden

- Vermeidung weiterer Versiegelung in der Gesamtbilanz der Stadt
- Rückbau großflächiger Versiegelungsflächen



Freiraumsystem

Grundsätzliches

Die kommunale Freiraumplanung befasst sich nicht nur mit der Planung für eine menschengerechte Stadt, sondern auch mit der Planung für die Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Siedlungsbereich. Ihr Ziel ist ein ausgewogenes Verhältnis von Siedlungsflächen und Freiräumen (Deutscher Rat für Landschaftspflege).

Die Freiräume in Mannheim sind Reste der ursprünglichen Naturlandschaft: Käfertaler Wald, Altrhein und Seen.

- Reste der vorindustriellen Kulturlandschaft, vornehmlich als Weiden, Acker oder Obstwiese genutzte Flächen
- Grünflächen als Ergebnis künstlerisch/ gärtnerischer Gestaltung wie der Luisenpark, der Herzogenriedpark und andere Parkanlagen unterschiedlicher Entstehungszeit sowie die über das gesamte Stadtgebiet verteilten Gärten und Grünanlagen
- spezifisch urban industrielle, spontan (nicht gärtnerisch) begrünte Bau-, Verkehrs-, Brach- und Entsorgungsflächen.

Freiräume leisten einen wichtigen Beitrag für die soziokulturelle Wahrnehmung einer Stadt und das gesundheitliche Wohlergehen der Bevölkerung. Sie prägen das Erscheinungsbild und die ästhetische Wahrnehmung, indem sie gliedern und strukturieren. Sie spiegeln die geschichtliche Entwicklung wider und dienen der Orientierung, dem Wohlbefinden und der Identifikation. Und sie sind Orte für gesellschaftliche Begegnung (kulturelle Feste, politische Veranstaltungen, Orte der Kommunikation ...) und ermöglichen individuelle Freizeitgestaltung.

Abstrakte räumliche Organisationskonzepte stellen auf gesamtstädtischer Ebene die konzeptionelle Grundlage für ein übergeordnetes Freiraumsystem dar. Je nach naturräumlichen Gegebenheiten und städtebaulichen Entwicklungen bildet sich so für jede Stadt ein »individuelles« Organisationsprinzip heraus (River Valleys (Flusstäler) in Manchester, GrünGürtel in Frankfurt am Main, Regionale Grünzüge im Ruhrgebiet, Raggi Verdi (Grüne Strahlen) in Mailand etc. ...).

Das Freiraumsystem in Mannheim ist ein aus vorwiegend radialen Teilräumen sternförmiges, zusammengesetztes Raumgefüge aus Grünflächen, dessen Kern in etwa der Mündungsbereich des Neckars in den Rhein ist. Rhein und Neckar bilden aufgrund der hohen Attraktivität der Flussauen das Rückgrat des Freiraumsystems. Die Radialen werden durch konzentrische Grünverbindungen ergänzt.

Von überörtlicher Bedeutung sind die Grünzüge entlang Rhein und Neckar sowie der Grünzug Nordost, der als breiter Korridor von Straßenheim bis an den Neckar geführt werden kann.

Etwas schwächer ausgeprägt, aber dennoch mit besonderer Vernetzungs- und Freiraumfunktion und aufgrund klimatischer Funktionalität bedeutend, sind die Grünzüge Nord zwischen Neckarvorland und Käfertaler Wald und zwischen Sandhofen und Schönau.

Die zu den Bauflächen / Verdichtungsbereichen komplementären sogenannten »Grünzüge« erfüllen wichtige soziale Funktionen (s.o.), weil sie »vor der Haustür liegen« und jederzeit für Kinder, Jugendliche, Familien und Senioren leicht zu erreichen sind. Diese Grünzüge sind Orte der Naturerfahrung im Verdichtungsraum Stadt. Attraktive und gut nutzbare Grünzüge dienen der Adressbildung und Vermarktung insbesondere von Wohnstandorten.

Diese Grünzüge als Teil eines Freiraumsystems sind unverzichtbare Vernetzungsräume, die die Stadtteile oder Freiraumangebote im Umland attraktiv und ungefährlich erreichbar werden lassen. Die radial auf den Stadtkern zulaufenden Grünzüge erfüllen wichtige ökologische Funktionen. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der weiteren Erhöhung der ohnehin schon hohen Temperaturen während der Sommermonate, darf die stadtklimatische Bedeutung der oben genannten Grünzüge als Kaltlufttransportbahnen und klimatisch ausgleichend wirkende Flächen nicht unterschätzt werden.

Die Konversion bietet nun die Möglichkeit, das städtische Freiraumsystem mit einer erheblichen Dividende für die Gesamtstadt zu vervollständigen. Schlüsselfunktionen übernehmen dabei folgende Kasernenstandorte:

Die »Spinelli Barracks« zerteilt den Grünzug Nordost und stellt eine unüberwindbare Barriere dar.

Es bietet sich die Chance, diese Fläche in das Freiraumgefüge einzubinden und es als stadtnahen, qualifizierten Landschaftsraum zu entwickeln. In den nördlichen Randzonen sind lockere, bauliche Arrondierungen parallel zum Verlauf des Grünzuges möglich.

Die »Coleman Barracks« liegen zwischen den alten Rheinschleifen im Norden Mannheims und Sandhofen / Schönau und sind damit wichtiges Bindeglied eines Grünzuges vom Altrhein nach Norden. In den westlichen und östlichen Randzonen der »Coleman Barracks« sind bauliche Arrondierungen unter näher zu bestimmenden Voraussetzungen möglich.

Die »Benjamin Franklin Village« bietet genügend Raum für eine Vernetzung zwischen Vogelstang und dem Grünzug Nord, auch als grüner Brückenschlag über die B 38 mit einer Neubestimmung des nordöstlichen Stadteinganges.

Von untergeordnet funktionaler Bedeutung ist die »Rheinau-Kaserne«, sie ist aber vom Erscheinungsbild her faktisch bestehender Teil eines Grünzuges und historisch von Interesse.

Die unterschiedlichen Charakteristika der Landschaftsräume in Mannheim, beginnend am Rhein mit den Ufern, über die alten Rheinschleifen nördlich von Sandhofen, mit ihrer ganz eigenen Kammerung des Raumes im Bereich der niedermoorigen Böden im Sandtorfer Bruch, den trockenen Wäldern bei Käfertal, den landwirtschaftlichen Flächen im Neckarschwemmland und manchmal auch nur den »Blumenwiesen« oder der kanalisierten Neckaraue, spiegeln die landschaftliche Vielfalt und das enorme Potenzial wider.



Die Qualität des Freiraumsystems ist über die funktionalen Verknüpfungen hinaus mit inhaltlichen Bestimmungen zu füllen und benutzbar auszugestalten. Hierzu ist eine Leitidee als Basis einer nachhaltigen, urbanen (Stadt-) Landschaft zu formulieren, die über die Verbindung von Teilräumen hinausgeht, damit das »Grün« praktisch erlebbar und benutzbar wird.

Die Benutzbarkeit und die Identifikation mit dem Freiraum ist in den Randzonen von Mannheim und in den radialen Grünzügen nachhaltig zu fördern. Ob dies nun beispielhaft Ideen wie »urban agriculture / Landwirtschaftliche Gärten« für Paris (Projekt Lisières / Bänder; Jean Nouvel, Michel Desvigne) sind oder andere minimalinvasive Entwürfe für eine Landschaftsparkidee wie die des »Red Ribbon Park« in Qinhuangdao City, um Naturlandschaften als eine ästhetisch attraktive, urbane Stadtlandschaft erlebbar zu machen, soll und kann an diesem Punkt der Planung nicht bestimmt werden. Aber der Mehrwert der Grünzüge ist in weiten Teilen erst noch herzustellen, damit die bloßen Flächen zu »Freiräumen« werden und nicht nur landwirtschaftliche Fläche oder extensives Grün in den Köpfen der Mannheimer Bürger bleiben.

Regionalpark Rhein-Neckar

Der Regionalpark Rhein-Neckar ist das Instrument für ein landschaftsbezogenes regionales Flächenmanagement in der Metropolregion Mannheim - Ludwigshafen - Heidelberg.

Der »Regionalparkgedanke« ist als Plattform zu verstehen, der eine enge Zusammenarbeit der Gemeinden, Städte und Landkreise der Metropolregion ermöglicht, um den Erlebniswert von Natur und Landschaft für die Freizeit- und Naherholungsnutzung zu steigern. Diese Plattform dient u. a. dazu, die landschaftlichen Potenziale der Teilräume zu entwickeln und das Image der Region nach innen und außen aufzuwerten.

Die topographische Situation des Oberrheingrabens mit den beidseitig angrenzenden Mittelgebirgen bestimmt maßgeblich das Landschaftsprofil und die Landschaftsbilder der Metropolregion.

Für die Metropolregion Rhein-Neckar gilt es, diese Landschaften so zu sichern, dass die entsprechenden Freiräume nicht nur »Restflächen« der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind, sondern ein eigenständiges und miteinander verbundenes regionales Freiraumkonzept bilden.

Ein Ziel des Regionalparks Rhein-Neckar ist eine verbesserte Verknüpfung des Kernraumes der Metropolregion mit den großen Landschaftsräumen wie dem Neckartal, den Naturparks, dem Geopark und dem Biosphärenreservat. Dabei geht es zum einen um die Verbindungsqualitäten mittels Themenrouten und Wegeverbindungen, aber auch um Parks und Gärten, um landwirtschaftliche Direktvermarktung und moderne Landschaftsarchitektur, aber auch um die Vernetzung von Institutionen und deren Aktivitäten in Richtung Freizeit, Natur und Erholung.

Mit dem Regionalpark werden urbanes Leben an Rhein und Neckar dauerhaft gesichert und vorhandene Potenziale aufgebaut. Beispielhafte Initiativen sind die sogenannten »Blaue Landschaften« mit der Schaffung attraktiver Flussräume für neues Wohnen am Wasser, Uferpromenaden, Strände, Auenwiesen, Hafenanlagen. Aber auch naturnahe Rheinauen sollen besser benutzbar gemacht werden, z. B. für Entdeckungsreisen zu Orten der Ruhe und Erholung. Zugleich sind naturnahe Flusslandschaften Rückzugsgebiete für selten gewordene Tiere und Pflanzen. Naturschutzverträgliche Nutzungskonzepte erhalten diese Qualitäten und inszenieren die Region als Schwerpunkt für Naturerleben und sanften Tourismus.

Zur Steuerung der Raumentwicklung formuliert der Masterplan die Ziele für die zukunftsfähige Entwicklung der Landschaften in der Metropolregion und zeigt gleichzeitig Prioritäten (Leitprojekte) auf. Er ist kein flächendeckendes Planwerk, vielmehr zeigt er Wege auf zur Realisierung von Projekten, Maßnahmen, Partnerschaften und Kooperationen.

Im Mittelpunkt stehen zurzeit die beiden Leitprojekte »Blaue Landschaften« zur Aufwertung der Flusslandschaften an Rhein und Neckar und »Metropolregion Rhein-Neckar – vernetzt« mit der Entwicklung von Regionalparkrouten. Die Regionalparkroutenumsetzung startete im Jahr 2010 mit der Ausweisung der Kurpfalzachse, einer ca. 220 km langen West-Ost-Verbindung durch die Metropolregion.

»blau_Mannheim_blau«

Ein aktuelles Projekt der Freiraumqualifizierung ist »blau_Mannheim_blau«, das am Zusammenfluss von Rhein und Neckar einen Central Park für die Metropolregion vorschlägt. Bei diesem Projekt liegen die Wasserlagen entlang Rhein, Altrhein und Neckar im Fokus, mit dem Ziel, diese neben der dominierenden Hafen- und Industrienutzung zukünftig verstärkt als urbane Freizeiträume oder im Sinne einer landschaftsbezogenen Erholung zu entwickeln und untereinander und mit anderen Stadt- und Landschaftsräumen zu verknüpfen.

Handlungsansätze Freiraumsystem

- Weiterentwicklung des Freiraumsystems unter Integration der Konversionsflächen
- Realisierung der drei Grünzüge Nordwest II, Nord und Nordost; Herausarbeiten der jeweiligen Eigenarten
- Verknüpfung des kommunalen Freiraumsystems mit dem Regionalpark, insbesondere der Regionalparkrouten



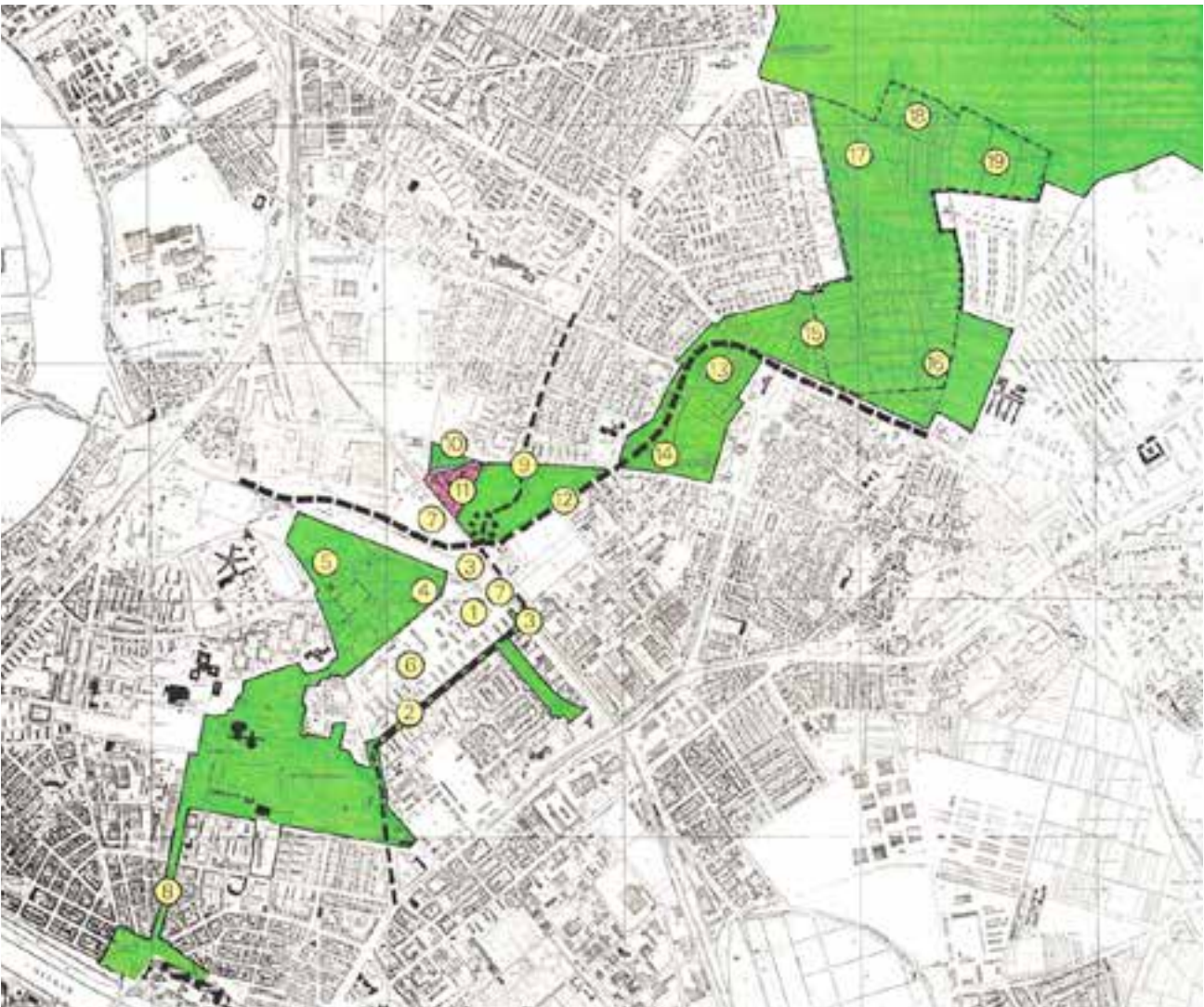
Grünordnungsplan 1975



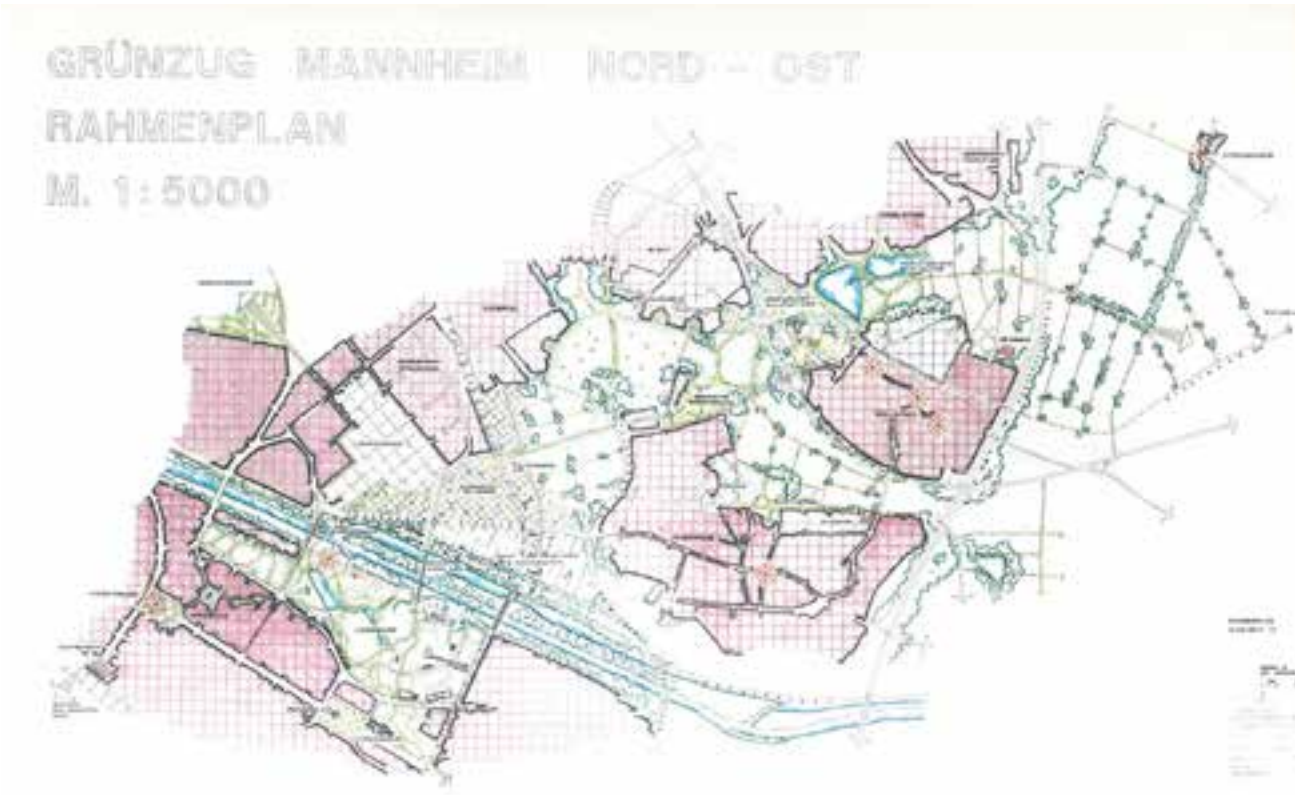
Freiraumsicherungskonzept 1993



blau_Mannheim_blau 2007



Rahmenplan Grünzug Nord 1995



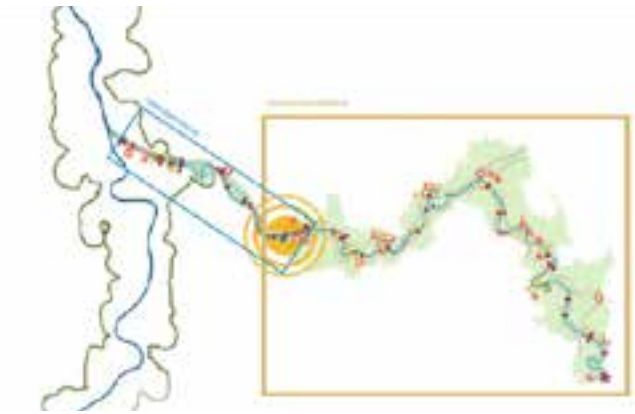
Rahmenplan Grünzug Nordost 1991



Regionalpark Rhein-Neckar 2009, Landschaften



Regionalpark Rhein-Neckar 2009, Regionalparkrouten



Regionalpark Rhein-Neckar 2009, Unterer Neckar

Freiraumkonzepte

Schutzgebiete

Naturschutz

Mit der Überplanung der ehemals militärischen Flächen eröffnet sich die Chance, frühzeitig Umweltvorsorgeaspekte - hier speziell naturschutzfachliche Aspekte - in den Nachnutzungsprozess einzuspeisen. Um dies umfassend zu gewährleisten, werden die bislang erfassten Schutzpotenziale, aber auch die möglichen Restriktionen, die sich für die Entwicklung der Konversionsflächen ergeben können, im Rahmen der Grundlagenerhebung dargestellt.

Die derzeitige Betrachtungsebene ist kleinmaßstäbig und noch relativ unscharf, so dass keine flächengenauen Aussagen getroffen werden können. Der deduktive Planungsprozess muss jedoch auf der jeweiligen Maßstabsebene immer wieder neu die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege prüfen, damit diese - wie bei der Schaffung von Baurecht - in einer Abwägung aller Belange untereinander und gegeneinander sachgerecht berücksichtigt werden können.

Die Konversionsflächen in Mannheim stellen auch für den Naturschutz ein erhebliches Entwicklungspotenzial dar. Aufgrund von Untersuchungen der Amerikanischen Streitkräfte ist bereits bekannt, dass sich auf einigen Kasernenstandorten ökologisch wertvolle und, besonders im Sinne des Artenschutzes, sehr bedeutsame Flächen finden.

Der Norden Mannheims wird durch zum Teil sandige Bereiche geprägt, auf denen sich ökologisch hochwertige und floristische besondere Standorte mit bemerkenswerten Vegetationsgemeinschaften gebildet haben.

»Die Sandgebiete zwischen Mannheim und Sandhausen« (FFH-Gebiet 6617-341) sind Binnendünen und Flugsandfelder und gehören zu den landschaftlichen, ökologischen und geowissenschaftlichen Besonderheiten der Nördlichen Oberrheinebene. Insbesondere die waldfreien Flächen zeichnen sich durch eine für Baden-Württemberg einzigartige Tier- und Pflanzenwelt aus.

Der bemerkenswerte ökologische Reichtum, den diese trockenen Standorte bilden, wird durch die ehemals grundwassergeprägten Standorte in der großen ehemaligen Rheinschlinge, deren nördlichster Teil bereits zu Hessen gehört, ergänzt. Auf diesen nun ganz anderen Extremstandorten haben sich bis zu den großflächigen Meliorationsmaßnahmen in den 1930er Jahren des letzten Jahrhunderts noch Niedermoor, Moor und Anmoore entwickeln können. Der sogenannte Sandtorfer Bruch umfasst insgesamt 100 ha und wird zumeist ackerbaulich genutzt. Kleinflächig (ca. 1 %) sind noch Röhrichte, Großseggenriede oder andere Brachestadien vor Ort zu finden. Diese Flächen liegen nördlich der Coleman Barracks (Flugplatz Sandhofen). Größere Bedeutung haben die Sandmagerrasen in den Coleman Barracks (geschützter Lebensraum nach §32 NatSchG Baden-Württemberg). Nach den Untersuchungen des INTEGRA-

TED NATURAL RESOURCES MANAGEMENT PLAN im Auftrag der USAG-Mannheim wurden dort 122 verschiedene Pflanzenarten kartiert, davon zahlreiche Rote-Liste-Arten. Hinzu kommen 45 Vogelarten, 36 Laufkäferarten, 112 Spinnenarten sowie weitere Tiergruppen. »Alltogether, the open areas of the Coleman Barracks Airfield are of statewide importance from an ecological point of view and should be taken care of by all users« (wie vor; Vol. 1, S. 87).

Das FFH-Gebiet 6517-341 »Unterer Neckar Heidelberg - Mannheim« wird durch Entwicklungsmaßnahmen auf den Konversionsstandorten sehr wahrscheinlich nicht betroffen sein (vgl. Abb. 08 Schutzgebiete).

Die Naturschutzgebiete und Vogelschutzgebiete entlang des Rheins sind sehr weit von den Konversionsstandorten entfernt, so dass sich hierdurch keine Restriktionen für die Entwicklung der Gebiete ergeben. Das Vogelschutzgebiet (6417-450) der südlichen hessischen Oberrheinebene (EU-Vogelschutzgebiet) liegt in ca. 2 km Entfernung vom Flugplatz Sandhofen. Eine regionalplanerisch bedeutsame Nachnutzung der Fläche könnte u. U. nachhaltige Beeinträchtigungen auf das Vogelschutzgebiet nach sich ziehen.

In Mannheim sind 16 Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen, die insgesamt rund 4092 ha umfassen. Dies sind 28,23 % der Gemarkungsfläche.

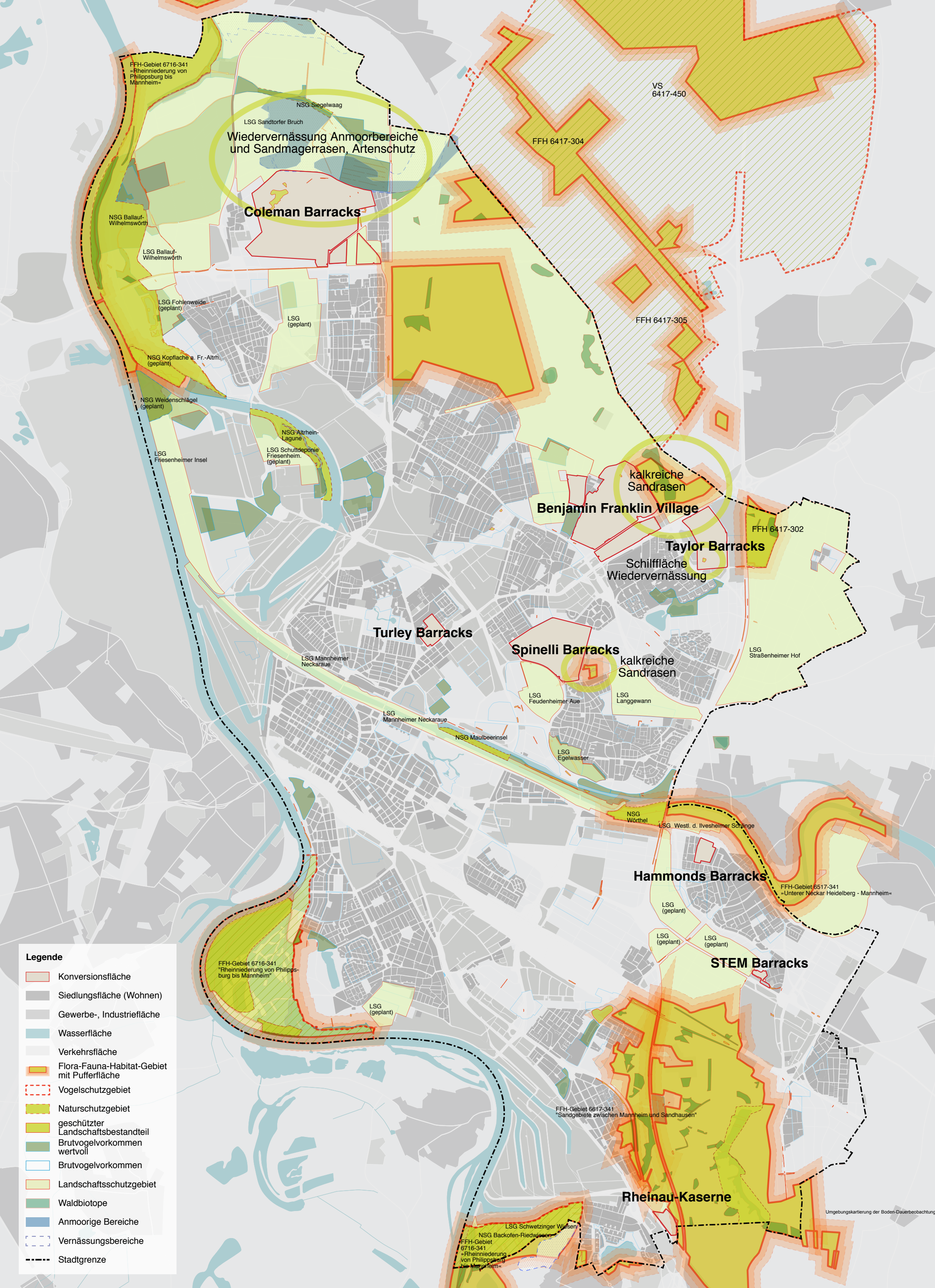
Mit den Auenbereichen entlang des Rheins und Neckars sind Biotope, die durch das Wasser beeinflusst sind, geschützt. Mit den Sanddünen im Käfertaler Wald und Dossenwald wurden extrem trockene Lebensräume als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen (Internetseite Mannheim, 16.07.2011 <http://www.mannheim.de/buergersein/landschaftsschutzgebiete>).

Für weitere Landschaftsschutzgebiete sind Ausweisungen geplant.

Im Rahmen der Stadtbiotopkartierung Mannheim sowie der Brutvogelkartierungen in den Jahren 1984 bis 1994 sowie 1998 bis 2002 wurden avifaunistisch besonders wertvolle Flächen festgestellt auf denen Arten der Vogelschutzrichtlinie nachgewiesen werden konnten.

Im beiliegenden Plan sind nur Flächen dargestellt, die aufgrund der Brutvogelkartierung als wertvoll eingestuft wurden. Es handelt sich um Flächen, auf denen geschützte Arten nach der Vogelschutzrichtlinie gebrütet haben.

Für die Biotopverbundplanung der Stadt Mannheim südlich des Neckar spielen die Konversionsstandorte nur eine untergeordnete Rolle. Nördlich des Neckar kommt dem großflächigen Schilfstandort in den Taylor Barracks zumindest als Trittstein-Biotop sowie vereinzelt, kleineren Magerrasen in den Sullivan Barracks Bedeutung zu (besonders geschützte Biotope nach § 32 NatSchG Baden-Württemberg).



Artenschutzrechtliche Belange

Restriktionen für die Entwicklung der Konversionsflächen können sich aus naturschutzfachlicher und -rechtlicher Sicht insbesondere dann ergeben, wenn sich nach Europarecht (Natura 2000; Flora-Fauna-Habitat - Richtlinie (FFH-RL) oder Vogelschutzrichtlinie) oder nach bundesdeutschem Naturschutzrecht geschützte Flächen im Einwirkungsbereich geplanter Maßnahmen befinden.

Die Konversionsflächen »Sullivan Barracks«, »Spinelli Barracks« sowie die »Rheinau-Kaserne« grenzen unmittelbar an oder liegen sehr dicht bei Teilflächen des FFH-Gebiets »Sandgebiete zwischen Mannheim und Sandhausen« (FFH-Gebiet 6617-341), so dass bei Planungen mögliche Beeinträchtigungen auf die geschützten Arten / Lebensräume durch FFH-Verträglichkeitsvorprüfungen sehr wahrscheinlich zu ermitteln sein werden. Je nach Ergebnis der Vorprüfung kann eine abschließende Verträglichkeitsprüfung erfolgen.

Bei der planerischen Entwicklung der »Coleman Barracks« und der »Taylor Barracks« sind, wie auch bei weiteren Standorten, umfangreichere biologische Voruntersuchungen zu empfehlen, da auf den Kasernenstandorten u. a. ökologisch wertvolle Lebensräume vorhanden sind. Diese Lebensräume, Sandmagerrasen, Schilfröhricht und Tümpel, die nach § 32 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) geschützt sind, sind im Zuge von Planungen zwingend zu berücksichtigen und bieten regelmäßig streng geschützten Arten einen Lebensraum.

Rechtlicher Exkurs

In der nachfolgenden Abfassung wurden im Rahmen der Standortuntersuchungen und -bewertungen auch die Belange des Artenschutzes nach Naturschutzrecht - soweit Erkenntnisse vorlagen – berücksichtigt.

Grundsätzlich ergibt sich im Rahmen der Schaffung von Baurecht oder auch in besonderen Fällen bei bestehendem Baurecht, durch die Verschneidung von Bauplanungs- und Naturschutzrecht eine Beachtungspflicht der naturschutzrechtlichen Belange. Hierbei sind die Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. I BNatSchG in Zusammenhang mit § 44 Abs. V BNatSchG hervorzuheben.

Wie zuvor dargestellt, sind die Verbote für die Arten des Anhangs IV der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-RL, Richtlinie 92/43 EWG) und die europäischen Vogelarten (VS-RL, EU-Vogelschutzrichtlinie 2009/147 EWG) zu berücksichtigen. Sind mögliche Beeinträchtigungen der geschützten Arten nicht auszuschließen, so ist zu prüfen, ob für die einzelnen Arten die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räum-

lichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird oder funktionsgleich durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erfüllt werden kann. Sofern dies nicht möglich ist, kann Baurecht oder eine Baugenehmigung nur dann erteilt werden, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen.

Eine Befreiung gemäß § 67 BNatSchG ist nur dann möglich, wenn dies zu einer unzumutbaren Belastung des Einzelnen führen würde.

Eine Missachtung der Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG kann unter den Bedingungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG zu einem haftungsrechtlich relevanten Umweltschaden gemäß § 19 BNatSchG führen.

Lebensraumschutz nach Naturschutzrecht

In der EU-weit gültigen Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie sind »natürliche Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse« aufgeführt, für deren Erhaltung besondere Schutzgebiete auszuweisen sind. In Anhang III der FFH-RL werden dazu Kriterien zur Auswahl der Gebiete gegeben (vgl. auch Anhang I der Richtlinie 92/43/EWG).

Nach Bundesnaturschutzrecht sind bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, gesetzlich geschützt. Zu den geschützten Lebensräumen gehören bspw. natürliche oder naturnahe Bereiche der Binnengewässer und ihrer Ufer, Moore, Sümpfe, Röhrichte, Großseggenrieder, offene Binnendünen, Lehm- und Lösswände, Trockenrasen, Wälder und Gebüsche trockenwarmer Standorte, Bruch-, Sumpf- und Auenwälder und noch weitere.

Eine Beseitigung oder erhebliche Schädigung eines geschützten Biotops ist nur mit einer naturschutzrechtlichen Befreiung gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG mit Darstellung der Kompensationsmaßnahmen zulässig (funktionaler Ausgleich).

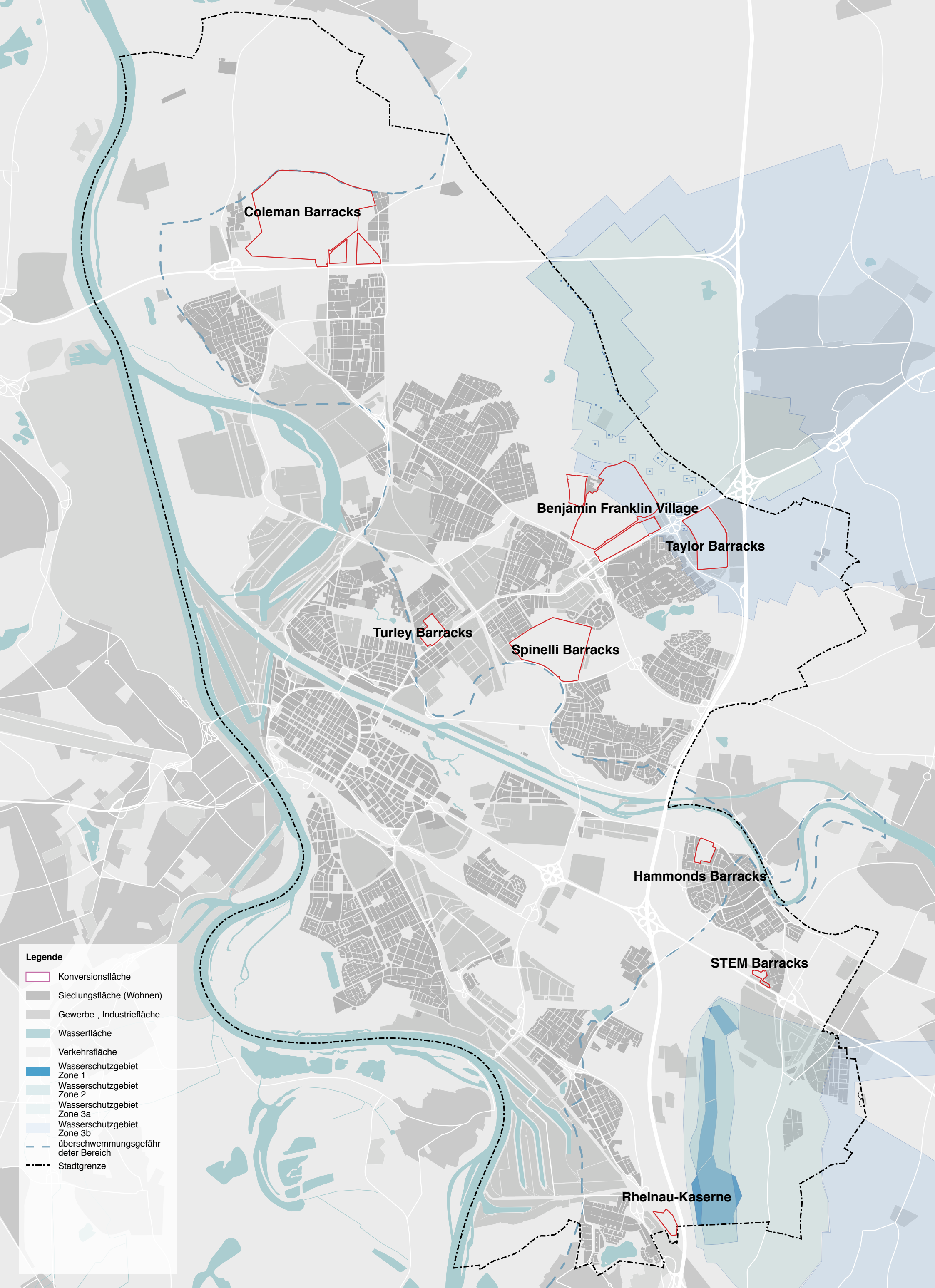
Eine Verschneidung des Biotopschutzes mit dem Artenschutz ergibt sich aus § 19 Abs. 3 BNatSchG, in dem bestimmt ist, dass auch die Lebensräume der EU-rechtlich streng geschützten Arten der EU-Vogelschutzrichtlinie (Artikel 4 Abs. 2 oder Anhang I) und der FFH-Richtlinie (Anhang II - Arten sowie Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der in Anhang IV) zu schützen sind. Dieser Fall wird z. B. häufig bei Vorkommen von Eidechsen auf den militärischen Konversionsflächen ausgelöst.

Wasserschutzgebiete

Das Benjamin Franklin Village und die Taylor Barracks liegen im Einzugsbereich des Wasserschutzgebiets Käfertal (nähere Information in Kapitel B).

Handlungsansätze Naturschutz, Artenschutz und Wasserschutz

- konsequente Einhaltung der Restriktionen hinsichtlich Naturschutz, Artenschutz und Wasserschutz für die Konversion der Militärf Flächen



Klimawandelgerechte Stadtentwicklung im Rahmen der Konversion

Aufgrund des Querschnittscharakters der Aufgabe »Konversion« können viele kommunalen Themenfelder einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Lokale Klimaschutzmaßnahmen können zur Entschärfung der Klimagefährdung beitragen, sie sind aber auch in der Lage, den Lebensraum Stadt aufzuwerten und können mittel- bis langfristig eine ökonomische Dividende erwirtschaften. Die Umsetzung von Strategien und Maßnahmen in den Bereichen der Energie-, Verkehrs- und Infrastrukturplanungen, aber auch mittels einer integrierten Stadtentwicklung sind dabei die wesentlichen »Ankerpunkte«.

Der Klimaschutz in der Stadtentwicklung konzentriert zumeist auf den energiegerechten Städtebau, die Entwicklung von verkehrsarmen und ressourcenschonenden Raum- und Siedlungsstrukturen sowie klimaoptimierte Nutzungszuordnungen und Flächendispositionen. Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung des Klimas für Ökologie, Ökonomie und Gesellschaft wird Klimaschutz oftmals zu einem Leitbild einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung.

Im Rahmen der Konversion ist die Entwicklung der Teilflächen oder der Stadtbausteine - entsprechend der Empfindlichkeiten des Landschafts- und den Erfordernissen des Stadtraumes - unter Berücksichtigung der klimatischen Belastungssituation - zu planen.

Die klimatischen Randbedingungen der Stadt Mannheim werden wesentlich durch die Lage in der Rheinebene geprägt und sind durch sehr warme Sommer und milde Winter, windschwache und austauscharme Wetterlagen sowie häufige Inversionswetterlagen gekennzeichnet. Neben den für den Luftaustausch wichtigen großräumigen Winden treten im Planungsraum Regionalwindströmungen auf, die über größeren, zusammenhängenden Freiflächen zwischen bebauten Bereichen bis in die bodennahen Luftschichten durchgreifen können und damit wesentlich zum Luftaustausch im Ballungsraum Mannheim beitragen (Landschaftsplan für das Verbandsgebiet des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim).

Neben den aktuellen Klimaschutzstrategien der CO₂-Vermeidung - im wesentlichen durch Energieeinsparung - bleibt ein wesentlicher Bestandteil einer Klimaanpassungsstrategie, die klimaphysiologische Anpassung des Stadtgrundrisses an den Wandel zu vollziehen. Dies beinhaltet vor allem auch den Paradigmenwechsel, nicht mehr nur Verursacher des Klimawandels zu sein, sondern auch Betroffener.

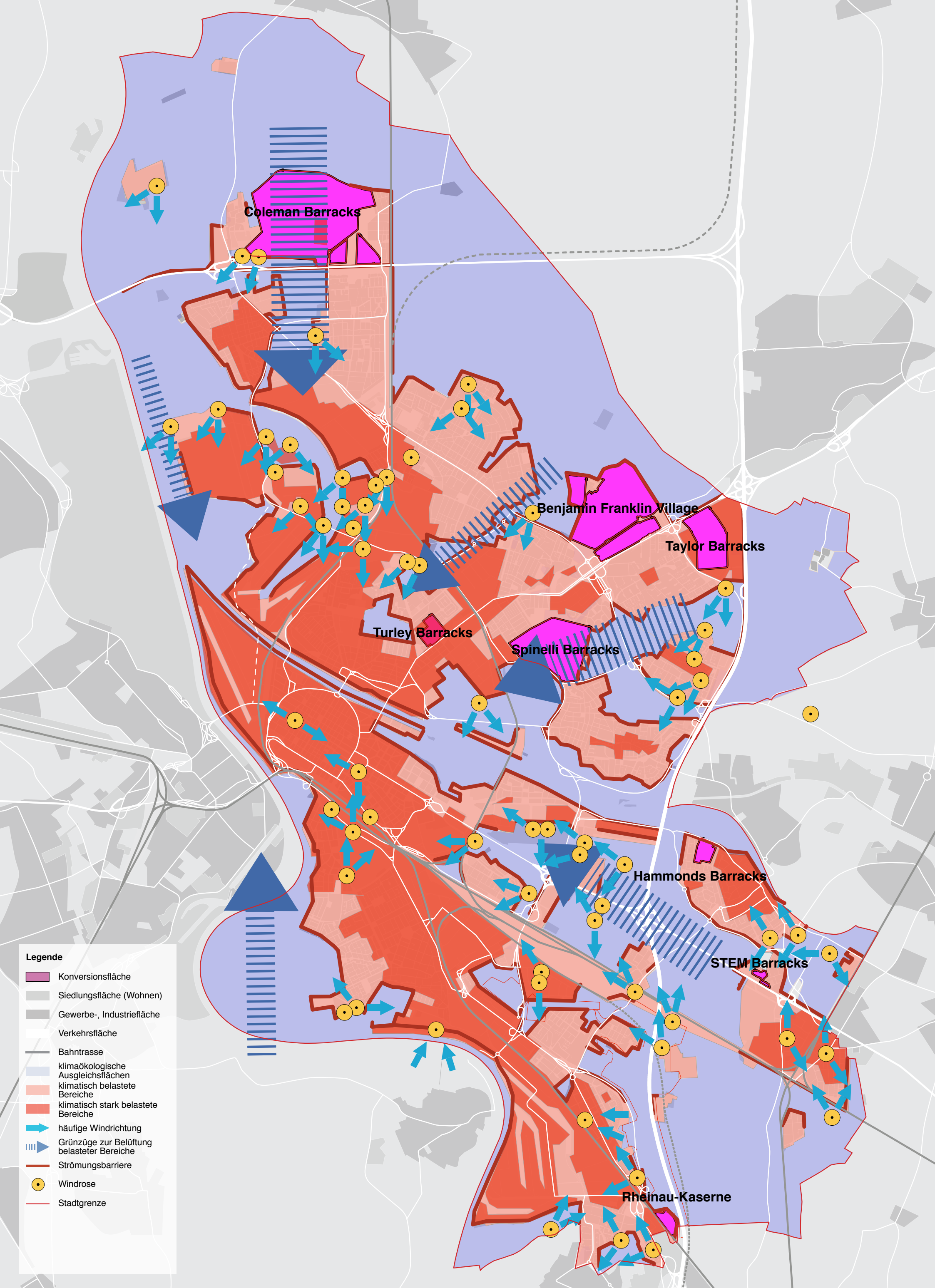
Eine klimaphysiologische Anpassung bedeutet:

- Eine Verbesserung der Siedlungsdurchlüftung
- Die Zufuhr von Kaltluft / Frischluft durch lokale Windsysteme sichern und verbessern
- Die Förderung der Frischluftentstehung, durch Entsiegelung und Grundwasseranreicherung
- Erhöhung der Grünanteile und Einsatz von Oberflächenmaterialien mit hoher Reflexion, jedoch geringer Blendwirkung
- Reduzierung der Schadstoffemissionen im Stadtgebiet (Stärkung des ÖPNV, fördern der individuellen Elektromobilität, Radverkehrsmanagement, ...)

Konkret bedeutet dies die Sicherung und Entwicklung der großräumigen Ventilationsbahnen entlang des Rheins und Neckars mit den angrenzenden Auenbereichen.

Speziell für die Konversion ergeben sich einmalige und dauerhaft weitreichende Handlungsmöglichkeiten, die der Sicherung und Verbesserung der Siedlungsdurchlüftung und der Kaltluftzufuhr des thermisch belasteten Innenstadtbereichs dienen.

Dies betrifft die Konversionsflächen Coleman Barracks (Flugplatz Sandhofen) im Norden sowie die Spinelli Barracks im Nordosten von Mannheim. So können im Rahmen der Konversion zwei große Freiraum-Korridore gesichert bzw. wiederhergestellt werden.



Begründung für die Coleman Barracks

Das Offenland in der Rheinniederung um Mannheim ist von sehr hohen nächtlichen Kaltluftproduktionsraten geprägt. Diese Flächen um den Sandtorfer Bruch sind aufgrund ihrer hohen Leistungsfähigkeit von großer Bedeutung für die lokale Kaltluftproduktion. Auf den großflächigen Wiesenflächen innerhalb der Kaserne wird zudem Kaltluft produziert, die dann mit den Luftmassen aus dem Bruch der Innenstadt nach Süden zugeführt werden kann.

Mit einer Entwicklung von sehr großen Flächenanteilen der Coleman Barracks zu einem - im weitesten Sinne - extensiv genutzten Landschaftsraum und der Sicherung eines sich nach Süden fortsetzenden, zwischen 500 bis 600 m breiten, offenen Bereichs zwischen Sandhofen und Schönau, kann ein für die Innenstadt Mannheim wichtiger Freiraumkorridor gesichert werden.

Dieser Freiraum-Korridor kann neben der klimatischen Funktion als Kaltlufttransportbahn auch naturschutzfachlichen und freiraumsoziologischen Anforderungen Rechnung tragen.

Begründung für die Spinelli Barracks

Der Grünzug Nordost zwischen Vogelstang / Wallstadt und Käfertal / Feudenheim (Grundplanung durch Bödeker / Wagenfeld & P; 1991) wird derzeit durch die Spinelli Barracks, die wie ein Pfropfen in diesem Freiraumkorridor sitzt, unterbrochen. Damit wird auch die Kaltluftzufuhr in die thermisch belastete Innenstadt unterbunden bzw. stark vermindert (vgl. Klimakarten Stadt Mannheim). Auch hier besteht die Möglichkeit, angemessen und vorsorgend auf den Klimawandel zu reagieren und einen breiten und offenen Korridor zu schaffen, der kühlere Luft bis in die Innenstadt zulässt. Die Breite des Korridors sollte mehr als 500 m betragen.

Weitere klimarelevante Handlungsfelder

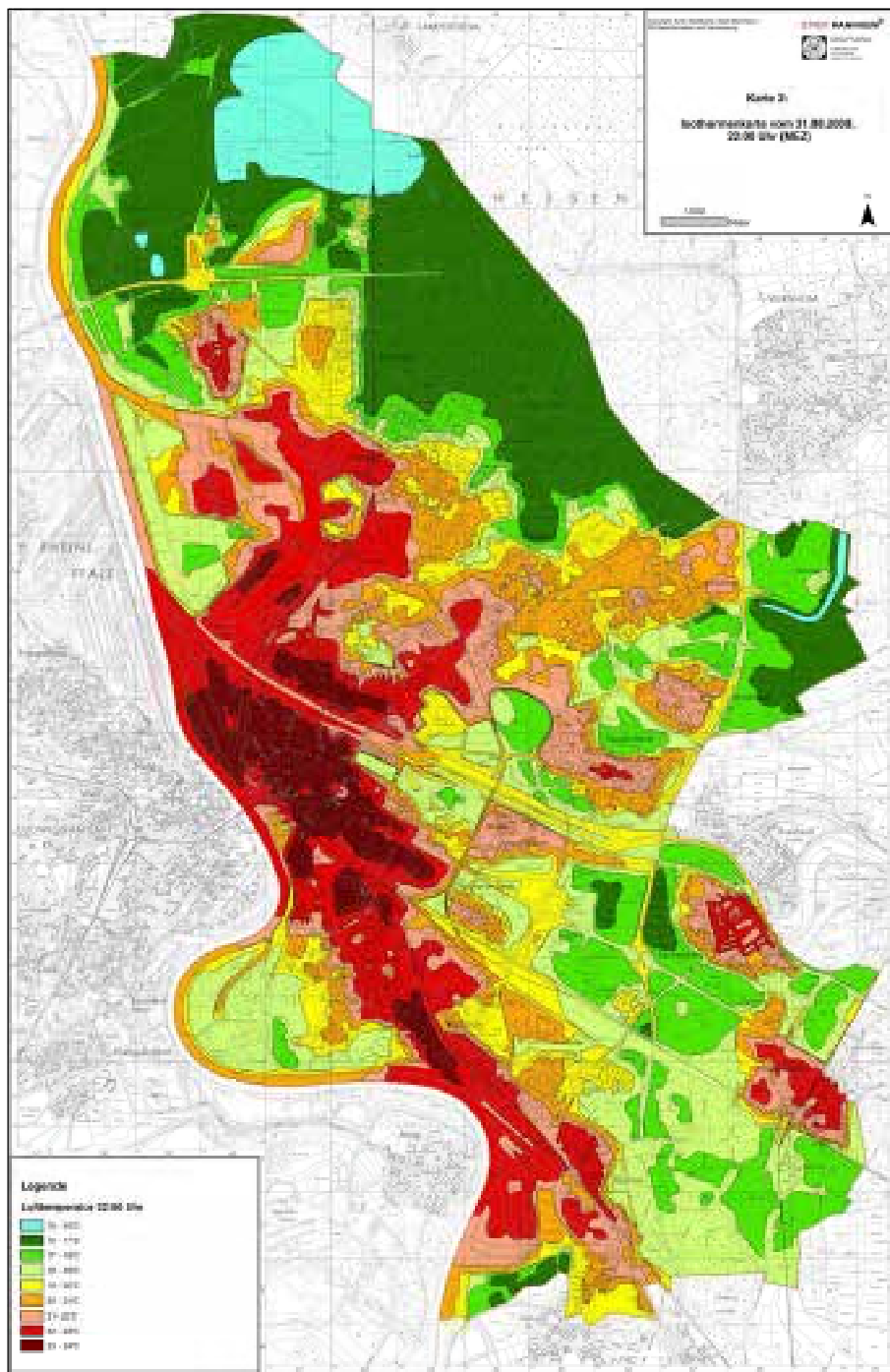
Im Zuge konkreterer Überlegungen zu den Konversionsflächen Taylor Barracks, Sullivan Barracks, Benjamin Franklin Village, Funari Barracks, Hammonds Barracks und den kleineren Konversionsstandorten ist grundsätzlich ein energiegerechter Städtebau zu verfolgen.

Das bedeutet: Energetische Verbesserung des Gebäude- und Siedlungsbestandes, bei baulichen Neuplanungen sind optimierte, verschattungsarme Gebäudestellungen zu berücksichtigen, energetisch günstige Bauweisen, verringerter gebäudebezogener Wärmebedarf durch Besiedlungsdichte sowie konkrete Aussagen für eine klimagerechte Steuerung von Art, Maß und Höhe der baulichen Nutzung zu berücksichtigen.

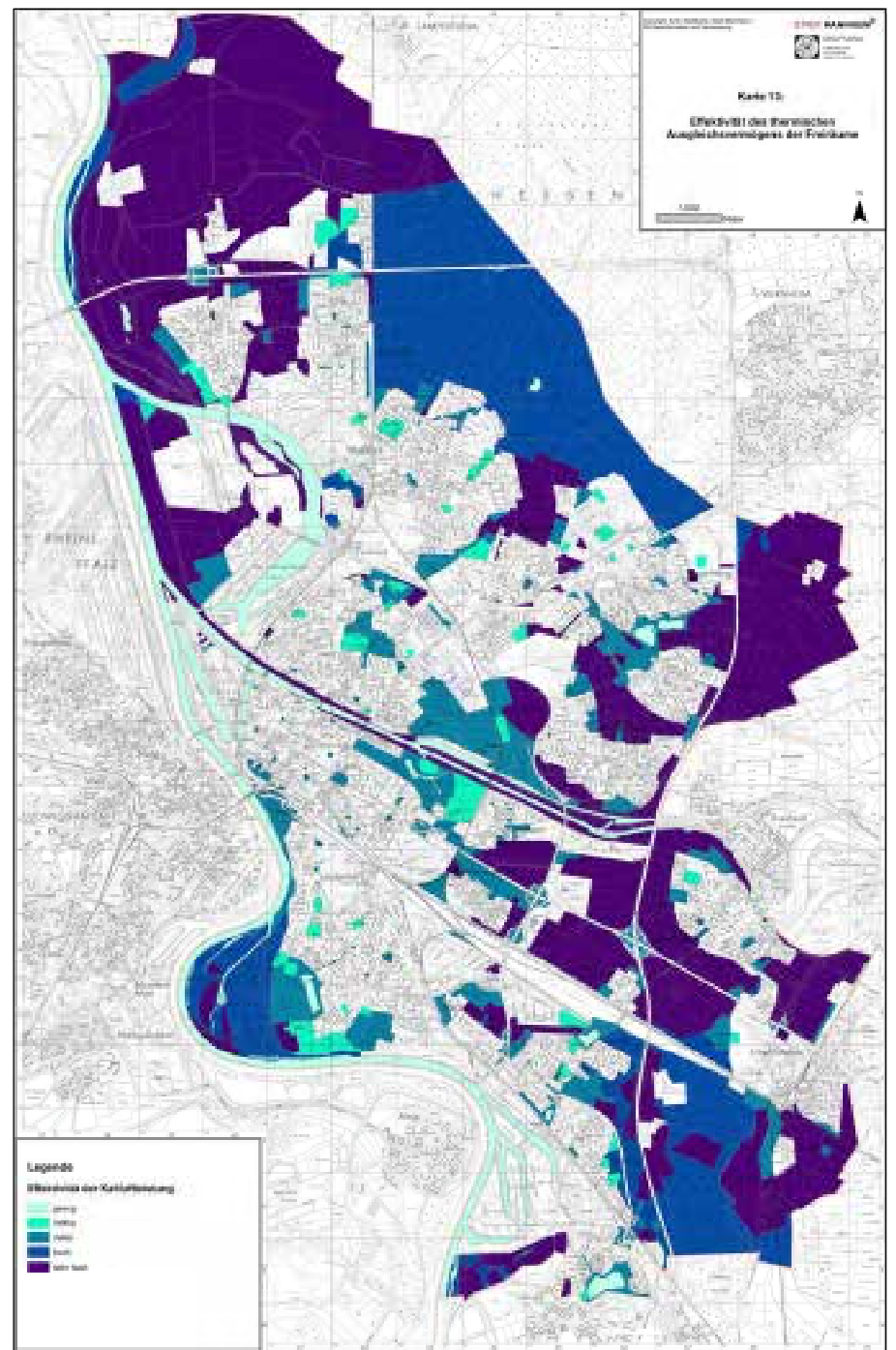
Begleitend zu den klassischen städtebaulichen Handlungsfeldern ist die Entwicklung von verkehrsarmen und ressourcenschonenden Raum- und Siedlungsstrukturen ein Beitrag zum Klimaschutz. Die verkehrsvermeidende Nutzungszuordnung durch kleinräumige Funktionsmischung und eine konzentrierte Siedlungsflächenerweiterung an leistungsfähigen Verkehrs- und Infrastrukturorten und -trassen sollte angestrebt werden. Dabei ist die Stärkung des ÖPNV sowie die Förderung des Radverkehrs ein wichtiger Baustein.

Handlungsansätze Klimaschutz

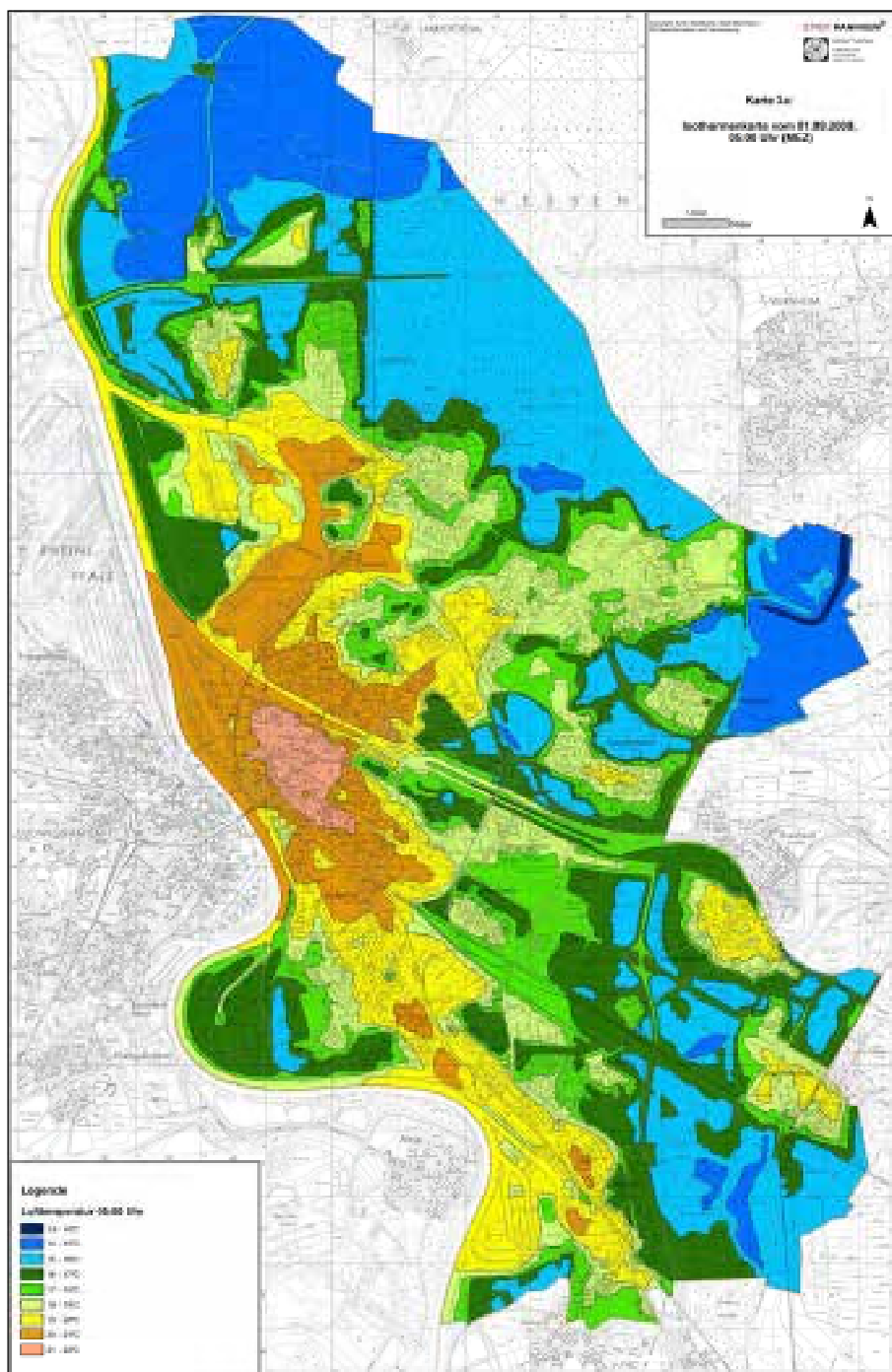
- Schaffung großzügiger Luftleitbahnen im Bereich der Grünzüge Nordwest II und Nord
- konsequente Umsetzung von Klimaschutzaspekten im Zuge der städtebaulichen Planung und Umsetzung (Entsiegelung, Durchgrünung etc.)



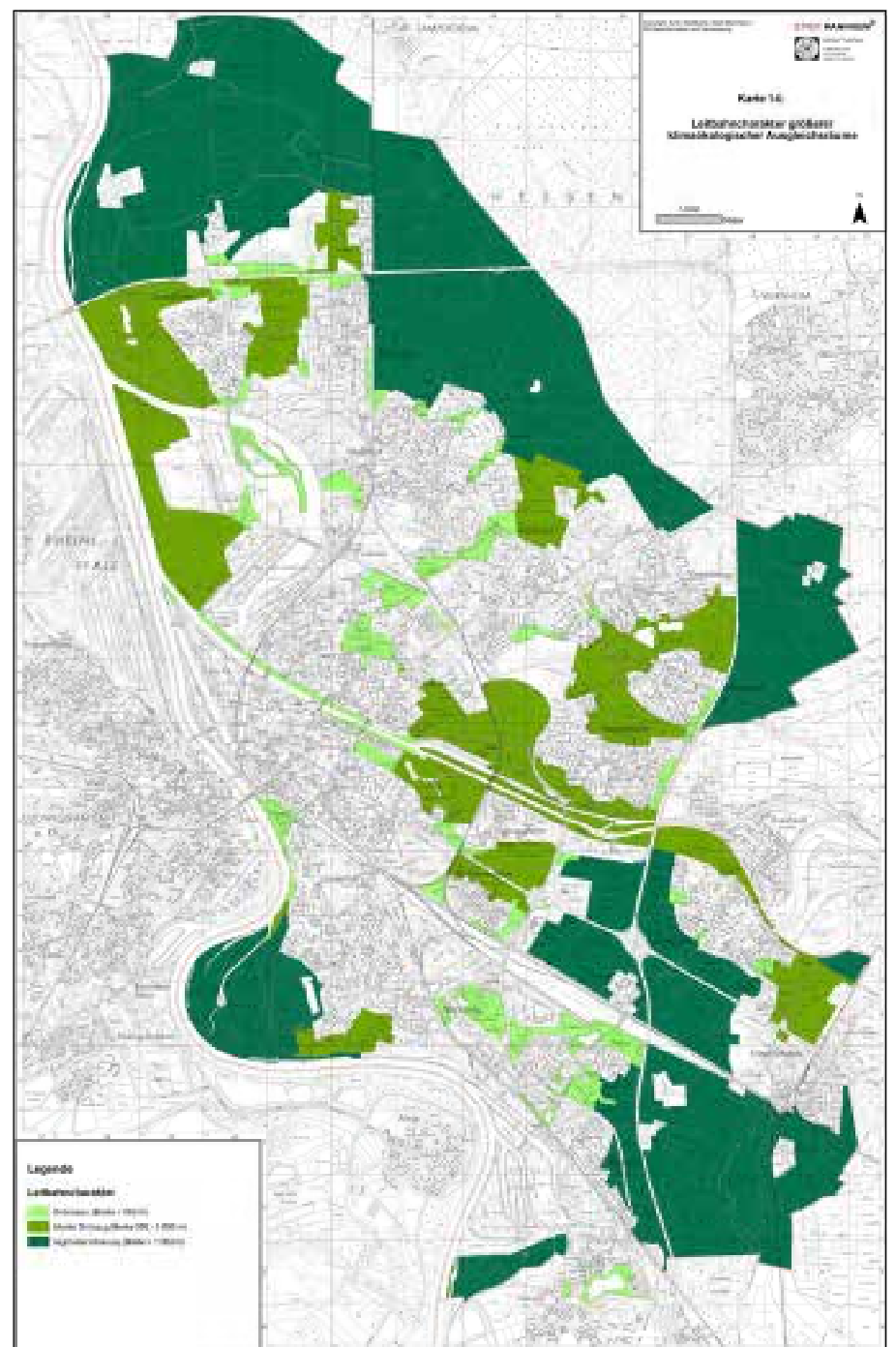
Stadtklimaanalyse Isothermenkarte abends



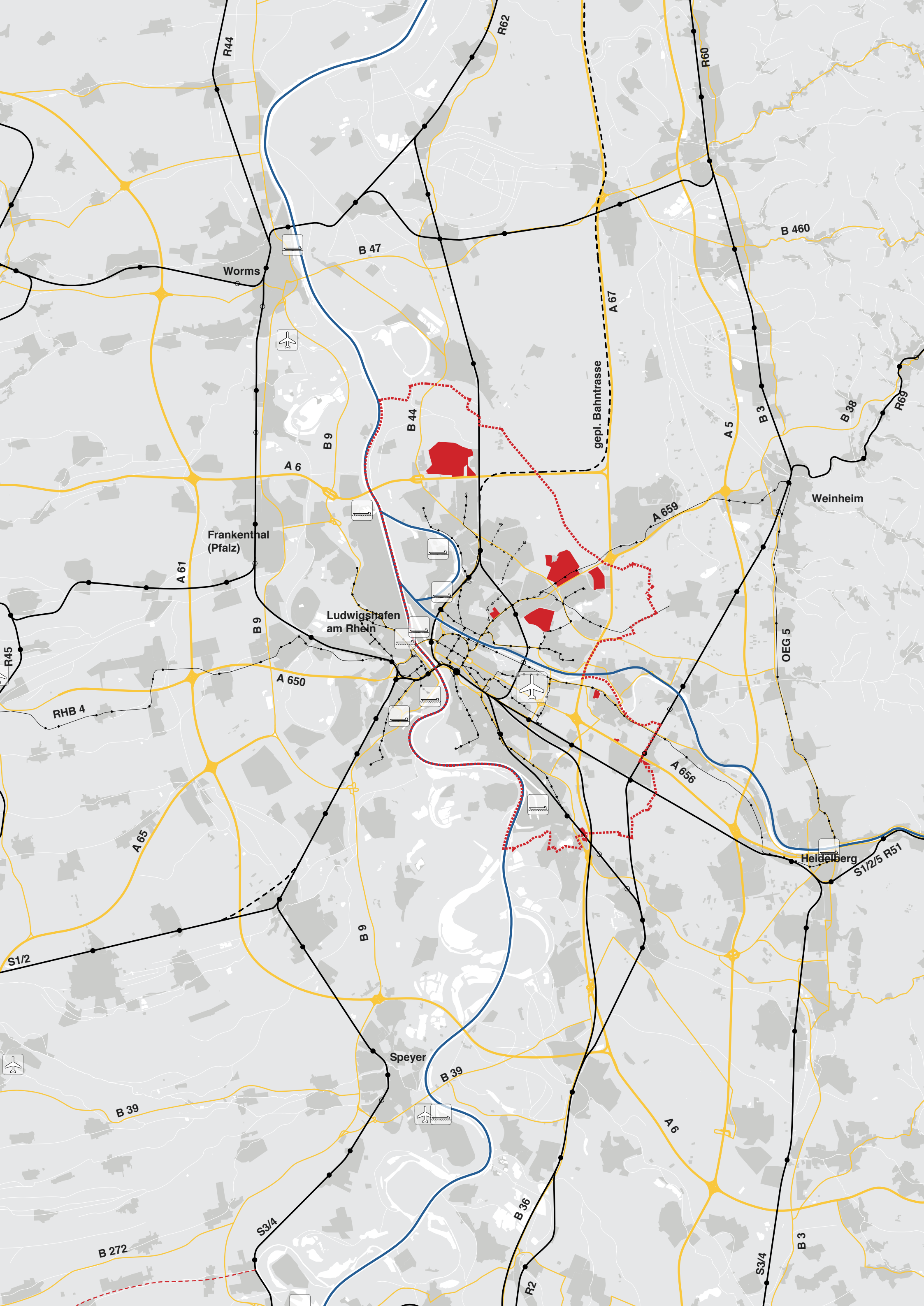
Stadtklimaanalyse Effektivität des thermischen Ausgleichsvermögens der Freiräume



Stadtklimaanalyse Isothermenkarte morgens



Stadtklimaanalyse Leitbahncharakter größerer klimaökologischer Ausgleichsräume



Erschließung

derzeitige Situation

Die Stadt Mannheim ist in ein leistungsfähiges Netz übergeordneter Straßen eingebunden. In Nord-Süd-Richtung verläuft die Autobahnstrecke Frankfurt am Main - Darmstadt - Mannheim - Karlsruhe tangential im Stadtgebiet. Die Autobahn A 67 stellt vom Viernheimer Dreieck ausgehend die Verbindung nach Norden in Richtung Darmstadt und Frankfurt am Main her. Mittelfristig ist der Ausbau des Streckenabschnitts Lorsch - Darmstädter Kreuz auf drei Fahrspuren je Richtung geplant. Die A 6 führt vom Viernheimer Dreieck nach Süden über Schwetzingen nach Karlsruhe sowie nach Westen über Ludwigshafen nach Saarbrücken.

Von der Innenstadt ausgehend verfügt Mannheim über vier radiale Hauptverkehrsachsen:

- nach Norden die B 44 durch die Stadtteile Waldhof und Sandhofen zur A 6 und weiter nach Groß-Gerau
- nach Nordosten durch die Stadtteile Neckarstadt Ost und Käfertal die B 38 und im weiteren Verlauf die A 659 nach Viernheim und Weinheim mit Anschluss an die A 5
- nach Südosten die B 37 und B 656 nach Heidelberg
- nach Süden durch die Stadtteile Lindenhof, Neckarau und Rheinau die B 36 in Richtung Schwetzingen.

Nach Westen bestehen über die Kurt-Schumacher-Brücke (B 44) und die Konrad-Adenauer-Brücke (B 37 / B 38) Verbindungsmöglichkeiten in die Vorderpfalz.

Innerhalb des Stadtgebiets vervollständigen weitere tangentielle und radiale Hauptstraßenzüge das übergeordnete Netz zu einem leistungsfähigen und übersichtlichen Straßensystem. Zur Entlastung der B 44 ist langfristig der Bau der Westtangente von der Innenstadt über die Friesenheimer Insel nach Sandhofen geplant. Darüber hinaus sind in Mannheim derzeit keine weiteren Ergänzungen im Hauptstraßennetz geplant (Verkehrsentwicklungsplan 1996). Die Trasse der ursprünglich geplanten Südtangente mit der Rheinquerung bei Altrip führte durch die Spinelli Barracks und sollte in Käfertal an die B 38 anschließen. Diese Planung wird nicht weiter verfolgt.

Die Erschließungssituation der Konversionsflächen stellt sich hinsichtlich der Integration in das Hauptstraßennetz folgendermaßen dar:

Der Westteil der Coleman Barracks ist über die A 6 mit der Anschlussstelle Mannheim Sandhofen und die B 44 sehr gut angebunden. Der Ostteil verfügt nur über eine mäßige Anbindungsqualität an das übergeordnete Netz, da einerseits Wohnquartiere durch den entstehenden Verkehr zusätzliche Belastungen erfahren würden und andererseits keine öffentlich nutzbare Straßenverbindung vom Ostteil zur B 44 innerhalb der Coleman Barracks besteht.

Der Standort Turley Barracks liegt unmittelbar an der B 38, einer der vier Hauptradialen des Straßennetzes. Die Zufahrtsmöglichkeiten sind jedoch aus Richtung Innenstadt aufgrund der fehlenden Linksabbiegemöglichkeiten etwas umwegig.

Das Areal der Spinelli Barracks liegt an zentraler Stelle im Hauptstraßennetz mit guten Anbindungsmöglichkeiten in alle Himmelsrichtungen.

Das Benjamin Franklin Village liegt unmittelbar an der B 38, einer der vier Hauptradialen des Straßennetzes sowie an der Nordtangente (L 597 Waldstraße / Sudentenstraße). Von der autobahnähnlich gestalteten B 38 gehen massive Lärmbelastungen auf die vorhandenen Wohngebäude aus. Zudem trennt der Straßenzug die Konversionsfläche vom südlich angrenzenden Stadtteil Vogelstang. Die Birkenauer Straße und die Wasserwerkstraße führen als öffentliche Straße durch das Areal.

Die Taylor Barracks zeichnen sich durch die Lage in der Nähe zum Viernheimer Kreuz aus. Die Zufahrtsmöglichkeiten zum Areal sind hervorragend, die Auffahrtsmöglichkeiten auf die B 38 / A 659 jedoch etwas umwegig.

Die Hammonds Barracks sind über die Seckenheimer Landstraße, Seckenheimer Hauptstraße und die Neuostheimer Straße (Südumgehung Seckenheim) gut in das übergeordnete Straßennetz integriert.

Die STEM Barracks sind in das Hauptstraßennetz nur unzureichend integriert. Eine leistungsfähige Anbindung ist wirtschaftlich nicht herstellbar.

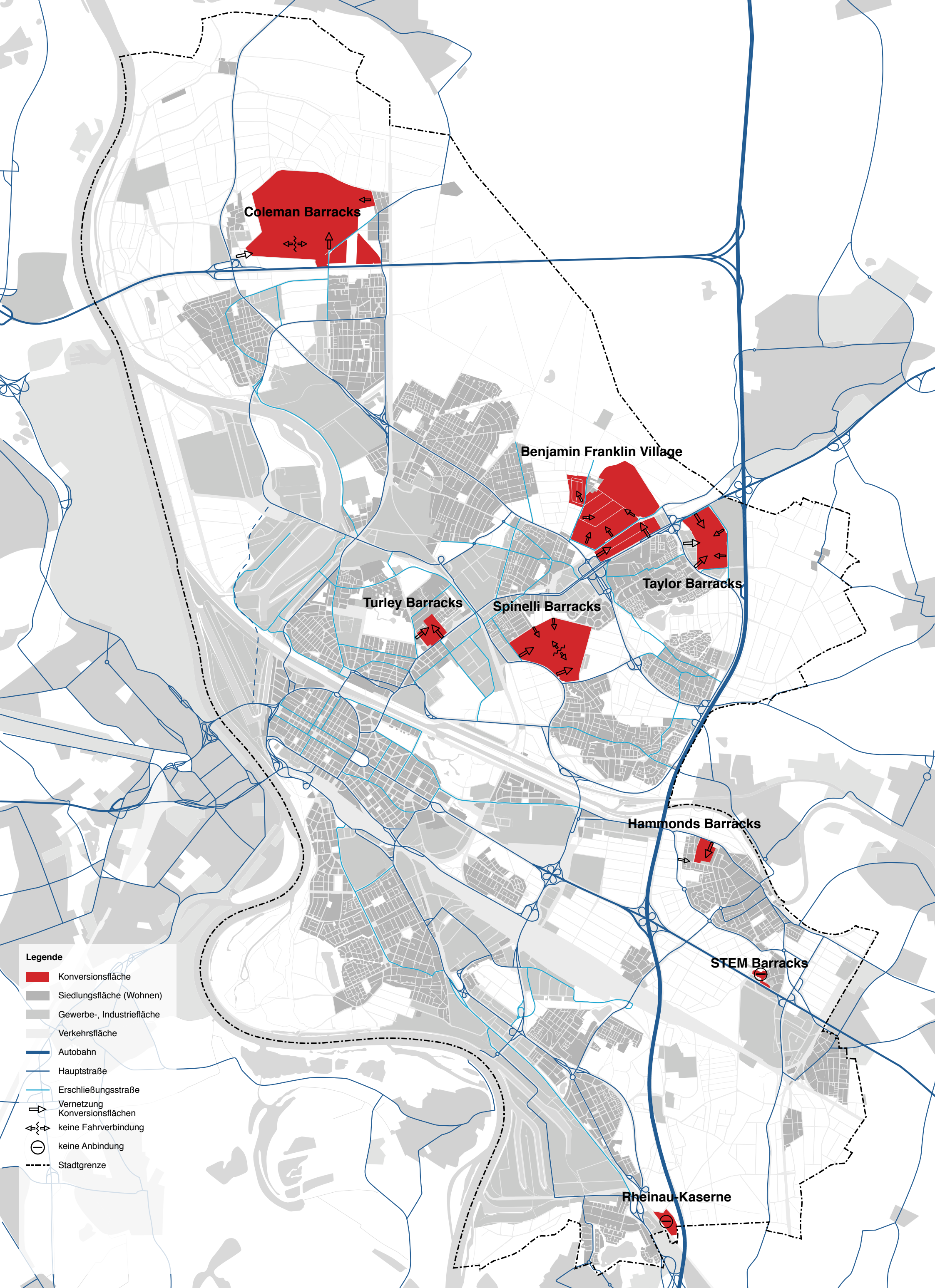
Die Rheinau-Kaserne verfügt über keine leistungsfähige Anbindung an das Hauptstraßennetz. Eine leistungsfähige Anbindung ist wirtschaftlich nicht herstellbar.

Handlungsansätze Straßennetz

Aufgrund der Konversion sind keine grundlegenden Netzänderungen notwendig. STEM Barracks und Rheinau-Kaserne sind wirtschaftlich nicht erschließbar. Die übrigen Flächen sind in der Regel gut, teilweise auch sehr gut in das Hauptstraßennetz integrierbar.

Es besteht Handlungsbedarf insbesondere bei folgenden Punkten:

- konkrete Anbindung der Flächen an das Straßennetz
- stadträumliche Integration von Verkehrsachsen und Knotenpunkten in den Stadtraum, z. B. Straßenzug der B 38, Straße Am Aubuckel sowie die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten von Straßen für Fußgänger



Flugverkehr

derzeitige Situation

Mannheim verfügt mit dem City-Airport über einen innenstadtnahen Verkehrslandeplatz. Nachdem der Linienverkehr Ende des Jahres 2011 eingestellt wurde, dient der Flugplatz derzeit nur noch dem Geschäfts-, dem Werksflug- und dem Freizeitverkehr. Aufgrund der kurzen Start- und Landebahn ist der Landeplatz nur eingeschränkt konkurrenzfähig. Mit dem ausgebauten Flugplatz in Speyer steht eine regionale Alternative zur Verfügung.

Die Nutzung der Landebahn auf den Coleman Barracks stellt aufgrund der zu geringen Länge und fehlender Ausbaumöglichkeiten keine Möglichkeit für einen attraktiven Regionalflughafen dar.

Als Alternativen dienen die in den benachbarten Regionen vorhandenen Flughäfen. Der Flughafen Frankfurt ist heute schon über ICE-Verbindung gut erreichbar. Mit dem Bau des neuen Terminal 3 am südlichen Rand und der geplanten Anbindung an die Riedbahn wird der Flughafen zukünftig noch besser an die Region Rhein-Neckar angebunden. Mit einer Vernetzung der S-Bahn-Netze Rhein-Main und Rhein-Neckar wäre der Flughafen in einer attraktiven Reisezeit aus Mannheim erreichbar.

Weiterhin wird durch den Ausbau der Bahnstrecke Stuttgart-Ulm der Flughafen in Stuttgart mit dem ICE aus Mannheim in etwa 45 Minuten erreichbar sein. Darüber hinaus besteht über die A 67 eine komfortable Anbindung an den Flugplatz Egelsbach bei Darmstadt, der im Geschäftsflugverkehr eine herausgehobene Bedeutung aufweist.

Wasserstraßen

derzeitige Situation

Mit Rhein und Neckar als Bundeswasserstraßen verfügt Mannheim über eine hervorragende Anbindung an den Schiffsverkehr. Der Mannheimer Hafen ist einer der bedeutendsten Binnenhäfen in Europa. Für die Konversionsflächen hat die Anbindung an das Wasserstraßennetz allenfalls eine untergeordnete Bedeutung.

Eisenbahnnetz

derzeitige Situation

Mannheim weist eine hervorragende Anbindung mit der Eisenbahn auf. Der Mannheimer Hauptbahnhof ist einer der bedeutendsten Knotenpunkte im europäischen Schienennetz.

Das derzeitige Eisenbahnnetz weist für die Konversionsflächen einen zu vernachlässigenden Zusammenhang auf. Lediglich die Riedbahn mit dem Haltepunkt Mannheim Käfertal befindet sich in der Nähe der beiden Konversionsflächen Turley Barracks und Spinelli Barracks. Der Bahnhof Käfertal hat jedoch für den Bahnverkehr praktisch keine Bedeutung. Er wird derzeit nur einmal täglich angefahren (RB 38852 um 16:17 auf Gleis 1 in Richtung Mannheim Waldhof). Der Zustand des Bahnhofs und des Umfelds ist derzeit desolat.

Im Zuge des Ausbaus des S-Bahnnetzes soll ab 2015 der Bahnhof Käfertal umgebaut werden. Vor diesem Hintergrund sind die Wegeverbindungen vom Bahnhof zu den beiden Konversionsflächen Turley Barracks und Spinelli Barracks aufzuwerten.

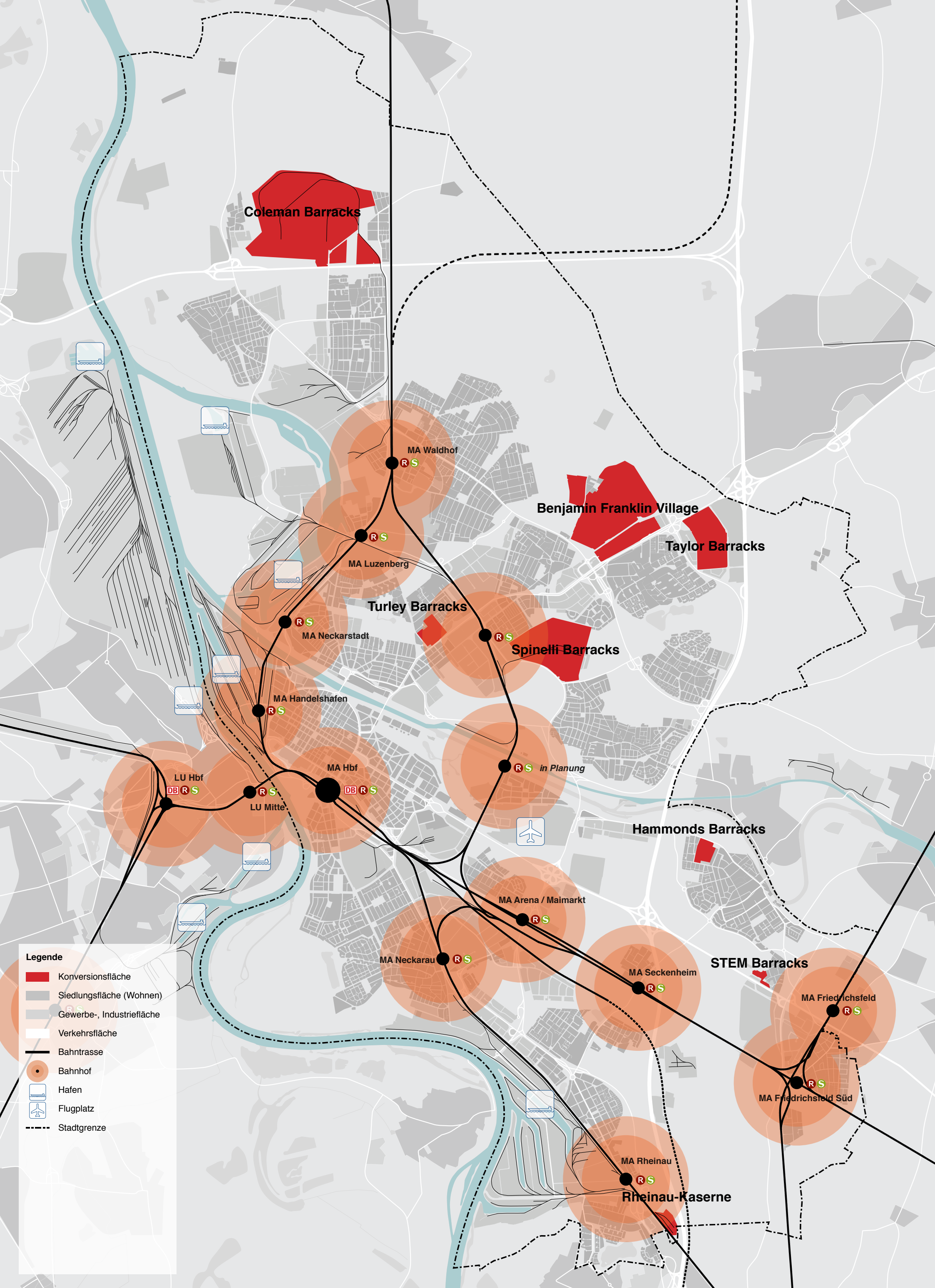
Die Einrichtung eines S-Bahn-Halts im Bereich Blumennau und damit in Nähe zu den Coleman Barracks wäre zwar denkbar und technisch möglich, erscheint jedoch aufgrund des äußerst geringen Fahrgastpotenzials als wirtschaftlich nicht darstellbar.

Zu den Spinelli Barracks, den Coleman Barracks und der Rheinau-Kaserne führen heute nicht mehr funktionsfähige Gütergleisanbindungen. Zur Herstellung eines Gleisanschlusses wäre eine komplette Neuerschließung notwendig. In den Spinelli Barracks ist eine gewerbliche Nutzung mit bahnaffinen Logistikbetrieben aus Sicht der Stadtentwicklung nicht geplant. In den Coleman Barracks erscheint die Errichtung eines Gleisanschlusses aufgrund der Länge (Anschluss im Osten von Schönau, gewerbliche Nutzung im Westen geplant) aus wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll.

Handlungsansätze Eisenbahnnetz

Mit dem Ausbau des Bahnhofs Käfertal wird dessen Bedeutung gravierend zunehmen. Im Zuge der Konversion sind die daraus resultierenden Chancen durch die Lagegunst der Turley Barracks und des westlichen Teils der Spinelli Barracks zu nutzen. Das derzeit teils desolate Erscheinungsbild des Bahnhofs und seines Umfelds ist aufzuwerten. Die Vernetzung mit den Straßenbahn- und Buslinien ist zu optimieren. Hinsichtlich des Flugverkehrs und der Schifffahrt bestehen im Rahmen der Konversion keine Handlungsnotwendigkeiten.

Die vorhandenen Gütergleise werden zukünftig nicht mehr benötigt und können entfernt werden.



Straßenbahn- und Busnetz

derzeitige Situation

Der Kernraum der Metropolregion Rhein-Neckar verfügt über ein leistungsfähiges Straßenbahnnetz. Im Mannheimer Stadtgebiet ist das Netz bis auf wenige Ausnahmen grundsätzlich radial angelegt. Es bestehen über die Stadtgrenzen hinaus Verknüpfungen nach Westen in Richtung Ludwigshafen und Bad Dürkheim, nach Nordosten in Richtung Viernheim und Weinheim, nach Osten in die Nachbargemeinde Heddeshaim und nach Südosten in Richtung Heidelberg.

Mit der geplanten Stadtbahnlinie Nord erfolgt ein weiterer Ausbau des Systems, so dass zukünftig ein großer Teil der Siedlungsfläche im Einzugsbereich einer Straßenbahnhaltestelle liegen wird. Über diese Maßnahme hinaus ist derzeit mit Ausnahme kleinerer Vorhaben kurz- bis mittelfristig kein weiterer Ausbau des Netzes vorgesehen.

Die Erschließungssituation der Konversionsflächen hinsichtlich des Straßenbahnnetzes stellt sich folgendermaßen dar:

Die **Coleman Barracks** weisen derzeit keine Anbindung an das Straßenbahnnetz auf. Eine Verlängerung der Strecke aus Richtung Sandhofen (Endhaltestelle der Linie 3) ist aufgrund der Baustruktur im Ortskern Sandhofens nicht möglich. Auch scheidet eine direkte Verlängerung der Strecke aus Richtung Schönau nach Norden wegen der notwendigen erheblichen Eingriffen in die Gebäudesubstanz aus. Als Alternative wäre eine Trasse über die Lilienthalstraße und die Königsberger Allee denkbar, aufgrund des zu erwartenden niedrigen Fahrgastaufkommens im Areal der Coleman Barracks und der benachbarten Siedlungen Blumenau und Scharhof wird eine wirtschaftlich tragfähige Netzergänzung zur Anbindung der Coleman Barracks jedoch auszuschließen sein.

Das Areal der **Turley Barracks** ist derzeit mit der Straßenbahn hervorragend erschlossen (Linien 4 und 5). Mit dem Bau der Stadtbahn Nord wird sich die Erschließungsqualität noch zusätzlich verbessern. Optimierungsbedarf gibt es hinsichtlich der Lage und Zugänglichkeit der Straßenbahnhaltestelle Exerzierplatz in der Friedrich-Ebert-Straße. Eine weitere Haltestelle im Bereich des Eisenlohrplatzes würde die Erschließung der Turley Barracks mit dem ÖV deutlich verbessern.

Die **Spinelli Barracks** werden am Südrand durch die Strecke der Linie 7 tangiert. Die Haltestelle Talstraße liegt unmittelbar am Rand der Konversionsfläche. Vom nördlichen Teilbereich liegen die Haltestellen der Strecken der Linien 4, 5 und 7 in etwa 600 - 700 m Abstand und damit in einer kaum noch akzeptablen Entfernung. Während die Fußwege zu den Haltestellen Vogelstang West und Im Rott attraktiv sind, weisen die Wegeverbindungen zur den Haltestellen Mannheimer Straße und Käfertal OEG-Bahnhof durch die Trennwirkung der B 38 erhebliche Defizite auf.

Eine neue Straßenbahntrasse in das Gebiet wäre als Abzweig im Sinne einer Y-Lösung von Süden (Wingertsbuckel) zwar denkbar, ist aus Gründen des zu erwartenden ungünstigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses und betrieblicher Nachteile jedoch nicht sinnvoll. Die bestehende Freihaltetrasse im Rott sollte für langfristige Optionen offen gehalten werden.

Der Südteil des **Benjamin Franklin Village** wird über die OEG-Strecke (Linie 5) sehr gut erschlossen. Die Errichtung einer weiteren Haltestelle erscheint aufgrund des derzeit weiten Abstands zwischen den Haltestellen Bensheimer Straße und Käfertal Wald sinnvoll. Eine Y-Lösung wäre auch hier denkbar, erscheint jedoch aus wirtschaftlichen Gründen äußerst unrealistisch.

Die Konversionsfläche **Taylor Barracks** ist derzeit mit der Straßenbahn nicht erschlossen. Eine Verlängerung der Straßenbahnstrecke aus der Vogelstang (Linie 7) ist grundsätzlich denkbar. Die hohen Investitionskosten ließen sich nur bei einer intensiven Ausnutzung des Areals und einem entsprechenden Fahrgastpotenzial vertreten.

Die **Hammonds Barracks** sind an das Straßenbahnnetz hervorragend angebunden. Die Haltestelle Pforzheimer Straße der Linie 5 befindet sich unmittelbar am nördlichen Rand des Areals.

Für die **STEM Barracks** und die **Rheinau-Kaserne** ist eine Anbindung an das Straßenbahnnetz derzeit nicht gegeben und vor dem Hintergrund der geplanten Nutzungen nicht sinnvoll.

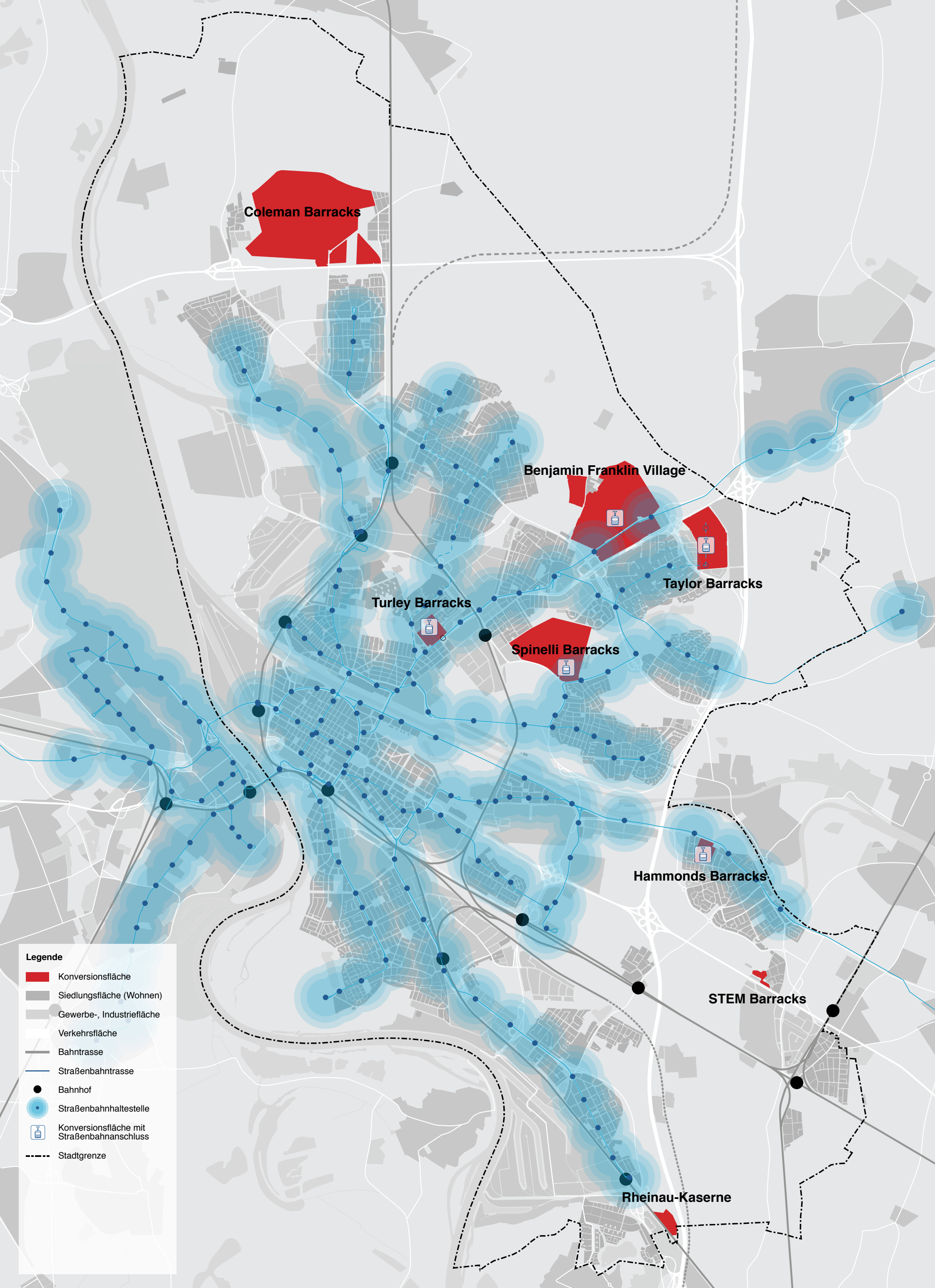
Die Konversionsflächen sind in unterschiedlichem Maße durch Buslinien erschlossen (siehe Kapitel B).

Handlungsansätze Straßenbahn- und Busnetz

Im Zuge der Konversion sind keine Ergänzungen des Straßenbahnnetzes vorzunehmen. Eine Verlängerung der Trasse aus der Vogelstang in die Taylor Barracks sollte durch eine entsprechende Freihaltung von Flächen zukünftig möglich sein, auch wenn sie derzeit eher unrealistisch erscheint. Ein wesentliches Handlungsfeld wird in der Attraktivierung bestehender und der Errichtung neuer Straßenbahnhaltestellen liegen. Dabei sind auch die Wegebeziehungen zu Haltestellen besonders zu beachten.

In Abhängigkeit von dem geplanten Nutzungsgefüge und dem zu erwartenden Fahrgastpotenzial sind Anpassungen des Buslinienetzes vorzunehmen. Dabei ist insbesondere auch auf die gewünschte Vernetzung benachbarter Stadtteile und Quartiere Rücksicht zu nehmen.

Im Raum Käfertal ist die geplante S-Bahn-Haltestelle in das Netz der Straßenbahnen und Busse so zu integrieren, dass ein Wechsel der Verkehrsmittel möglichst komfortabel erfolgen kann.



Radwegenetz

derzeitige Situation

Die Stadt Mannheim verfügt über ein dichtes Netz von Radwegen, welches kontinuierlich ausgebaut und verbessert wird. Das Netz weist einige Lücken auf. Im Bereich der Konversionsflächen sind es laut städtischem Radwegekonzept:

- Viernheimer Weg östlich der Siedlung Blumenau
- am östlichen Rand der Schönau
- an der Friedrich-Ebert-Straße im Bereich der Turley Barracks
- an der Birkenauer Straße im Bereich des Benjamin Franklin Village
- am nördlichen Rand der Taylor Barracks
- im Bereich Seckenheimer Landstraße / Trübnerstraße (Anbindung Hammonds Barracks in Richtung Innenstadt)
- in der Seckenheimer Hauptstraße in der Ortslage Seckenheim sowie östlich in Richtung Neu-Edingen und Edingen

Um die Konversionsflächen zukünftig mit den umgebenen Stadtquartieren und Landschaftsräumen optimal vernetzen zu können sind neben den oben genannten Lücken weitere Defizite zu beheben.

In den Coleman Barracks fehlen Wegeverbindungen durch das Areal und in die Umgebung. Folgende Beziehungen wären sinnvoll: In Nord-Süd-Richtung vom Haupttor am Viernheimer Weg aus sollte eine Verbindung durch das Areal in den Sandtorfer Bruch und weiter nach Lampertheim erfolgen. Eine Radroute mittig durch den Grünzug nach Süden in Richtung Viernheimer Weg ist aufgrund der Dammlage der Autobahn zwar machbar, erscheint jedoch als unverhältnismäßig aufwändig. Priorität hätte die Aufwertung der Radwege entlang des Viernheimer Wegs und der Königsberger Allee nach Süden. Im Zusammenhang mit der Planung des Grünzugs Nordwest II ist eine neue Radroute zum Altrhein zu schaffen.

Nach Südosten fehlt die Anbindung über den Class III Point in Richtung Schönau und Käfertaler Wald. Die ehemalige Gleistrasse könnte für diesen Zweck in Anspruch genommen werden. In diesem Zusammenhang wäre die Querungsmöglichkeit der Braunschweiger Allee an der Bahnunterführung zum Käfertaler Wald zu verbessern. Weiterhin wäre eine West-Ost-Verbindung durch

das Areal vom Scharhof zur Blumenau sinnvoll. Nach Osten hin sind die Anschlüsse zur Regionalparkroute in der Viernheimer Heide zu verbessern.

Im nordöstlichen Stadtgebiet sind als Defizite insbesondere die fehlenden Radialrouten durch die Grünzüge Nord und Nordost hervorzuheben. Die Regionalparkroute aus der Viernheimer Heide zur Innenstadt ist derzeit nur wenig attraktiv. Es bietet sich an, die Route vom Karlstern ausgehend durch den Grünzug Nord in Richtung Innenstadt zu führen. Eine Anbindung der Turley Barracks wäre sinnvoll.

Im nördlichen Teil des Grünzugs Nord fehlt eine attraktive Anbindung in das Benjamin Franklin Village und weiter zur Taylor Barracks und zum Grünzug Nordost.

Der Grünzug Nordost weist derzeit keine durchgängigen attraktiven Radrouten auf. Mit der Konversion der Spinelli Barracks besteht zukünftig die Möglichkeit diese Barriere zu beseitigen und eine Verbindung von der Innenstadt über die Vogelstangseen zur freien Landschaft im Bereich Heddesheim und weiter zur Bergstraße zu führen. Diese Route könnte das Wegenetz des Regionalparks ergänzen.

Die Hammonds Barracks sind grundsätzlich gut in das Radwegenetz integriert. Verbesserungsfähig ist die direkte Verbindung zum Neckar sowie zum Ortskern Seckenheim.

Im Bereich der STEM Barracks würde eine zusätzliche Wegeachse zur Verbindung des Holzwegs mit der Straße Am Dünenrand das Areal besser in das Wegenetz integrieren.

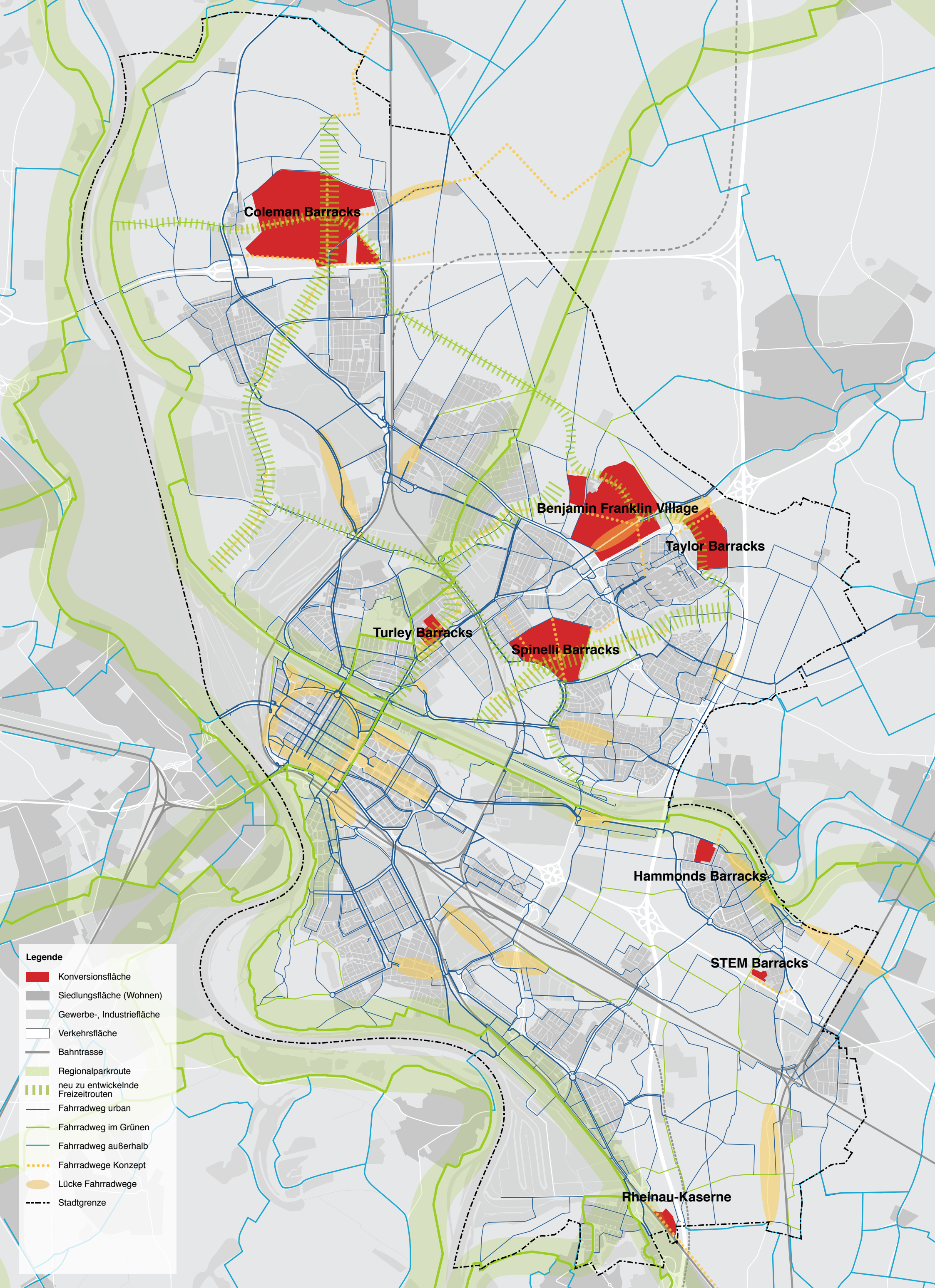
Die Rheinau-Kaserne sollten aufgrund ihrer Lage, der Geschichte und des Naturraumpotenzials in das Konzept des Regionalparks Rhein-Neckar integriert werden. Eine Route könnte vom Bahnhof Rheinau, parallel zur Bahnstrecke, zum Dossenwald und weiter nach Schwetzingen führen und wäre deutlich attraktiver als die bestehende Route im Bereich Rheinau-Süd / Brühl westlich der Bahnstrecke.

Handlungsansätze Radwegenetz

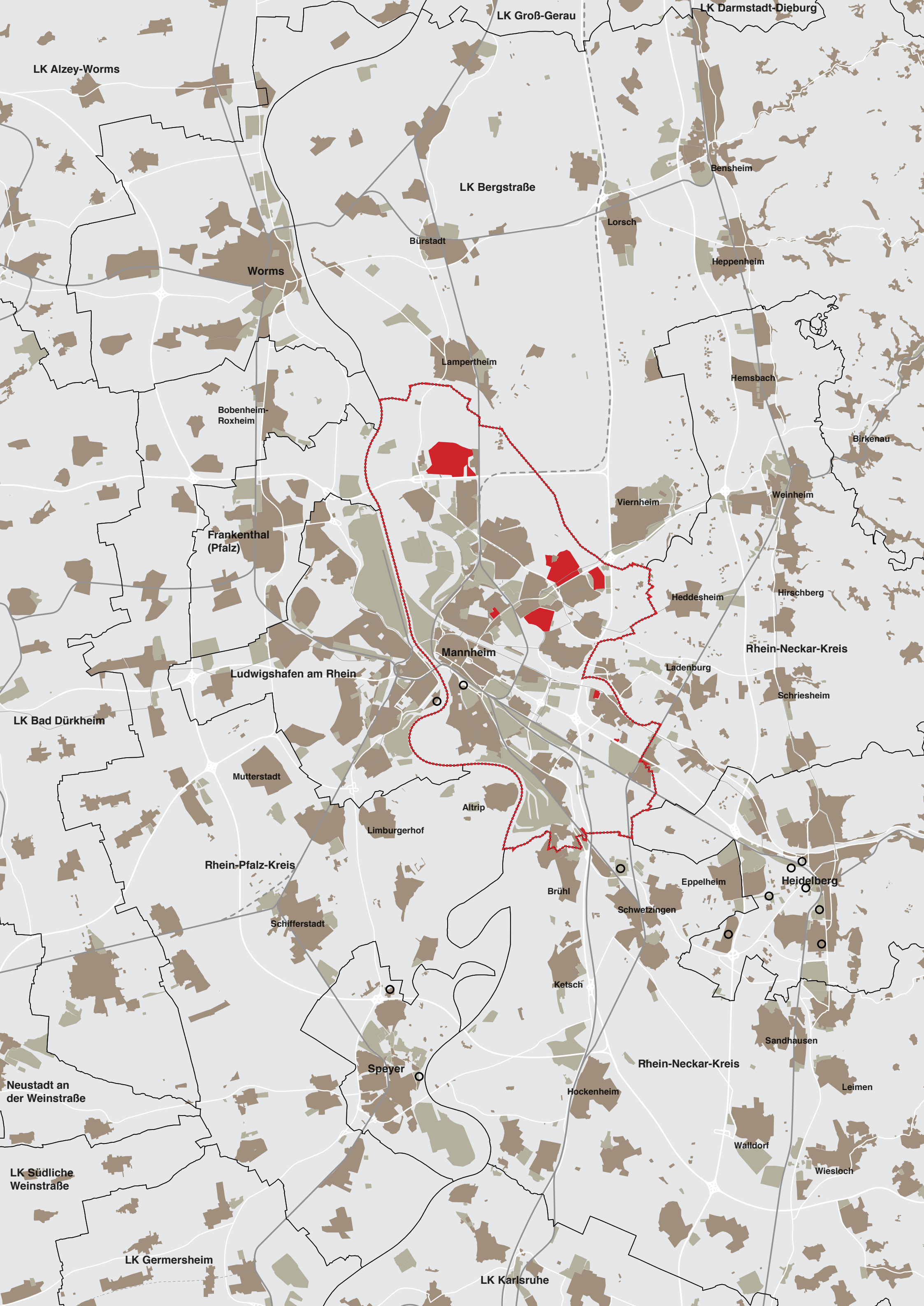
Im Zuge der Konversion ist das Radwegenetz zu ergänzen. Dazu sind neben kleinräumigen Lückenschlüssen auch großräumige Radrouten anzulegen bzw. auszubauen.

Neue großzügige Radialrouten entlang der Grünzüge Nordwest II, Nord und Nordost sollen die Konversionsflächen mit Stadt und Landschaft vernetzen und die Grünzüge besser erlebbar machen.

Tangentialverbindungen vom Rhein (Friesenheimer Insel) über Käfertal und Feudenheim zum Neckar und im Norden vom Rhein durch die Coleman Barracks, den Käfertaler Wald zum Benjamin Franklin Village, den Taylor Barracks und zum Grünzug Nordost sollen ergänzende Querbezüge herstellen.



- Legende**
- Konversionsfläche
 - Siedlungsfläche (Wohnen)
 - Gewerbe-, Industriefläche
 - Verkehrsfläche
 - Bahntrasse
 - Regionalparkroute
 - neu zu entwickelnde Freizeitroutes
 - Fahrradweg urban
 - Fahrradweg im Grünen
 - Fahrradweg außerhalb
 - Fahrradwege Konzept
 - Lücke Fahrradwege
 - Stadtgrenze



LK Alzey-Worms

LK Groß-Gerau

LK Darmstadt-Dieburg

LK Bergstraße

Bensheim

Worms

Bürstadt

Lorsch

Heppenheim

Lampertheim

Bobenheim-Roxheim

Hemsbach

Birkenau

Frankenthal (Pfalz)

Viernheim

Weinheim

Heddesheim

Hirschberg

Mannheim

Rhein-Neckar-Kreis

Ludwigshafen am Rhein

Ladenburg

Schriesheim

LK Bad Dürkheim

Mutterstadt

Altrip

Limburgerhof

Rhein-Pfalz-Kreis

Schifferstadt

Brühl

Eppelheim

Heidelberg

Schwetzingen

Ketsch

Sandhausen

Leimen

Rhein-Neckar-Kreis

Hockenheim

Walldorf

Wiesloch

Neustadt an der Weinstraße

LK Südliche Weinstraße

LK Germersheim

LK Karlsruhe

Speyer

Bebauung

Wohnstandort

Stadtstruktur und Wohnlagen

Die Stadtstruktur Mannheims weist einen hohen Differenzierungsgrad hinsichtlich der vorhandenen Baustrukturen und Wohnlagen auf. In der Innenstadt und den angrenzenden Stadtteilen Oststadt, Neckarstadt West und Ost sowie dem Lindenhof und auch in Neckarau dominieren Geschosswohnungsbauten. Die Bauweise ist häufig geschlossen, die Bebauung ist aufgrund der dominierenden kleinteiligen Parzellierung abwechslungsreich.

In den äußeren Bereichen des Stadtgebiets ist die Siedlungsstruktur durch ein inselartiges Muster geprägt. Die historischen Ortskerne von Sandhofen, Käfertal, Feudenheim, Wallstadt, Seckenheim, Friedrichsfeld bilden die Kristallisationspunkte in der Siedlungsentwicklung, die sich im Laufe der Zeit immer weiter ausdehnten. Im 20. Jahrhundert kamen mit den Siedlungsbereichen Rheinau, dem Bereich Waldhof / Gartenstadt, der Schönau und Vogelstang vier größere Siedlungskörper hinzu. Darüber hinaus entstanden eine Reihe von kleineren Siedlungseinseln, die deutlich weniger als 10.000 Einwohner beheimaten und teils eine etwas isolierte Lage aufweisen (z. B. Hochstätt, Blumenau).

Während manche der Siedlungseinseln gegenüber benachbarten Quartieren und der freien Landschaft klar begrenzt und ablesbar sind (z. B. Wallstadt, Feudenheim), stellt sich die Situation im Nordosten etwas un-

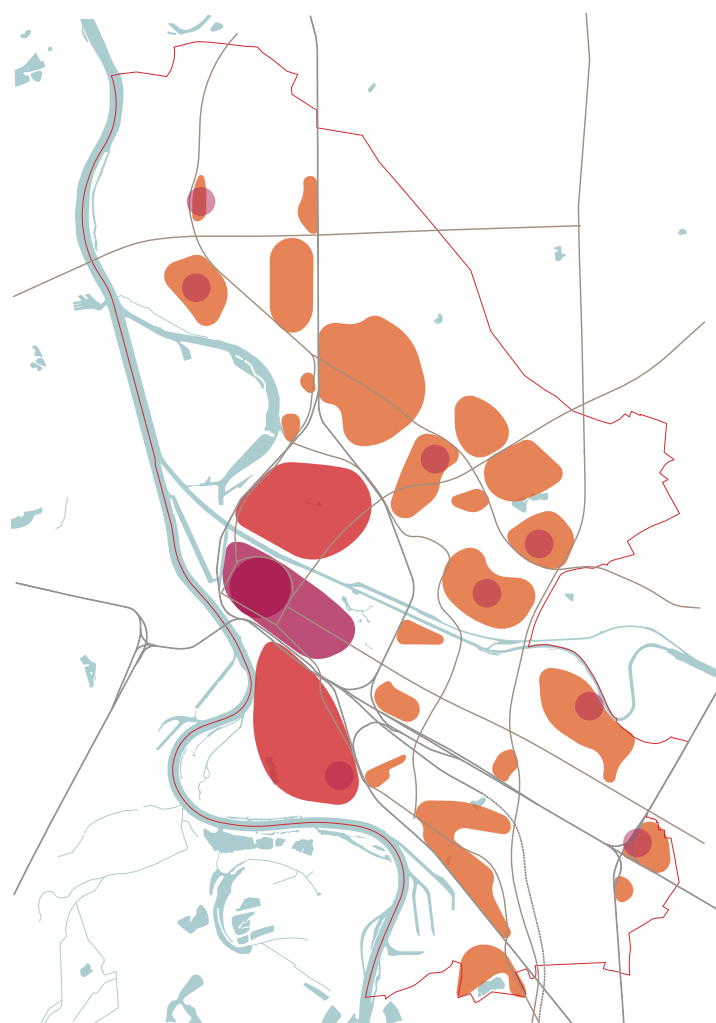
übersichtlicher dar. Waldhof, Gartenstadt, Käfertal, Vogelstang und Benjamin Franklin Village bilden einen nahezu zusammenhängenden Siedlungsbereich, der nur durch Verkehrsstrassen (B 37 und Waldstraße / Sudetenstraße) sowie durch schmale Grünzäsuren (Grünzug Nord) gegliedert wird.

In der öffentlichen Wahrnehmung der Wohnqualitäten äußert sich in Mannheim folgendes Muster (siehe Wandermotivanalyse, Leitlinien Wohnungsmarktentwicklung 2010, vgl. Sinus Milieus in kleinräumiger Gliederung 2010):

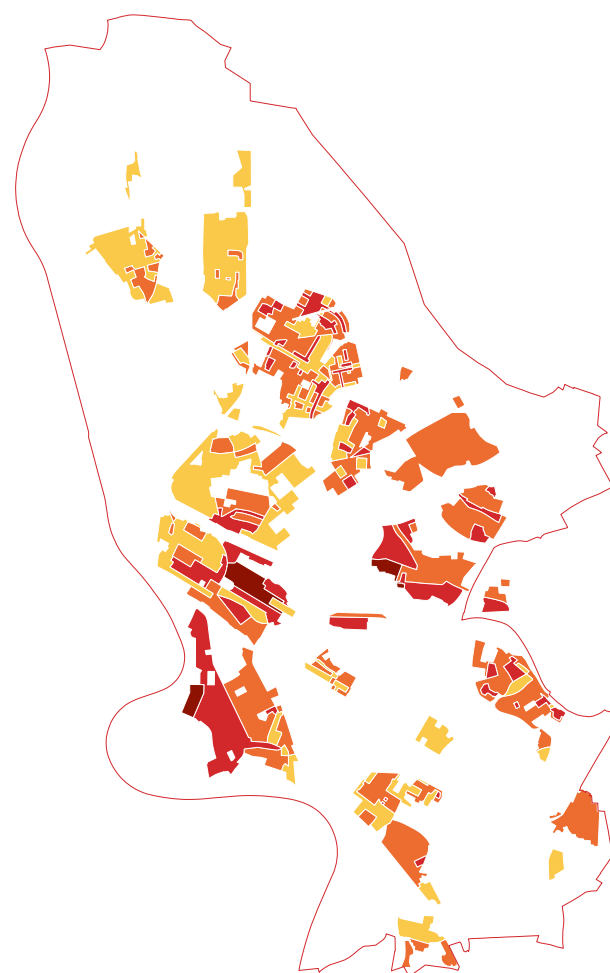
1. die Wohnqualität nimmt mit zunehmender Entfernung zur Innenstadt zu
2. die Wohnlagen im Norden werden meist als unattraktiv empfunden (Süd-Nord-Gefälle), eine Vielzahl von Wohnungen entspricht nicht zeitgemäßen Standards (Grundrisse, Energieeffizienz, Wohnumfeld, Gestaltung, ...)
3. die »Süd-Ost-Spange« mit den Wohnlagen Niederfeld Lindenhof, Neuhermsheim, Neuostheim, Seckenheim, Feudenheim, Wallstadt und Oststadt ist als Wohnstandort besonders beliebt

Auf die Bewertung des Wohnstandorts Mannheim wirkt sich das eher negative Image der Stadt hinsichtlich des Stadtbilds und der Wohnqualität aus (siehe Wandermotivanalyse).

Schema Siedlungsstruktur

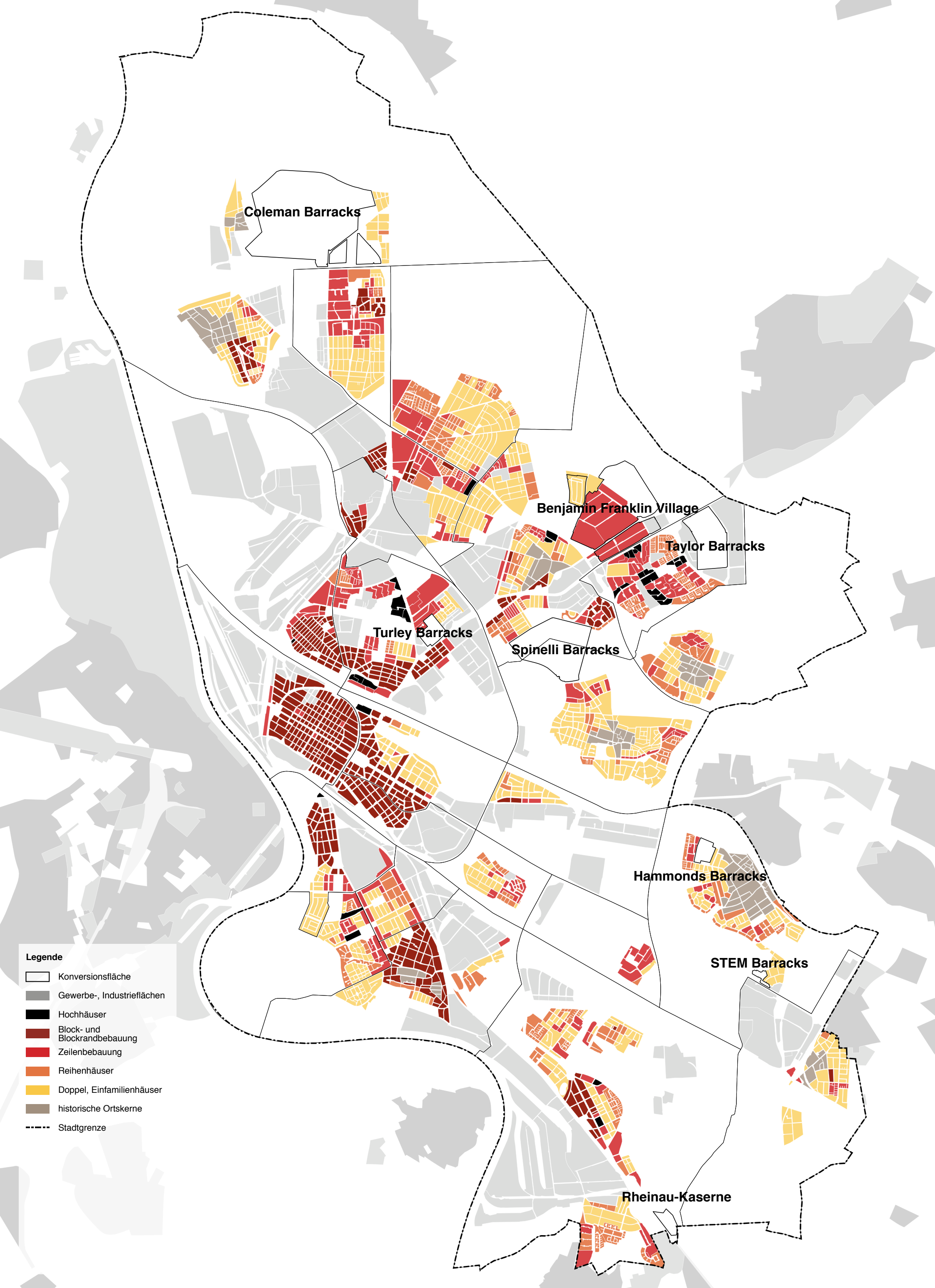


Wohnlagen in Anlehnung an Capital Immobilien-Kompass (top, gut, mittel, einfach)



Handlungsansätze

- weiteres Herausarbeiten der besonderen Qualitäten der Stadtteil und Quartiere
- Verbesserung des Images Mannheims als Wohnstandort durch Schaffung hochwertiger Wohnlagen
- Ausweitung der Angebotsvielfalt an Wohnstandorten
- Konsolidierung der Siedlungsstruktur durch Steuerung der Wohnbaulandentwicklung
- Entwicklung des Benjamin Franklin Village im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit Käfertal und Vogelstang betrachten



Rückblick

Um die aktuellen Herausforderungen für den Wohnstandort Mannheim besser einordnen zu können, soll zunächst ein kurzer Rückblick auf die Entwicklung der Stadtstruktur der letzten zwei Jahrzehnte erfolgen.

Modell Räumliche Ordnung 1992

Das MRO von 1992 ging entsprechend der damaligen Bevölkerungsprognosen von einer sehr dynamischen Wohnbaulandentwicklung aus. Ein Drei-Säulen-Modell aus Innenentwicklung, Inanspruchnahme freiwerdender militärischer Flächen und Ausweisung neuer Siedlungsflächen sollte den Bedarf an Wohnbauflächen befriedigen.

Als damals vorstellbare Reserve wurden 21.000 Wohnungen angesehen, wovon 13.000 im Bestand oder in den Militärflächen sowie 8000 in Neubaugebieten realisiert werden sollten. Die dafür vorgesehenen 217 ha entsprechen einer Dichte von 36,8 EW/ha. Ziel war es, die Hälfte aller Wohnungen im Geschosswohnungsbau zu errichten. Die Flächen orientierten sich häufig an den Trassen des ÖV (z. B. Alteichwald, Hochwald)

Als wichtigste Maßnahme wurde die Ausweisung des Siedlungsschwerpunkts Alteichwald für 1500 WE im südöstlichen Stadtgebiet vorgesehen. Diese Planung wurde nicht umgesetzt und wird auch heute von Seiten der Stadt Mannheim nicht weiter verfolgt.

Weiterhin wurden im MRO Wohnungsbauschwerpunkte und Arrondierungen geplant. Aufgrund der sich verändernden Rahmenbedingungen wurde nur ein Teil der Flächen im Umfang von etwa 140-150 ha Bruttobauland realisiert (z. B. Gendarmerie Kaserne Schönau, Käfertal Im Rott, Neuhermsheim, Seckenheim Südwest/Süd, Wallstadt) und ein Teil der Flächen nicht umgesetzt (z. B. große Erweiterung Hochstätt).

FNP 2015 / 2020 von 2006

Im 2006 beschlossenen FNP wurden dem geringeren Bedarf entsprechend nur ein Teil der im MRO aufgeführten Flächen ausgewiesen. Man ging aufgrund der demographischen Entwicklung von einem Bevölkerungsrückgang aus (realistische, moderate Variante der Prognose, S. 80).

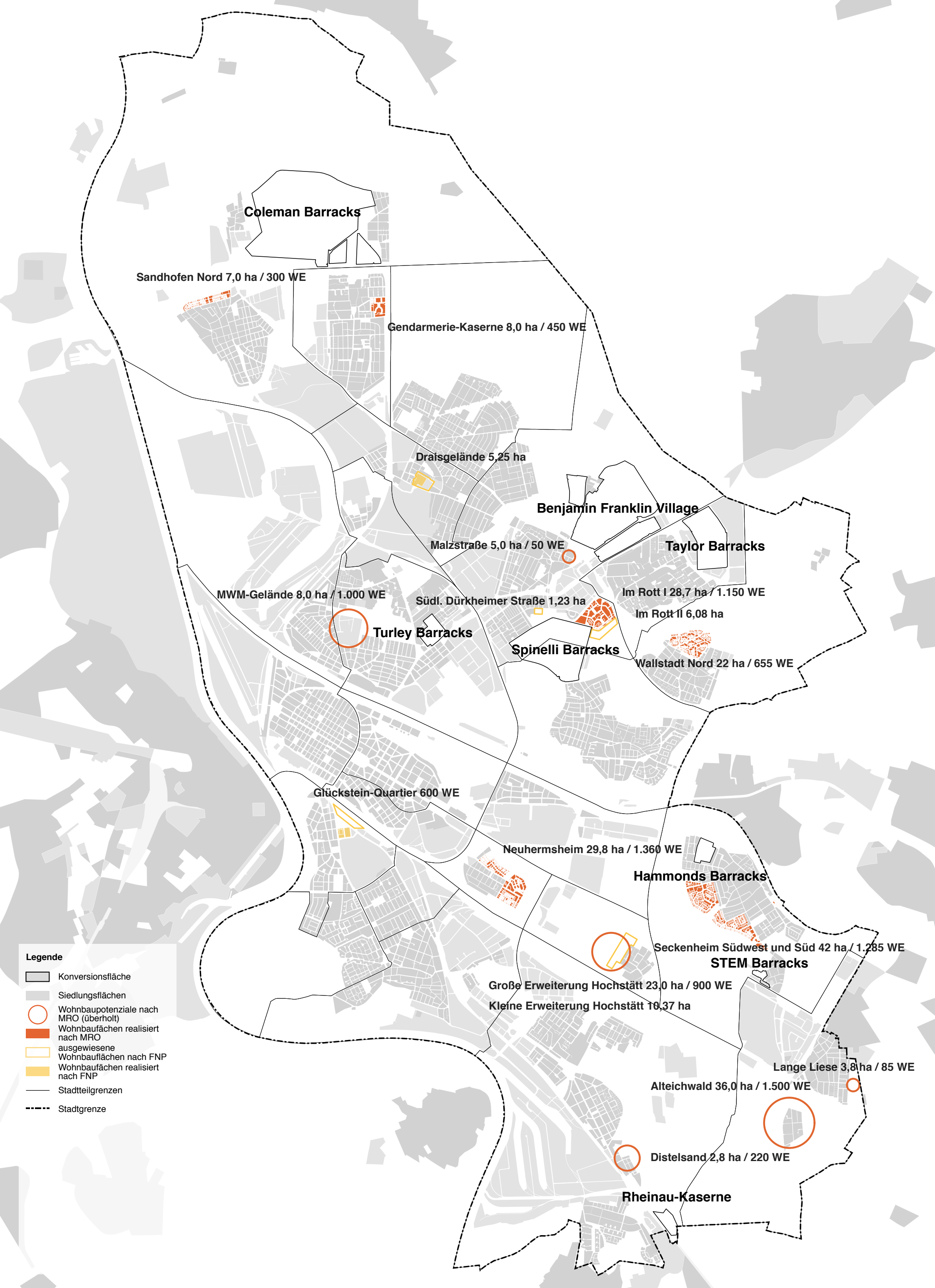
Die Bedarfsanalyse zeigt einen moderaten Fehlbedarf von etwa 900 WE bis zum Jahr 2015 (Potenzial 4300 WE, Bedarf 5200). Es wurden daraufhin im FNP folgende Wohngebiete mit Realisierungshorizont 2015 (Zeitstufe I) ausgewiesen:

- Waldhof »Draisgelände« 5,25 ha (realisiert)
- Rheinau »Am Rheinauer See« 2,20 ha (nicht realisiert)
- Käfertal »Im Rott« Teil 2, 6,08 ha (nicht realisiert)
- Käfertal »Südl. Dürkheimer Straße«, 1,23 ha (nicht realisiert)
- Hochstätt, kleine Erweiterung, 10,37 ha (nicht realisiert)
- Mischgebiet Glückstein-Quartier mit 1500 WE
- neben diesen Flächen standen lt. FNP weitere Potenziale mit insgesamt 600 WE

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die neu ausgewiesenen Wohnbauflächen im FNP nur ansatzweise realisiert wurden. Die Erweiterung der Hochstätt wird mittlerweile von Seiten der Stadt Mannheim nicht weiter verfolgt. Die Erweiterung Im Rott 2 ist im Zusammenhang mit den Planungen zu den Spinelli Barracks und dem Grünzug Nordost zu hinterfragen.

Fazit

Im MRO und FNP wurden, trotz der Zielformulierung der Innenentwicklung, neue Wohnbauflächen überwiegend in peripheren Lagen ausgewiesen. Der Siedlungsschwerpunkt verlagerte sich in Richtung Osten. Die geplanten Flächen Alteichwald und Hochstätt sind nicht mehr in Planung. Sie entsprächen trotz der potenziellen ÖV-Anbindung aufgrund der unzureichenden Versorgungsinfrastruktur und Arbeitsplatzausstattung als reine Wohnsatelliten auch nicht mehr heutigen Anforderungen.



Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Einwohnerentwicklung

Die Einwohnerzahl Mannheims nahm in den letzten Jahrzehnten zu und erreicht derzeit mit 325.115 Wohnberechtigten (Haupt- und Nebenwohnsitz) offenkundig einen Scheitelpunkt. Zwar weist die Stadt ein deutlich positives Wanderungssaldo auf (2010: 955), welches das negative Geburtensaldo (im Durchschnitt etwa 400 / Jahr) mehr als kompensiert. Es ist infolge der demographischen Entwicklung jedoch zukünftig mit einem wachsenden negative Geburtensaldo zu rechnen. Das Wanderungssaldo unterliegt teils erheblichen Schwankungen (politische Rahmenbedingungen in Auswanderungsländern, Immobilien- und Finanzmärkte etc.) und ist nur bedingt prognostizierbar.

Gemäß der aktuellen Bevölkerungsprognose 2030 (Stat. Berichte 6/2011), die als Trendfortschreibung erarbeitet wurde, ist für die Zukunft nach Jahren des Bevölkerungszuwachses von einer abnehmenden Bevölkerungszahl (Hauptwohnung) auszugehen. Es wird ein Rückgang der Einwohnerzahl von 301.737 (nur Hauptwohnsitz 2010) bis zu Jahr 2030 um 2,78 % auf 293.361 Einwohner geschätzt.

Damit geht in Zukunft eine Verschiebung des Altersaufbaus der Bevölkerung einher: die Altersgruppen der 65- bis unter 80-Jährigen und der 80-Jährigen und älter nehmen zu, die übrigen Altersgruppen nehmen ab.

Um die Bevölkerungszahl konstant zu halten, müsste laut Zielprognose das Wanderungssaldo von etwa 400 auf 850 steigen (Stat. Berichte 6/2011).

»Eine weitere Attraktivitätssteigerung ist nötig, um die Außenzuzüge nicht nur in der Anzahl zu halten, sondern sogar noch zu steigern, gleichzeitig aber auch den Fortzügen entgegenzuwirken«. (Stat. Berichte 6/2011, S. 50)

Haushaltsstruktur

Für die Nachfrage am Wohnungsmarkt ist die Zahl der nachfragenden Haushalte der bestimmende Faktor. Mittel- bis langfristig wird ein Rückgang der Haushalte um etwa 2230 Haushalte zwischen 2008 und 2020 (INWIS Wohnungsnachfrageprognose 2011, S. 26) geschätzt.

Wanderungsmotivanalyse 2008

Um die Motive und Entscheidungshintergründe für einen Wohnsitzwechsel und die Wahl von Wohnstandorten zu ergründen, wurde 2008 eine »Wanderungsmotivanalyse« durch den Lehrstuhl für Wirtschaftsgeographie der Universität Mannheim erstellt.

Der mit Abstand wichtigste Grund für den Zuzug nach Mannheim liegt im Bereich Arbeits-, Ausbildungs- und Studienplatz. Daher besteht in der Gruppe der 18- bis unter 25-Jährigen ein deutlich positives Wanderungssaldo zugunsten Mannheims.

Bei den Wanderungen wird dabei eine Kern-Rand-Differenzierung festgestellt. Die Zuzugsgewinne von außerhalb werden vorwiegend in den innerstädtischen Stadtteilen realisiert. Diese Bereiche stellen quasi die »erste Anlaufstelle« für Neubürger dar. Bei Umzügen innerhalb der Stadt

weisen die innerstädtischen Stadtteile hingegen negative Salden auf. Etablierte Personen ziehen dann häufig aus diesen Stadtteilen an die Stadtränder oder gleich ins Umland.

In den Altersklassen der über 25-Jährigen weist Mannheim insgesamt ein negatives Wanderungssaldo auf. Die großen Gewinner der Wanderungsbewegungen sind die unmittelbaren Umlandgemeinden Mannheims. Die aus Mannheim Fortziehenden schätzen offenkundig in den Nachbargemeinden die Vorteile der Nähe zur Großstadt (Arbeitsplätze, Versorgungsinfrastruktur, Kulturangebot, etc.), empfinden das Angebot an Einfamilienhäusern und großen Eigentumswohnungen im Umland jedoch als deutlich besser. Für die Fortziehenden sind Aspekte der Wohnausstattung (Größe, Komfort) und des Wohnumfelds (Grün, Umweltqualität) sowie die Kosten relevante Entscheidungsfaktoren.

Die Fortziehenden weisen dabei durchschnittlich ein höheres Einkommen und einen höheren sozialen Status auf. Es entsteht die Gefahr der Entstehung sozialer Ungleichwichte zuungunsten Mannheims«.

In der Wanderungsmotivanalyse werden zwei zentrale Handlungsfelder benannt:

- Defizite des Wohnungsangebots in spezifischen Marktsegmenten (Baugrundstück, Gebäudetypen, Wohnungsgröße)
- negative Beurteilung der Lebensqualität und negatives Image einzelner Stadtteile wirkt sich auf das Image der Stadt aus

Folgende Handlungsempfehlungen werden gegeben:

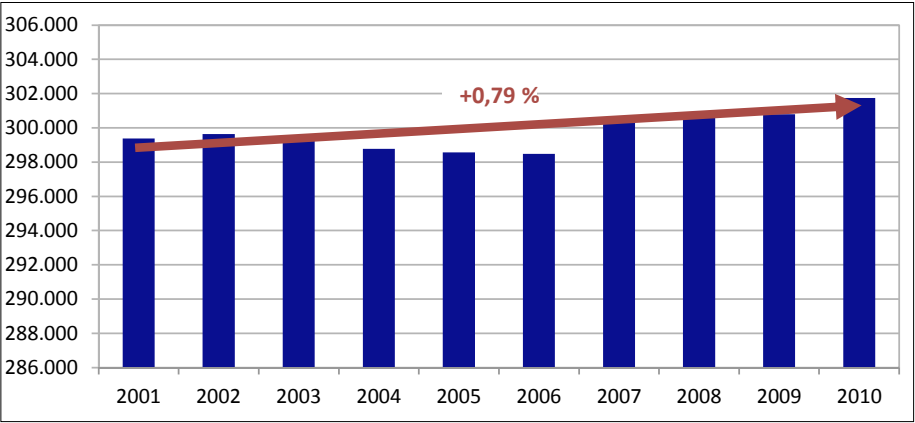
- Mobilisierung von Bauland, damit Haushalte ihre Bedürfnisse in Mannheim befriedigen können
- städtebauliches Erscheinungsbild Mannheims ist zu verbessern
- Vergrößerung der Angebotsvielfalt, alternative Wohnformen
- Ausbau familienfreundlicher Wohnqualitäten an urbanen Wohnstandorten
- Nutzen des internationalen und kreativen Potenzials, um »Talente« zu gewinnen

Planungen und Konzepte

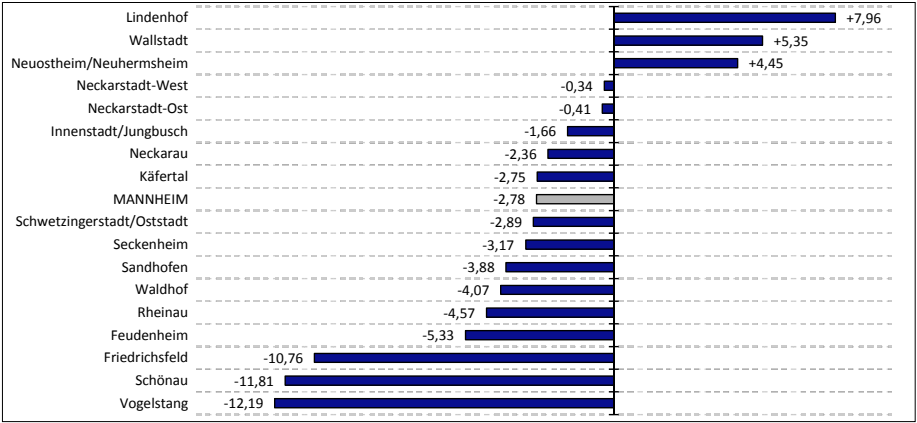
Wohn.Raum.Stadt

Die Stadt Mannheim begegnet den Herausforderungen des Wohnungsmarktes unter dem Titel »Wohn.Raum.Stadt« mit einer Vielzahl analytischer und planerischer Tätigkeiten. Das Anfang 2010 beschlossene »Handlungskonzept Wohnungsmarktentwicklung - Zukunftsfähiger Wohnstandort Mannheim« (Beschlussvorlage 005/2010) stellt die programmatischen Grundsätze für die Entwicklung einer »umfassenden Konzeption zur Stärkung des Wohnstandorts Mannheims dar«.

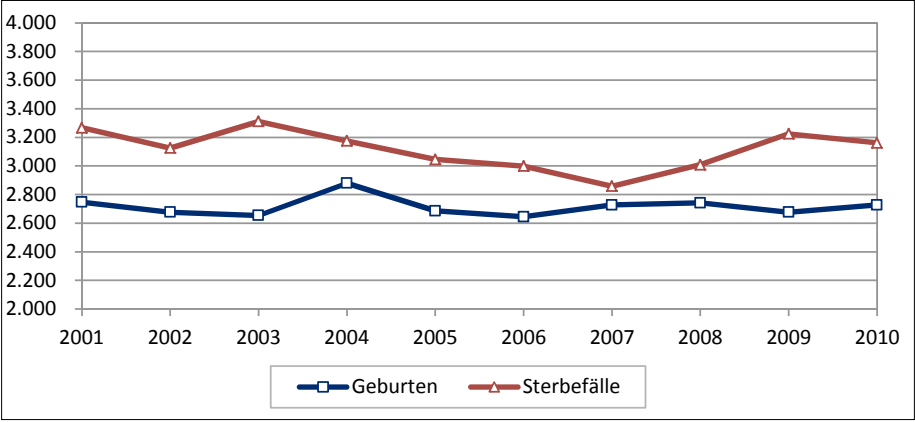
Bevölkerungsprognose 2030 (Stadt Mannheim, Statistische Berichte 6/2011)



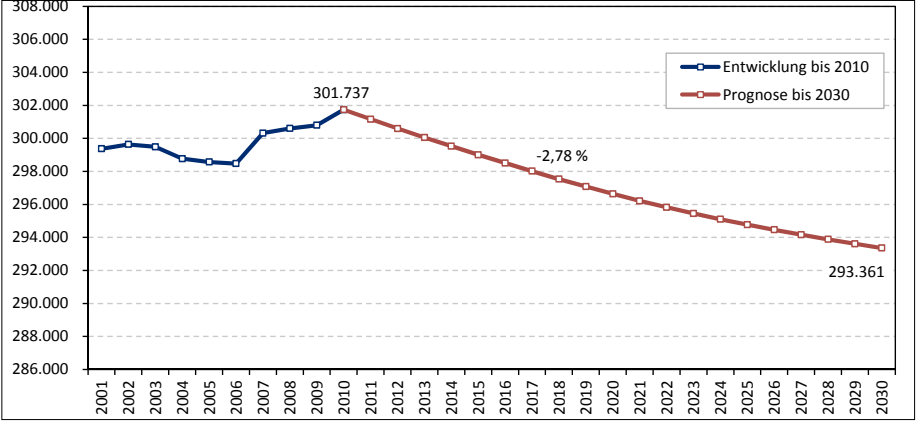
Bevölkerungsentwicklung der Stadt Mannheim 2001 bis 2010



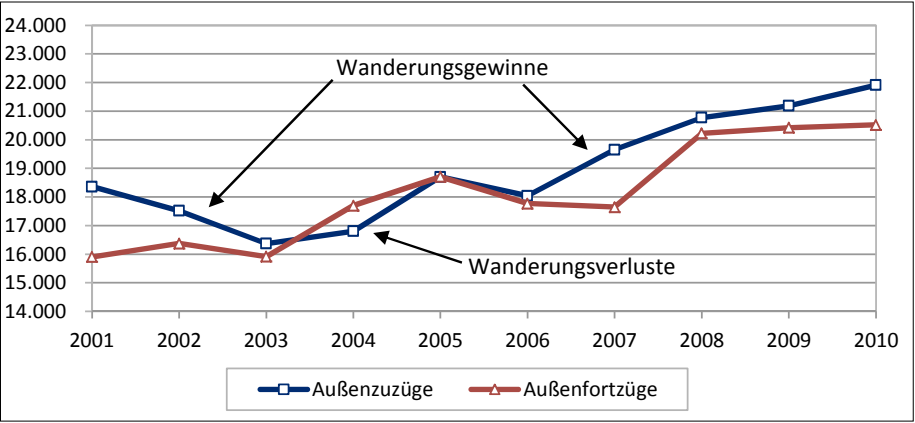
Bevölkerungsentwicklung in den 17 Stadtbezirken 2010 bis 2030 in %



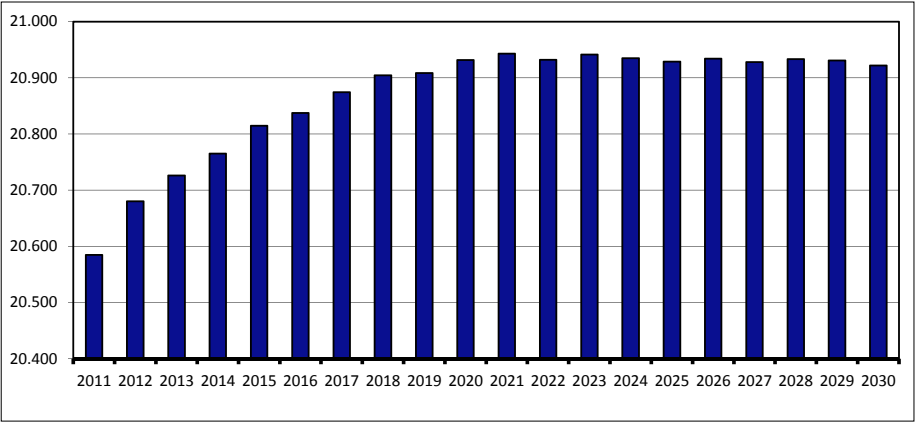
Natürliche Bevölkerungsbewegung in Mannheim 2001 bis 2010



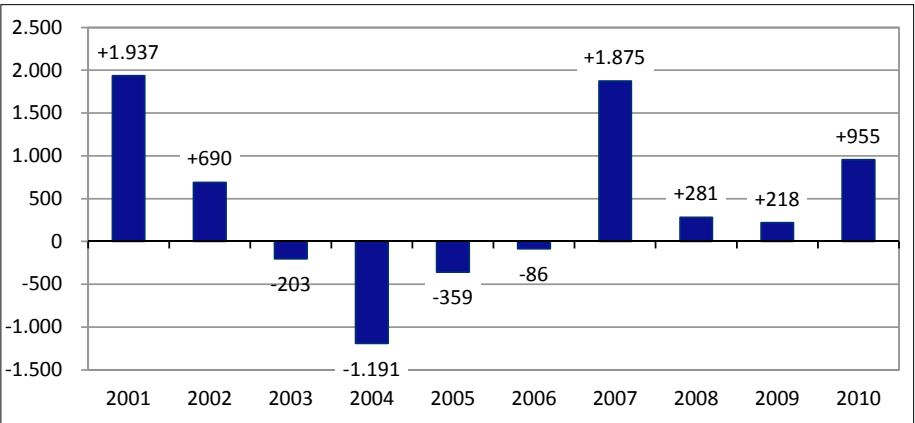
Bevölkerungsentwicklung und Prognose der Stadt Mannheim bis 2030



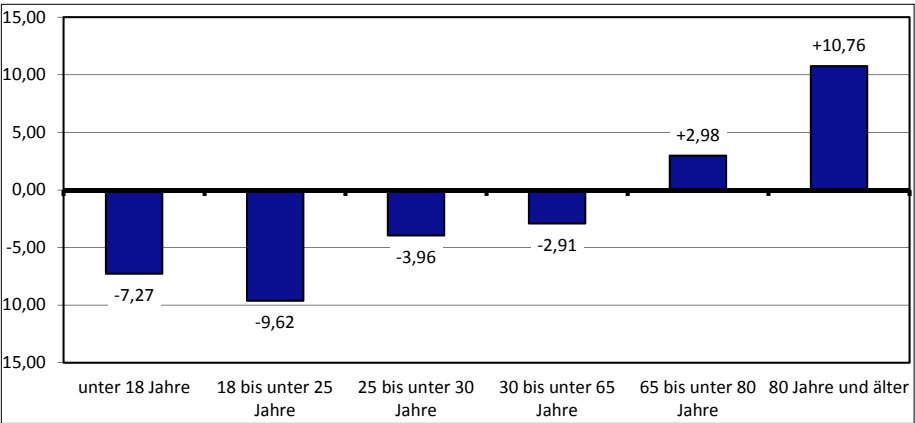
Außenwanderungsbewegungen in Mannheim 2001 bis 2010



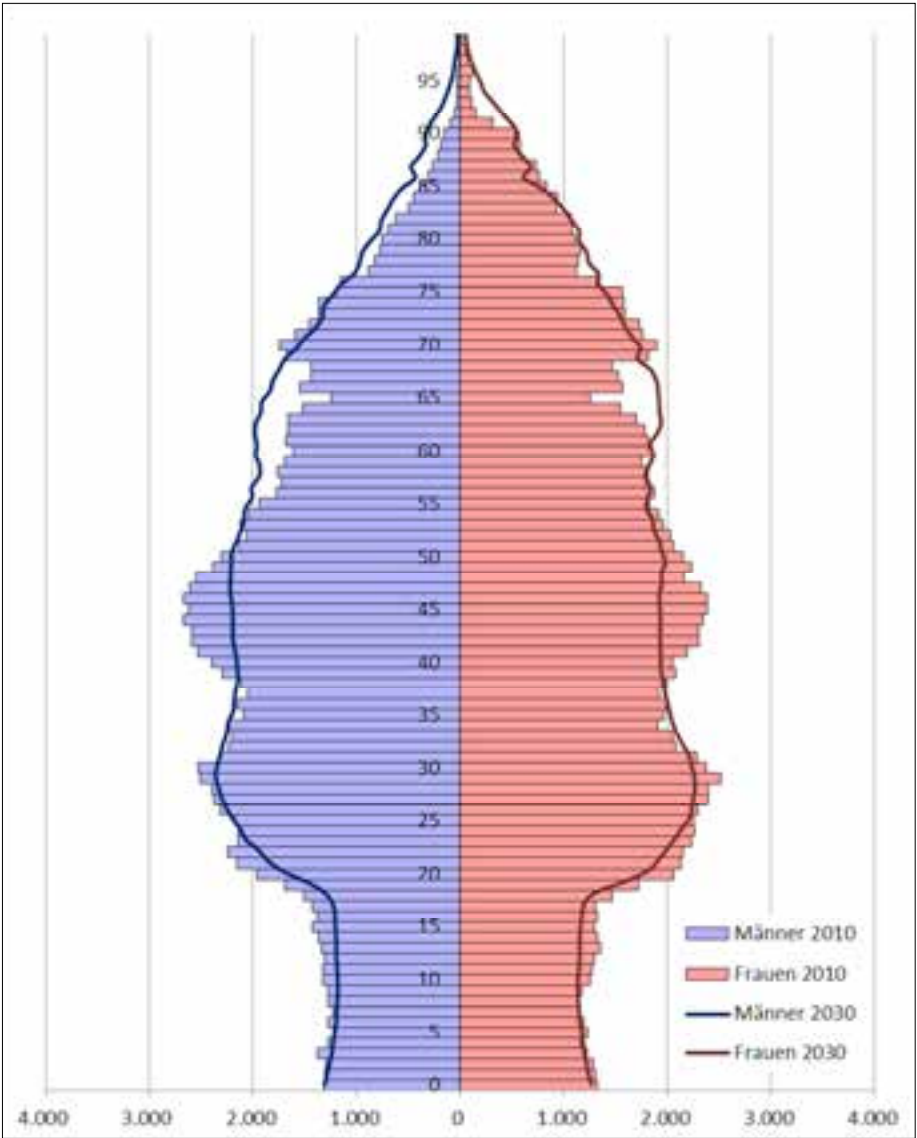
Benötigte Außenzuzüge 2011 bis 2030



Saldo der Bevölkerungsbewegungen 2001 bis 2010



Entwicklung der Altersgruppen in Mannheim 2010 bis 2030 in %



Bevölkerungsbäume Mannheim 2010 und 2030

Strategisches Ziel ist die »Sicherung und der Ausbau der Attraktivität des Wohnstandorts Mannheims und zwar für alle Bevölkerungsgruppen« (S. 8.). Dem Handlungskonzept liegen folgende Leitlinien zugrunde:

- Stärkung der Urbanität
 - »Alle Maßnahmen orientieren sich an dem Leitbild des urbanen Charakters des Wohnens und Lebens in Mannheim.«
- Wohnen von Familien mit Kindern
 - »Die Wohn- und Lebensbedingungen für Familien müssen weiter verbessert werden, damit es ihnen möglich ist, sich den Kinderwunsch auch in einem großstädtisch orientierten Lebensentwurf zu erfüllen.«
- Wohnungsversorgung von Haushalten mit geringem Einkommen
 - »Die Versorgung von Mannheimer Haushalten mit Zugangsschwierigkeiten zum allgemeinen Wohnungsmarkt ist sicherzustellen.«
- Wohnen von Haushalten mit mittlerem und höherem Einkommen
 - »Das Angebot für qualitativ hochwertigen Wohnungsbau, insbesondere im Wohneigentumsbereich, soll verstärkt werden.«
 - »Kein Haushalt soll auf Grund eines mangelnden Angebotes oder unzureichender Wohnumfeldbedingungen gezwungen sein, sich gegen das Wohnen in Mannheim zu entscheiden.«
- Demographischer Wandel und Wohnungsmarktentwicklung
 - »Durch ein attraktives Wohnungsangebot und attraktive Wohnquartiere soll die Bevölkerungsentwicklung in Mannheim stabil gehalten werden. Die Schaffung von barrierefreiem, alten- und behindertengerechtem Wohnraum ist ein Schwerpunkt der Wohnungsbauförderung und der städtebaulichen Förderung im Bestand.«
- Wohnbauflächen
 - »Gute Lagen sind durch ein entsprechendes Umfeld und Minimierung der Belastungen zu schaffen. Hierbei ist besonders auf die Stärkung des Wohnens in der Innenstadt zu achten. Grundsätzlich gilt für die Entwicklung von Wohnbauflächen das Prinzip der Innenentwicklung.«
- Beschäftigungsförderung
- Marketing des Wohnens in Mannheim
 - »Durch eine nachhaltige Kommunikationsstrategie soll zielgruppenspezifisch der Informationsstand und damit das Image Mannheims als Wohnstandort verbessert werden. Hierbei sind Leistungsträger der Wissensökonomie und Kulturwirtschaft eine herausragende Zielgruppe.«

Im Handlungskonzept wurden die verfügbaren »kleinräumige Wohnbauflächenpotenziale« sowie die als Wohnbauland neu ausgewiesenen Flächen im FNP dargestellt.

Es wurden zum damaligen Zeitpunkt ein Potenzial von etwa 1500 WE geschätzt, wobei davon ein erheblicher Teil in der Zwischenzeit realisiert wurde. Darüber hinaus werden die (ehemaligen) Militärflächen Centro Verde, Turley Barracks, Hammonds Barracks und Benjamin Franklin Village in die Betrachtung einbezogen. »Der Wohnungsbau auf Konversionsflächen bietet in Mannheim das größte Potenzial für attraktive Wohngebiete.«

Im Jahr 2010 erfolgte eine Analyse von Potenzial und Eignung ausgewählter, kleinräumiger Entwicklungsflächen im Rahmen des Handlungskonzepts Wohnungsmarktentwicklung (AS&P 2010). Mittels wohnquartiersbezogener Testplanungen wurden die Flächenpotenziale (u. a. auch für Hammonds Barracks) auf ihre Eignung für Wohnen getestet. Es wurden drei Kategorien von Haushalten identifiziert, die in den »Focus einer angebotsorientierten Politik für den zukunftsfähigen Wohnstandort Mannheim gestellt werden sollten« (S. 118):

Stadtaffine Haushalte

- Gründer, Selbständige
- Junge, mobile Wissensarbeiter
- Etablierte Wissensarbeiter
- Stadtreife, solvente Generation 50plus

Haushalte mit Kindern

- Urbane, karriereorientierte Haushalte mit Kindern
- Vorstadtaffine, gutsituierte Familien
- Vorstädtische Mittelschichthaushalte mit Kindern

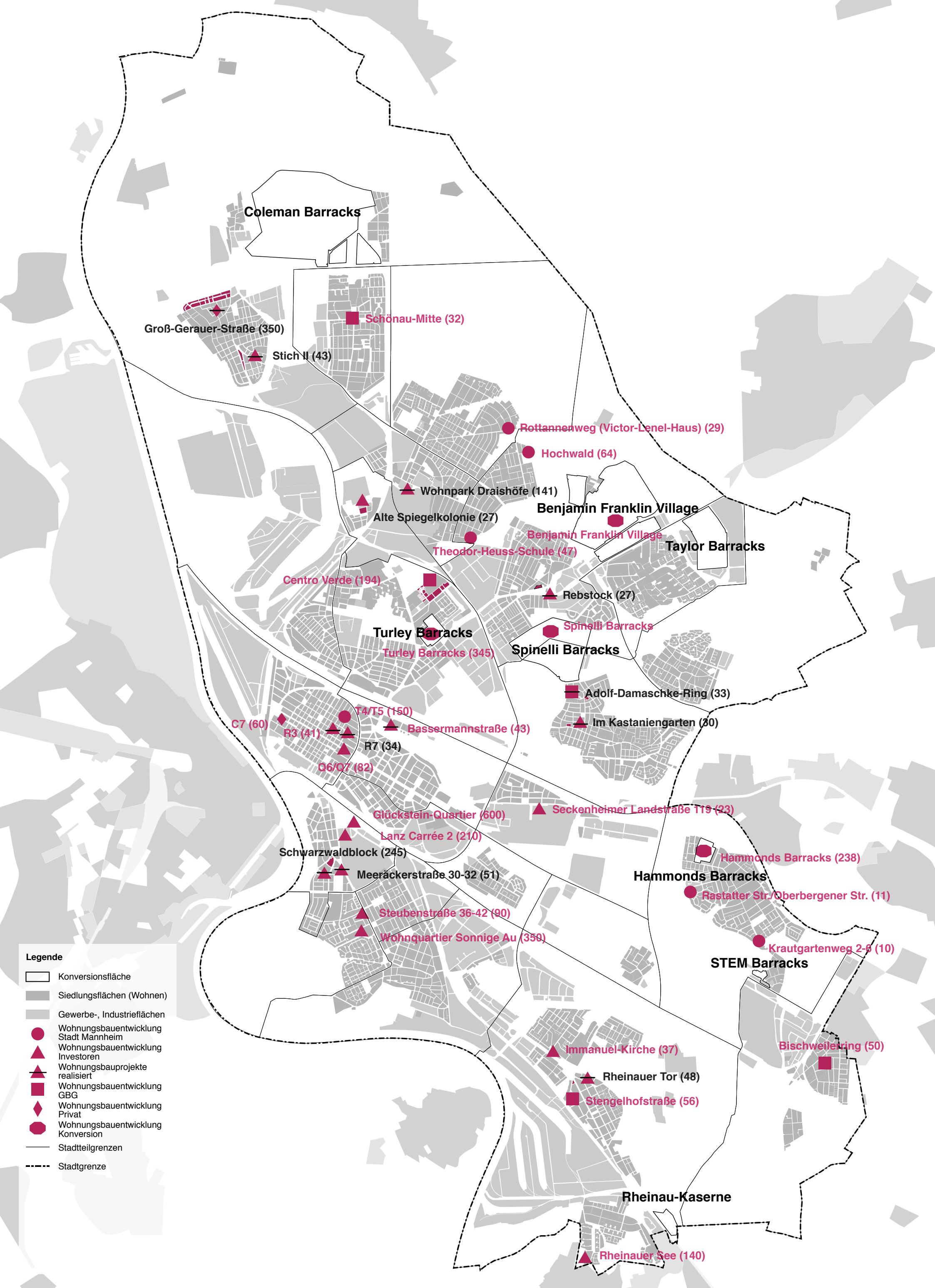
Haushalte mit Rückwanderungspotenzial

- Junge, mobile Wissensarbeiter
- Stadtreife, solvente Generation 50plus

INWIS Wohnungsnachfrageprognose Juli 2011

Die »Wohnungsnachfrageprognose geht der Frage nach, welches Wohnangebot auch in Zukunft den Herausforderungen des sich ständig wandelnden Wohnungsmarktes in Mannheim gerecht wird und mit welchen Entwicklungen in der Veränderung der Zielgruppen und deren Wohnwünschen zu rechnen ist« (S. 11).

Grundlage für die Wohnungsnachfrageprognose ist die wahrscheinliche Variante der von der Statistikstelle der Stadt Mannheim erarbeiteten Bevölkerungsprognose, die einen Bevölkerungsrückgang von 2010 zu 2020 um 5.750 EW auf 318.301 EW erwarten lässt (S. 25 ff.). Ausgehend von der zu erwartenden Haushaltsstruktur wird bis 2020 ein Nachfragepotenzial von 6291 WE angenommen, das entspricht 629 WE pro Jahr. Damit ist eine Steigerung des bisherigen Baufertigstellungsniveaus von durchschnittlich 459 WE auf 629 WE pro Jahr notwendig. Zukünftig sollen etwa 190 Mietwohnungen als Ersatz für veraltete Bausubstanz errichtet werden (bisherige Fertigstellungsrate etwa (162 im Durchschnitt der letzten 10 Jahre). Die Zahl neu zu errichtender Eigenheime soll auf etwa 322 steigen (von



etwa 193). Das Neubauvolumen für Eigentumswohnungen soll von etwa 100 auf etwa 117 steigen.

Die Analyse des Mietwohnungsmarktes zeigt ein differenziertes Bild: Für einen Teil der Wohnungsangebote besteht »keine befriedigende Nachfragesituation« (S. 71). Dies betrifft vor allem Wohnungen im Substandardbereich sowie in unvorteilhaften Wohnlagen. Dem stehen Engpässe für bestimmte Produkte und Wohnlagen entgegen, z. B. sehr preiswerte Wohnungen, ARGE-fähige Wohnungen, 2-Raum-Wohnungen, preiswerte Wohnungen außerhalb der ARGE-fähigen Wohnungen, große Wohnungen, Wohnungen mit besonderen Grundrisslösungen oder Raumangeboten. (S. 72).

Der Mietwohnungsmarkt in Mannheim zeichnet sich durch einen teilweise erheblichen Modernisierungsbedarf aus. Ausstattungsstandards, energetische Effizienz. Wohnungszuschnitte und äußeres Erscheinungsbild lassen häufig zu wünschen übrig (S. 75). Neben der Erneuerung des Wohnungsbestands und dem Ausbau im Bestand empfiehlt das IMWIS auch einen partiellen Wohnungsrückbau verbunden mit einem Neubau an anderen Standorten. (S. 75 ff.).

Bei der sozialen Wohnraumversorgung zeigt sich eine »angespannte Marktsituation«. Hinsichtlich der Versorgung von einkommensschwachen Singlehaushalten, die seit längerem in Mannheim wohnen, besteht ein »besonders großer Bedarf an preiswerten Wohnungen mit einer Wohnfläche bis zu 45 qm« (S. 84).

Im Markt für Mieteigenheime konstatieren die Gutachter ein »spürbares Defizit an Immobilien, die vornehmlich von einkommensschwächeren Familien mit Kindern und von mobilen, gut verdienenden Paarhaushalten nachgefragt werden« (S. 89).

Der Markt für Eigentumswohnungen sollte entsprechend des Gutachtens von INWIS minimal ausgeweitet werden. Gezielte Angebote sollen die beiden Zielgruppen der bestager und Senioren + 65 besonders in den Fokus nehmen. (S. 113 ff.). Für den Eigentumswohnungsmarkt wird insbesondere der Neubau von größeren Wohnungen (4 Zimmer, 95-140 qm Wohnfläche) sowie von Wohnungen mit »ungewöhnlichen Grundrisslösungen« (Penthouse, Maisonette, Lofts) empfohlen.

Im Markt für Eigenheime bestehen derzeit in Mannheim erhebliche Defizite zwischen Angebot und Nachfrage. »Um die Nachfrage nach Wohneigentum zu befriedigen

und der im Rahmen der Suburbanisierung stattfindenden Abwanderung von Haushalten mit Kindern ins unmittelbare Umland entgegenzuwirken, ist der Eigenheimneubau deutlich zu steigern« (S. 141). Dabei ist insbesondere kurzfristig bis etwa 2015 ein besonders hohes Nachfragepotenzial zu verzeichnen.

Potenziale für Wohnungsbau in Mannheim

Derzeit werden in der Stadt Mannheim etwa 30-35 Wohnungsbauprojekte (größer als 10 WE) geplant. Das auf diesen Flächen zu realisierende Potenzial von etwa 3.500 WE teilt sich in etwa zwei Drittel für Etagenwohnen und ein Drittel für Eigenheime.

Insgesamt entspricht das Potenzial nur etwa 56 % der bis 2020 geschätzten Nachfrage. Auf den Konversionsflächen müssten demnach bis zu 2.800 WE bis zum Jahr 2020 realisiert werden.

INWIS Strategien für eine nachfrageorientierte Entwicklung von Konversions- und anderen Potenzialflächen in Mannheim August 2011

Im Jahr 2011 führte das INWIS eine Betrachtung von vier Konversionsflächen (BFV, SPI, HAM, TUR) und sechs weiteren Potenzialflächen hinsichtlich der Frage durch, »Welchen Beitrag die Flächen leisten können, um auf die aktuelle bzw. zu erwartende quantitative und qualitative Wohnungsnachfrage zu reagieren« und »wie der Standort BFV als Motor einer zukünftigen Mannheimer Wohnstandortentwicklung positioniert werden kann«. Es wurde eine Unterscheidung der Wohnungsnachfrage nach insgesamt zehn Lebensstilgruppen getroffen, eine Bewertung der Flächen (SWOT-Analyse) erstellt sowie Empfehlungen hinsichtlich der weiteren Planung (Produkte, Zeitrahmen, etc.) ausgesprochen. Es wird empfohlen:

- möglichst viele Flächen für Eigenheime kurzfristig an den Markt bringen
- gleichzeitig mittelfristige Flächenreserve aufbauen
- Flächenentwicklung für urbane, moderne Zielgruppen (Geschosswohnungsbau) entwickeln
- Konversionsflächen als Chance zum Abbau des Nachfrageüberhangs entwickeln
- Qualitätssicherung (Städtebau, Produkte, nachhaltige Flächenentwicklung)

Die Umsetzungsempfehlungen hinsichtlich der zeitlichen Aspekte sind mittlerweile durch die frühere Aufgabe des BFV in Teilen überholt.

Handlungsansätze

- kurzfristige Schaffung von Wohnbauflächen auf TUR, HAM und BFV, SPI als mittelfristiges Potenzial
- insgesamt auf Konversionsflächen bis 2020 etwa 2.800 WE, je nach Dichte etwa 74 ha bis 140 ha Nettobauland
- attraktives Angebot zum Erzielen von Wanderungsgewinnen
- Entwicklung robuster städtebaulicher Strukturen, die auf Nachfrageschwankungen elastisch reagieren können
- permanente Weiterentwicklung der Wohnbaulandstrategie
- stärkere Berücksichtigung von qualitativen Aspekten (Zielgruppen, deren Wohnwünsche, Wohnlagen, Umfeld, Image, etc.)

Versorgungszentren und Bildungsstätten

Zentrenkonzept

Um die Entwicklung des Einzelhandels im Sinne der übergeordneten Ziele der Stadtentwicklung steuern zu können (S. 18) wurde im Jahr 2000 ein Zentrenkonzept erarbeitet, welches 2009 fortgeschrieben wurde.

Die Qualität der Nahversorgungssituation bemisst sich u. a. nach der Lage in Bezug eines Radius von 500 m entsprechend einer maximal zehnminütigen Fußwegeentfernung um den Lebensmittelbetrieb. In Mannheim ergibt sich derzeit ein Nahversorgungsanteil von etwa 78 %. Ein Fünftel der Bevölkerung hat demnach einen Weg zum nächstgelegenen Nahversorger, der weiter als 500 m ist. (Fortschreibung Zentrenkonzept S. 56).

Entsprechend ihrem Angebot wurden die zentralen Bereiche der Stadt Mannheim verschiedenen Typen einer Zentrenhierarchie zugeordnet. Die Innenstadt fungiert als A-Zentrum, auf der zweiten Ebene werden zwölf B-Zentren mit Versorgungsfunktion für den Stadtteil und teilweise angrenzende Stadtteile definiert. Zwölf C-Zentren (reine Nahversorgungszentren mit einem relativ guten Angebot im kurzfristigen Bedarfsbereich) und acht D-Zentren mit einem deutlich geringeren Angebot als C insbesondere kleinere Verkaufsflächen der Lebensmittelbetriebe komplettieren das System.

Für die weitere Einzelhandelsentwicklung werden u. a. folgende Ziele definiert:

- Erhaltung und Stärkung der oberzentralen Versorgungsfunktion
- Erhaltung und Stärkung der Einzelhandelszentralität der Innenstadt und der sonstigen zentralen Bereiche in den Stadtteilen
- Erhaltung und Stärkung der Einzelhandels-/ Funktionsvielfalt der Innenstadt und der sonstigen zentralen Bereiche in den Stadtteilen
- Erhaltung und Stärkung der Identität der Innenstadt und der sonstigen zentralen Bereiche in den Stadtteilen
- Erhalt kurzer Wege bzw. Verkürzung der Wege (»Stadt der kurzen Wege«)
- Erhalt und Stärkung der Nahversorgungsstruktur
- Sicherung von Gewerbegebieten für Handwerk und produzierendes Gewerbe

Bildungsstätten

Für die Konversion der Militärf Flächen ist die Nähe zu Bildungseinrichtungen von Belang: sofern kein neues Angebot geschaffen wird. Das Vorhandensein einer Primarschule in der Nähe der Fläche ist eine wichtige Voraussetzung für die Ausweisung von Wohnbauflächen. Der Bezug zu Sekundarschulen, Hochschulen oder anderen Bildungsstätten kann als wichtiger Standortfaktor für die positive Entwicklung einer Fläche von immenser Bedeutung sein.

Konversionsflächen

Grundsätzlich zeichnen sich die Konversionsflächen mit Ausnahme der Turley Barracks sowie kleinerer Teilbereiche der Taylor Barracks und Spinelli Barracks durch eine abseitige Lage zu den Versorgungszentren und den wichtigsten Bildungsstätten aus. Keine der Konversionsflächen befindet sich in der Nähe zur Universität Mannheim oder der Hochschule Mannheim.

Nördlich der Autobahn 6 konnten sich aufgrund der geringen Tragfähigkeit durch die beiden Siedlungen Scharhof und Blumenau keine nennenswerten Versorgungsstrukturen (Nahversorgung, Bildung, Soziales) etablieren. Die **Coleman Barracks** befinden sich außerhalb des Einzugsbereichs der Versorgungszentren Sandhofen (B-Zentrum) und Schönau (C-Zentren). Die Lage der Coleman Barracks außerhalb der Versorgungszentren wird durch die Barrierewirkung der A 6 noch unterstrichen.

Die **Turley Barracks** weisen aufgrund ihrer zentralen Lage eine gute Versorgung auf. Neben dem Zentrum Ulmenweg befinden sich im Umfeld auch diverse Bildungseinrichtungen.

Der nördliche Rand der **Spinelli Barracks** kann zukünftig von Versorgungseinrichtungen aus Käfertal (gefährdete D-Zentren) mit abgedeckt werden. Der südliche Rand liegt außerhalb des Einzugsbereichs des Ortskerns von Feudenheim (B-Zentrum).

Das **Benjamin Franklin Village** besitzt eine eigene Versorgungsinfrastruktur innerhalb des Areals. Es ist zu prüfen, inwiefern diese den gängigen Standards entspricht und für eine Nachnutzung geeignet ist. Funktionale Verflechtungen zu den Stadtteilzentren Käfertal (B-Zentrum gefährdet) und Vogelstang (B-Zentrum) sind für die amerikanischen Streitkräfte nur von untergeordneter Bedeutung. Unweit der Konversionsfläche befindet sich auf Viernheimer Gemarkung mit dem Rhein-Neckar-Zentrum das größte Einkaufszentrum der Region.

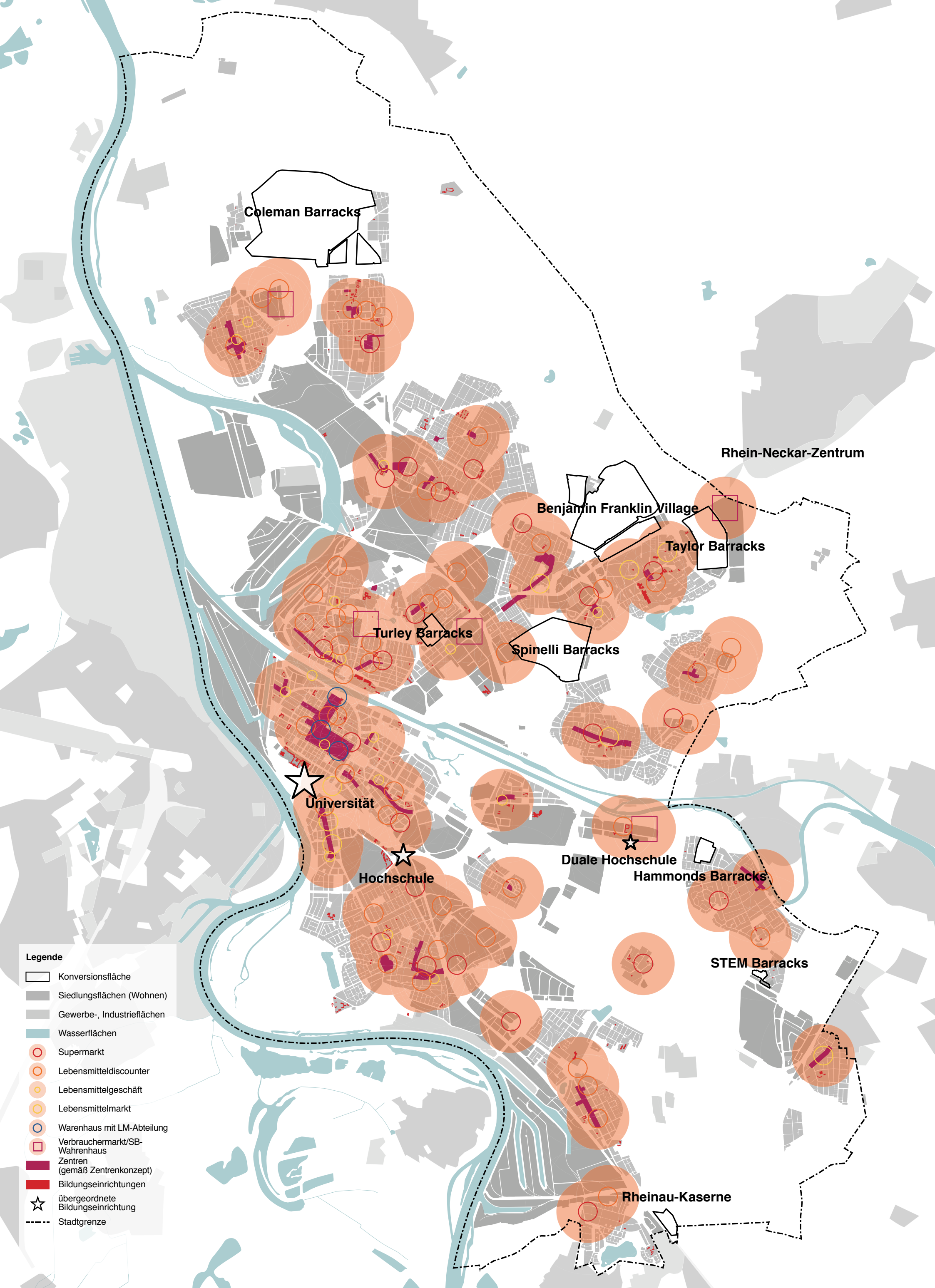
Die **Taylor Barracks** werden hinsichtlich der Nahversorgung teilweise durch den Verbrauchermarkt an der Spreewaldallee abgedeckt und befinden sich ebenso in der Nähe zum Rhein-Neckar-Zentrum.

Die **Hammonds Barracks** liegen trotz der integrierten Lage im Stadtteil Seckenheim außerhalb des Einzugsbereichs des Stadtteilzentrums. Von Relevanz für die Konversion des Areals ist die Nähe (1.2 km) zur Dualen Hochschule Baden-Württemberg in Neuostheim.

STEM Barracks und **Rheinau-Kaserne** liegen außerhalb der Einzugsbereiche von Versorgungszentren.

Handlungsansätze

- Einhaltung der Ziele des Zentrenkonzepts
- Stärkung der gefährdeten Versorgungszentren (z. B. Käfertal)
- Prüfung einer Zentrenergänzung im Bereich Benjamin Franklin Village, Schaffung eines Angebots für die Hammonds Barracks



- Legende**
- Konversionsfläche
 - Siedlungsflächen (Wohnen)
 - Gewerbe-, Industrieflächen
 - Wasserflächen
 - Supermarkt
 - Lebensmitteldiscounter
 - Lebensmittelgeschäft
 - Lebensmittelmart
 - Warenhaus mit LM-Abteilung
 - Verbrauchermarkt/SB-Warenhaus
 - Zentren (gemäß Zentrenkonzept)
 - Bildungseinrichtungen
 - übergeordnete Bildungseinrichtung
 - Stadtgrenze

Wirtschaftsstandort

derzeitige Situation

Der Wirtschaftsstandort Mannheim verfügt über hervorragende harte Standortfaktoren. Die geografische Lage innerhalb Europas in Verbindung mit der hohen Qualität der Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene, Wasserstraße) bieten sehr gute Voraussetzungen für eine positive wirtschaftliche Entwicklung. Derzeit beläuft sich die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf 167.622 (Stand 2. Vj. 2011).

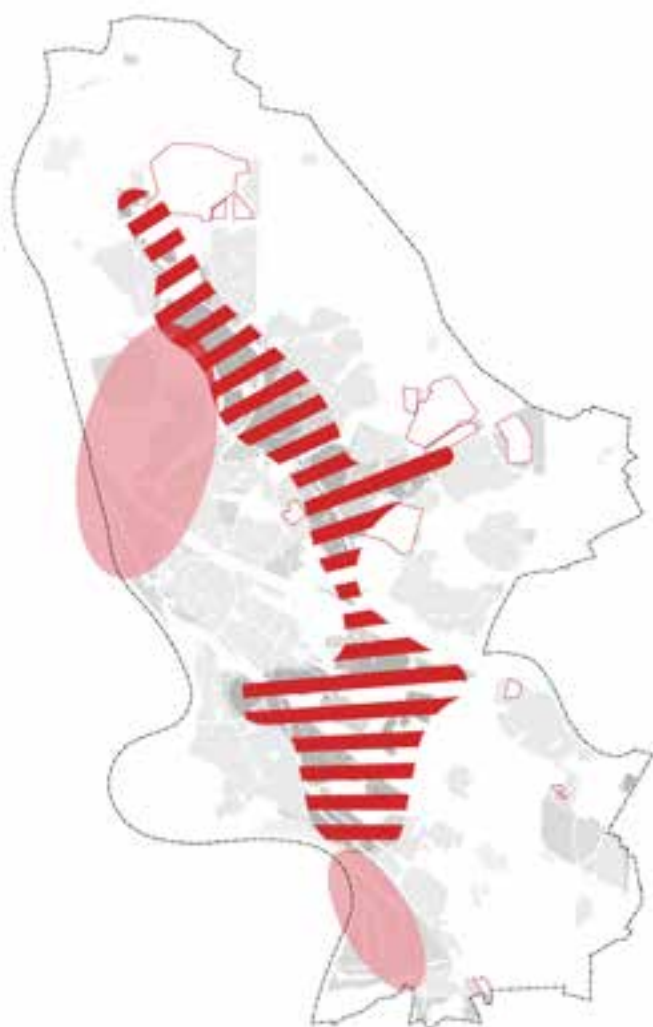
Mannheim weist eine vielschichtige Wirtschaftsstruktur auf: einerseits gewachsene Industriestadt mit global agierenden Unternehmen (ABB, Alstom Power, Daimler AG, Roche Diagnostics, John Deere, Lever Fabergé, SCA Hygiene und Siemens) und andererseits eines der wichtigsten Kompetenznetzwerke für die Musik- und Kreativwirtschaft in Deutschland (<http://www.mannheim.de/wirtschaft-entwickeln/kreativwirtschaft>).

Für Mannheim sind folgende Branchencluster von besonderer Bedeutung:

- Kreativwirtschaft
- Medizintechnologie
- Energieeffizienz und Umwelt,
- Produktions- und Prozesstechnologie
- Logistik
- Biotechnologie
- Organische Elektronik
- Automotive

Als Schwächen des Wirtschaftsstandorts werden insbesondere die weichen Standortfaktoren (Stadtbild, Image, fehlendes Wirtschaftsprofil, soziale Struktur, ...) sowie ein Engpass beim Angebot an Gewerbeflächen angesehen (NWPS S. 9 u. 16).

Schema Gewerbeareale



Die räumliche Verteilung der Gewerbeflächen in Mannheim stellt sich folgendermaßen dar:

Westlich und nördlich der Kernstadt erstreckt sich ein weiträumiges Hafenareal mit dem Handelshafen und dem Industriehafen.

Die Standorte der gewerblichen Produktion, insbesondere der industriellen Großbetriebe, konzentrieren sich in einem Gürtel, der von den Stadtteilen Schönau und Sandhofen bis nach Käfertal Süd führt.

Südöstlich der Innenstadt erstreckt sich ein weiterer Gewerbegebiet, der bis zum Rheinauhafen reicht.

Die Gewerbestandorte Friedrichsfeld und Spreewaldallee weisen eine eher periphere Lage auf.

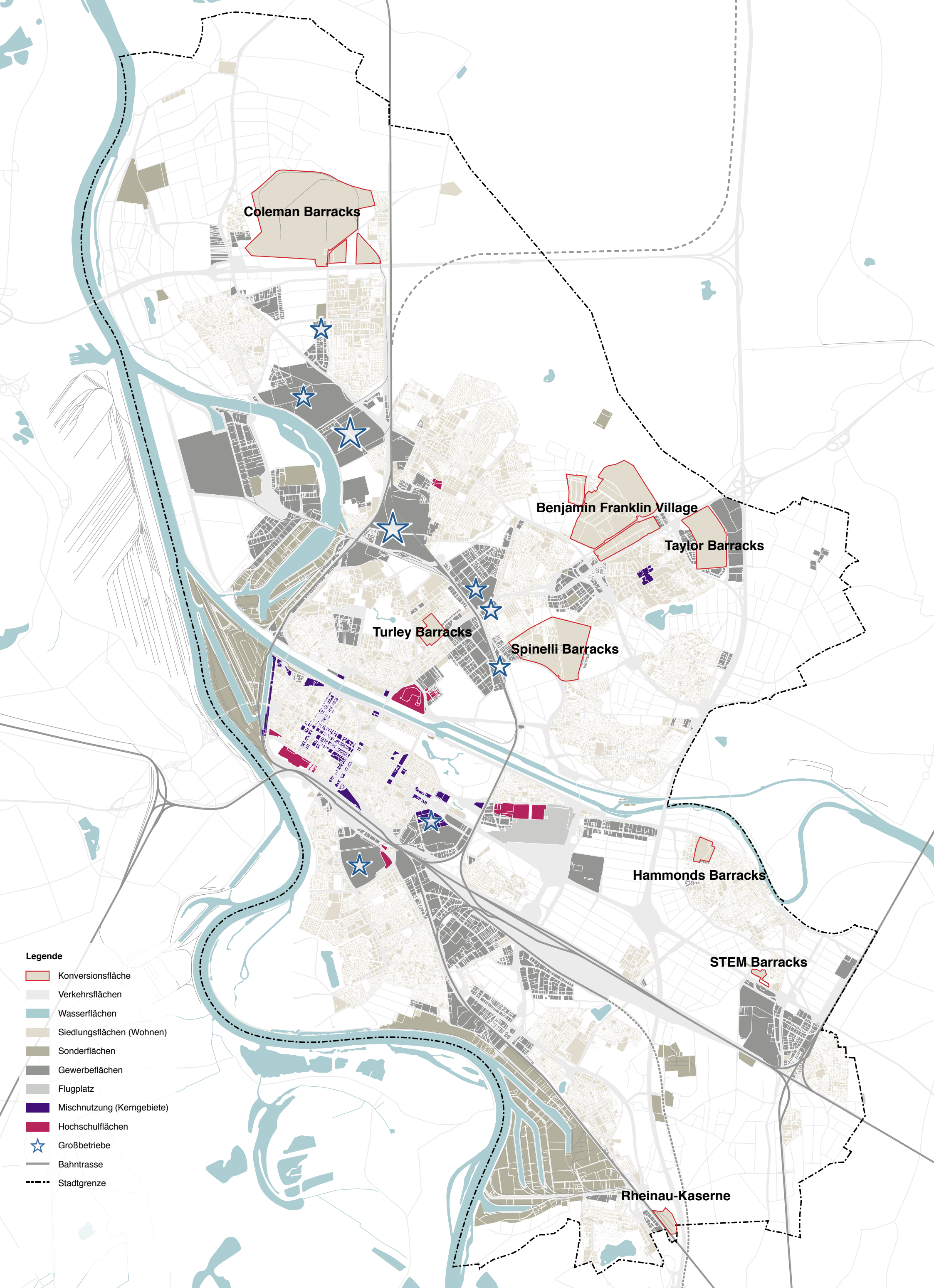
Insgesamt weist die Siedlungsstruktur Mannheims eine relativ starke Durchdringung von Gewerbegebieten mit den Wohngebieten auf. Es kann eine Konzentration der Gewerbegebiete in einem Gürtel ausgemacht werden, der das Stadtgebiet an zentraler Stelle von Norden nach Süden quert.

Neue wirtschaftspolitische Strategie (NWPS) 2010

Mit der im Jahr 2010 beschlossenen »Neuen wirtschaftspolitischen Strategie (NWPS) 2010« beabsichtigt die Stadt Mannheim eine Neuausrichtung ihrer Wirtschaftspolitik an die zukünftigen Herausforderungen (Technologie-wandel, Strukturwandel, demographischer Wandel).

Im Zuge der NWPS wurden Schlüsselbranchen herausgearbeitet, in denen Wachstumseffekte erwartet werden. Der Fokus liegt dabei in der Sicherung industrieller und technologieorientierter Arbeitsplätze durch eine Bestandsentwicklungsstrategie. Diese wird flankiert durch eine Kompetenzfeldstrategie, die aus zwei Säulen besteht: Einerseits sollen die in Mannheim besonders starken Cluster Medizintechnologie sowie Kultur- und Kreativwirtschaft gefördert werden, andererseits sollen auch die regionalen Kompetenzfelder Energieeffizienz und Umwelt sowie Produktionstechnologie ausgebaut werden (NWPS 2010, S. 25).

Vor diesem Hintergrund und auf Basis der Ergebnisse der Analyse sollte Mannheim zwei der dreizehn untersuchten regionalen Kompetenzbranchen, nämlich Kreativwirtschaft und Medizintechnologie, zukünftig federführend in der Region entwickeln. Letzteres als Ergänzung zu den Aktivitäten der Region in den Bereichen Biotechnologie, Organische Elektronik, Gesundheit und Life Science. In beiden Bereichen sind profilbildende Alleinstellungsmerkmale und aussichtsreiche Projektansätze vorhanden, die für eine regionale und nationale Positionierung des Wirtschaftsstandortes Mannheims und der Region geeignet sind. Aber auch in den übrigen regionalen Kompetenzfeldern hat Mannheim Stärken, die in die regionale Kooperation eingebracht werden sollten. Allem voran sollte Mannheim in den schon erwähnten Technologiebereichen Energie und Umwelt sowie Produktions- und Prozesstechnologie Ressourcen investieren und pro-aktiv Wirtschaftprojekte voran treiben. (www.mannheim.de, 25.09.2011)



Legende

- Konversionsfläche
- Verkehrsflächen
- Wasserflächen
- Siedlungsflächen (Wohnen)
- Sonderflächen
- Gewerbeflächen
- Flugplatz
- Mischnutzung (Kerngebiete)
- Hochschulf lächen
- ★ Großbetrie be
- Bahntrasse
- Stadtgrenze

Potenzialflächen im Bestand

In Mannheim finden sich noch zahlreiche ungenutzte oder mindergenutzte Flächen im Bestand, die sich für eine gewerbliche Nutzung eignen. Im Jahr 2009 wurde eine Erhebung zu den kurzfristig verfügbaren Flächenpotenzialen für Gewerbe durchgeführt (Baasner 2009).

Dabei konnten 114 Potenzialflächen mit einer Größe von insgesamt etwa 80 ha ermittelt werden. Flächen, die für Unternehmenserweiterungen vorgehalten werden sind davon ausgenommen.

Von wenigen Flächen abgesehen beträgt die Größe der Potenziale 1 bis 2,5 ha. Die Flächen sind über das Stadtgebiet verstreut und weisen unterschiedliche Qualitäten hinsichtlich Standort, Erschließung und Beschaffenheit auf. Bei den meisten Flächen ist die Stadt Mannheim Eigentümer.

Im Vergleich zu vielen anderen Städten weist Mannheim eine gute Auslastung der gewerblichen Flächen auf. Die kurzfristig verfügbaren Flächen werden als relativ gering eingeschätzt (alle Angaben nach Baasner 2009).

FNP 2020

Im FNP wurde für den Zeitraum von 1992-2004 ein Beschäftigtenrückgang von 181.000 auf etwa 163.000 konstatiert. Um den Strukturwandel in der Wirtschaft bewältigen zu können, sollen folgende Gesichtspunkte in den Vordergrund gerückt werden (FNP 2020, Band 1, S. 95):

- Verbesserung der Branchenstruktur durch Erhöhung des Dienstleistungsanteils,
- Pflege der vorhandenen industriellen Stärke bei den Branchen Chemie, Maschinenbau, Fahrzeugbau
- Förderung der Cluster-Bildung im Bereich Health-Science und Life-Science sowie der Biomedizin
- Förderung des Quartären Sektors

Im FNP 2020 werden insgesamt 8 Zuwachsflächen für den Bedarf der Wirtschaft ausgewiesen, die mit einer Größe von insgesamt 122,76 ha eine Kapazität für etwa 5750 Beschäftigte aufweisen. Die Flächen weisen unterschiedliche Eigenschaften und Standortbedingungen auf, so dass ein breites Angebot für verschiedene Branchen und Betriebe bereit gestellt werden kann.

Mit Ausnahme des innerstädtischen Areals Glückstein-Quartier als Schwerpunktstandort für den Quartären- und Dienstleistungssektor wurden die im FNP dargestellten Flächen bislang nicht für eine bauliche Nutzung herangezogen.

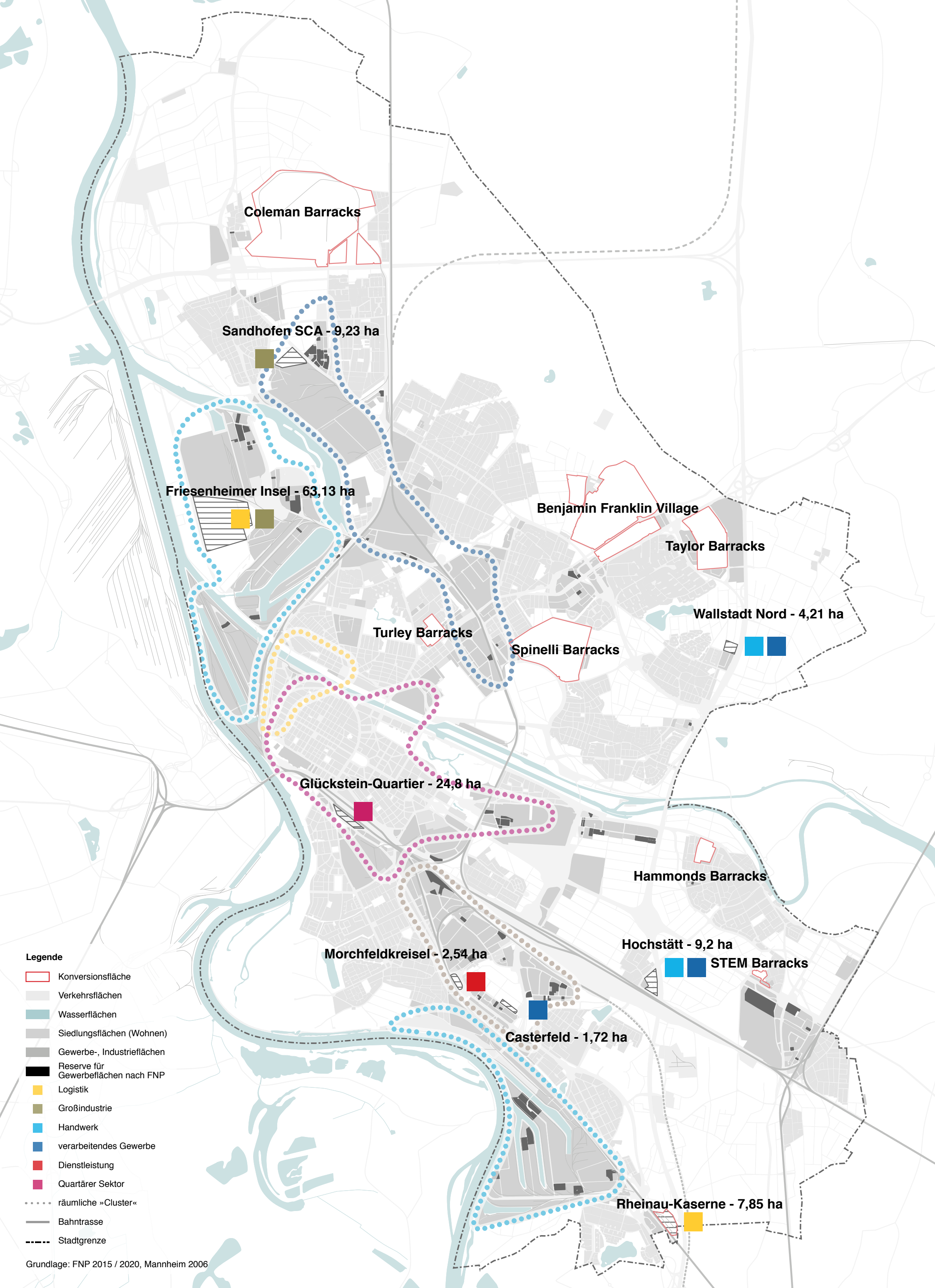
MRO

Im Modell Räumliche Ordnung wurden für die Gewerbeflächenentwicklung folgender Leitsatz formuliert: »Die Wiederverwendung und bessere Ausnutzung der vorhandenen gewerblichen Bauflächen hat Vorrang vor der Inanspruchnahme der Wachstumsreserven« (MRO S. 91).

Auf Basis einer Bedarfsabschätzung von etwa 20 ha/Jahr wurden im MRO 23 Gewerbebauflächen mit einem Gesamtumfang von 242,6 ha ausgewiesen. Sie wurden unterschieden in Gewerbeflächen, Industrieflächen und Kerngebiete und in die zwei Realisierungshorizonte (bis 1995 und nach 1995). Die reale Entwicklung vollzog sich deutlich anders als im MRO angenommen: Teils wurden die Flächen in Anspruch genommen (z. B. Steinweg), teils wurden sie nicht realisiert (Friesenheimer Insel Süd) oder sie wurden aus weiteren Planungen gestrichen (z. B. Oberfeld).

Handlungsansätze

- Förderung weicher Standortfaktoren (Stadtbild, Image, Wohnen, Kultur etc.)
- Unterstützung des Clusters Kreativwirtschaft durch Bereitstellung geeigneter Flächen und Immobilien sowie der Herausbildung urbaner Strukturen (Mischnutzungen)
- Unterstützung des Clusters Medizintechnologie durch Bereitstellung geeigneter hochwertiger Gewerbeflächen
- Priorität der Innenentwicklung: Ausschöpfen der bestehenden FlächenPotenziale durch Umstrukturierung und Nachverdichtung vor Neuausweisung von Flächen (entsprechend Zielen MRO und FNP)
- keine Neuausweisung von extensiv genutzten Gewerbeflächen
- Konzentration von neu auszuweisenden Gewerbeflächen im Einzugsbereich des ÖV
- Schaffung von bedarfsgerechten Flächenreserven für die übrigen Branchen insbesondere der Energieeffizienz und Umwelt, Produktions- und Prozesstechnologie, Logistik, Biotechnologie, Organische Elektronik, Automotive
- Ausbau der Bildungsangebote in Bereich Technologie (NWPS)



Baustruktur

Die Analyse der Baustruktur ergibt für die Konversionsflächen ein differenziertes Bild (siehe auch Kapitel B):

Der westliche Teil der Bebauung der Turley Barracks ist aufgrund der frühen Entstehungszeit und der Besonderheit denkmalwürdig. Als Ensemble geschützt ist er von herausragender Bedeutung für das Stadtbild. Durch die Komposition und die Kubaturen fügen sich die historischen Gebäude in den Kontext der Umgebung insbesondere entlang der Friedrich-Ebert-Straße ein.

In den Coleman Barracks, den Spinelli Barracks, den Taylor Barracks, den Hammonds Barracks sowie den Funari und Sullivan Barracks innerhalb des Benjamin Franklin Village zeigt sich jeweils ein ähnliches Muster:

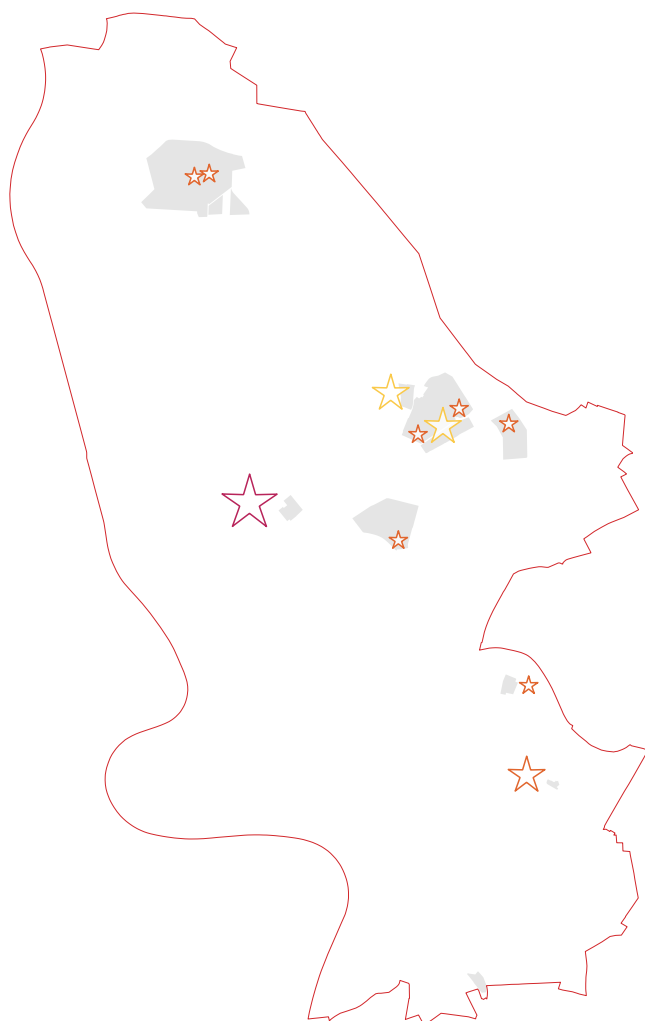
Ein älterer Teil der Bebauung stammt aus der zweiten Hälfte der 1930er Jahre. Die Architektur ist typisiert, weist jedoch durch unterschiedliche Gestaltungsapplikationen eine differenzierte Gestaltung auf. Die Ensembles lagern sich an bestehende Ortslagen an oder sind gar vollständig in den Siedlungskörper integriert (Hammonds Barracks). Teilweise sind die Gebäude sorgfältig in den Landschaftsraum eingefügt, so z. B. die bogenförmige Anlage der Sullivan Barracks am Käfertaler Wald. In der Regel wird es sinnvoll sein, die Bebauung dieser Zeit zu erhalten. Neben historischen Aspekten spricht auch die gute Umnutzbarkeit sowie die sorgfältige städtebauliche Komposition für eine Nachnutzung.

Nach 1945 wurden die bestehenden Kasernenanlagen durch die amerikanischen Streitkräfte übernommen und durch Neubauten ergänzt. Die in dieser Zeit entstandenen Gebäude weisen in der Regel den Charakter reiner Zweckbauten auf und sind nicht erhaltenswert. Mitunter stören sie das Stadt- und Landschaftsbild und zerscheiden wichtige naturräumliche Bezüge z. B. in den Coleman Barracks und den Spinelli Barracks. Erhaltenswerte Bereiche oder Gebäude aus dieser Zeit sind die Offizierssiedlung, die Wohngebäude sowie Sonderbauten wie z. B. die Schulen, die Sporthalle oder die Kapellen.

In der Rheinau-Kaserne sind keine erhaltenswerten Gebäude vorhanden. Die Bebauung ist baufällig.

Eine Besonderheit stellen die STEM Barracks dar. Sie ist als Tank- und Rastanlage anfang der 1930er Jahre entstanden und von herausragender historischer Bedeutung. Trotz des teils schlechten Gebäudezustands sollte die Anlage erhalten werden. (Weitere Informationen in Kapitel B)

architektonisch und historisch interessante Bebauung
Kaiserzeit (magenta, 1930er Jahre orange, Nachkriegszeit gelb)



Handlungsansätze

- Sicherung erhaltenswerter Bausubstanz, auch wenn die Fläche nicht umgehend entwickelt wird
- Nutzungskonzepte für erhaltenswerte Gebäude erarbeiten
- Zwischennutzungen ermöglichen
- störende, minderwertige Bebauung abreißen

