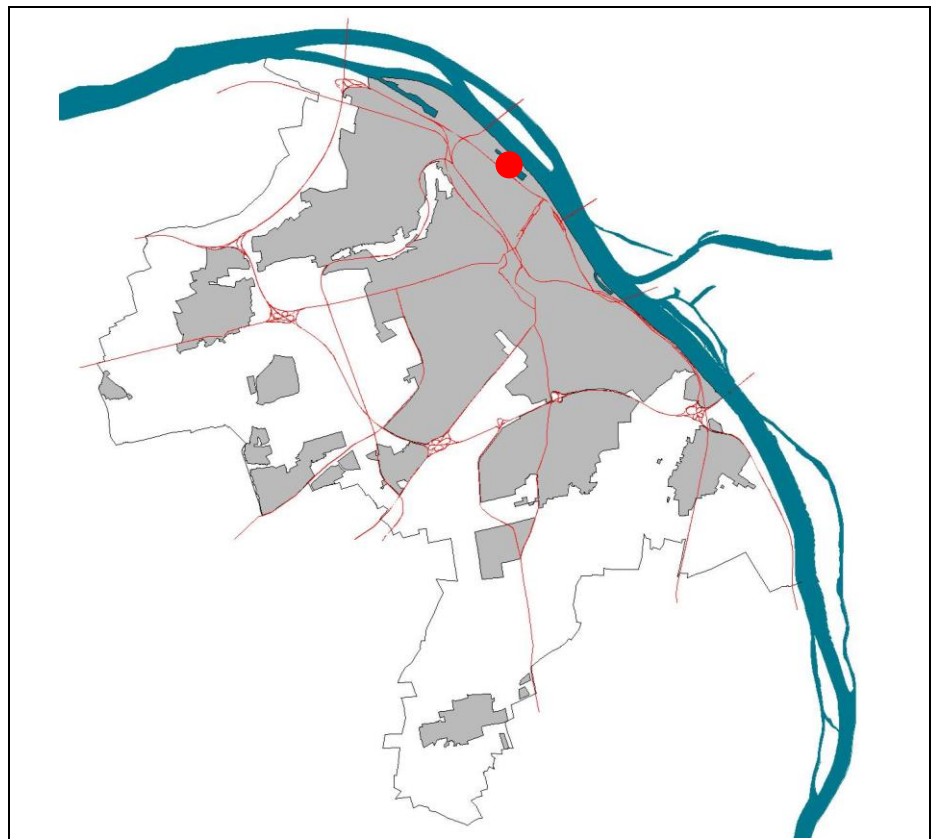


Stadt Mainz

Zusammenfassende Erklärung

Änderung Nr. 25 des Flächennutzungsplanes der Stadt Mainz, im Bereich des Bebauungsplanes "Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen (N 84)" (Ä 25)

Bebauungsplan "Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen (N 84)"



Zusammenfassende Erklärung der Flächennutzungsplanänderung Nr. 25 der Stadt Mainz im Bereich des Bebauungsplanes "Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen (N 84)"(Ä 25)

Zusammenfassende Erklärung des Bebauungsplanentwurf "Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen (N 84)"

1. Beschreibung des Vorhabens

Im ehemaligen Zoll- und Binnenhafen soll auf ehemals gewerblich- / industriell genutzten Flächen ein neues Stadtquartier als Erweiterung der bestehenden Mainzer Neustadt entstehen. Das städtebauliche Konzept wurde in einem Workshopverfahren unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit, der Eigentümer und der benachbarten industriellen und gewerblichen Betriebe in mehreren "Hafenforen" und "Hafenkonferenzen" entwickelt. Auf ca. 38,2 ha sollen ca. 4,2 ha Wohngebiet (WA), 5,9 ha gemischte Bauflächen (MI) und ca. 2,9 ha gewerbliche Bauflächen (GE) geschaffen werden. Dazu kommen großzügige Freiflächen mit 6,2 ha Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, öffentliche Grünflächen mit ca. 1,4 ha und die Wasserflächen des Hafenbeckens mit ca. 8,7 ha. Insgesamt werden ca. 1400 neue Wohneinheiten mit ca. 2500 Bewohnern und ca. 4000 Arbeitsplätzen prognostiziert.

Grundlage für den Bebauungsplan "Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen (N 84)" ist der vom Stadtrat im Dezember 2007 beschlossene Rahmenplan II. Der Bebauungsplan setzt dementsprechend allgemeine Wohngebiete, Mischgebiete, Kerngebiete und Gewerbegebiete fest. Die Höhe der baulichen Anlagen orientiert sich dabei maßgeblich an der bestehenden Bebauung der Neustadt. Als Maß der baulichen Nutzung setzt der Bebauungsplan für die jeweiligen Baugebiete unterschiedliche, maximal zulässige Geschossflächen und Grundflächenzahlen fest.

Die äußere Erschließung erfolgt über die Rheinallee mit drei zu ertüchtigenden Knotenpunkten. Zentraler Bestandteil des neuen Stadtquartiers ist die Wasserfläche des Zoll- und Binnenhafens, deren Uferbereiche für die Öffentlichkeit uneingeschränkt zugänglich werden. Grünflächen sind auf der Nordmole und entlang von Straßenverkehrsflächen vorgesehen.

Folgende Bestandteile der Planung sind Gegenstand gesonderter Planfeststellungsverfahren und damit nicht Bestandteil der Bauleitplanung:

- Umbau der Hafenbahnanlage gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Für den Bereich der Hafenumündung (Neubau der Kaimauern und Neubau einer Brückenverbindung von der Nord- zur Südmole, für die Neugestaltung des Ufers auf der Nordmole bis zur Kaiserbrücke und für die Freilegung der historischen Mauer entlang der Südmole) sind separate Verfahren nach Wasserrecht erforderlich.

2. Beschreibung und Bewertung der Umwelt für den Ist-Zustand

Das Plangebiet wurde bisher intensiv gewerblich-industriell genutzt. Die nächstgelegene Wohnbaufläche befindet sich direkt an der gegenüberliegenden Straßenseite der Rheinallee und der Straße Am Zollhafen. Aufgrund der eingeschränkten Zugänglichkeit des Plangebietes sind mit Ausnahme der Kunsthalle an der Straße „Am Zollhafen“ keine

für Freizeit und Erholung relevanten Nutzungen vorhanden. Lagebedingt wird das Plangebiet durch Lärmimmissionen ausgehend von Straße, Schiene, Schifffahrt und Flughafen vorbelastet. Zudem grenzen im Nordwesten gewerblich-industrielle Nutzungen an. Es besteht eine Vorbelastung durch gewerbliche und industrielle Gerüche.

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades sowie der lediglich in Form von gepflegten Grünflächen vorhandenen Freiflächen, konnten im Plangebiet im Rahmen der faunistischen Erhebungen keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten von gemäß Bundesnaturschutzgesetz streng geschützten Tierarten nachgewiesen werden. Von den besonders geschützten Arten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG, die auf der Roten Liste oder Vorwarnliste geführt werden, wurden innerhalb des Plangebietes nur der Haussperling mit Brutplätzen erfasst. Geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG sowie gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG besonders und streng geschützte Pflanzenarten wurden nicht erfasst. Das Plangebiet befindet sich außerhalb von Schutzgebieten gemäß BNatSchG. Im Plangebiet sind 130 Einzelbäume, die gemäß der Rechtsverordnung zum Schutz des Baumbestandes innerhalb der Stadt Mainz geschützt sind, vorhanden.

Aufgrund der intensiven gewerblichen bzw. industriellen Nutzung war bzw. ist das Plangebiet mit Ausnahme des Hafenbeckens zum größten Teil überbaut bzw. mit Lager-, Betriebs- und Verkehrsflächen versiegelt. Die Bodenfunktionen sind nicht bzw. nur stark eingeschränkt aktiv.

Der Versiegelungsgrad von nahezu 100 % lässt anfallendes Niederschlagswasser kaum versickern. Teilbereiche des Plangebietes sind Bestandteil des Überschwemmungsgebietes „Rhein“.

Ausgehend von der gewerblich-industriellen Nutzung bestehen im Plangebiet schädliche Bodenverunreinigungen und Altlasten im Sinne des Bundesbodenschutzgesetzes. Es wurden umfangreiche Untersuchungen durchgeführt. Sanierungsrelevante Bodenverunreinigungen wurden nahezu flächenhaft im Bereich der Altablagerung 234 (= Bereich Lagerhallen Schott und Rhenus) und im Bereich der ehemaligen und bestehenden Tanklager ab einer Tiefe von rund 4,5 Metern festgestellt. Örtlich begrenzte Stellen mit sanierungs- bzw. entsorgungsrelevanten Bodenverunreinigungen befinden sich in der Nordmole (mehrere Stellen), auf der Fläche zwischen Becken 1 und Becken 2 sowie auf dem TRIWO-Gelände. Weiterhin wurden umfangreiche Bodenluft-, Gleisschotter- und Grundwasseruntersuchungen durchgeführt.

Klimaökologisch wird das Plangebiet als intensives Überwärmungsgebiet mit mäßig eingeschränktem Luftaustausch eingestuft. Diese Feststellung trifft trotz der Lage am Rhein zu. Hinsichtlich Lufthygiene dokumentieren die Immissionsberechnungen hinsichtlich Stickstoffdioxid für den Ist-Zustand (Bezugsjahr 2008), dass der für 2008 geltende NO₂-Jahresmittelgrenzwert von 44 µg/m³ bereits im Ist-Zustand entlang der Rheinstraße, in Teilen der Gaßnerallee und in der Oberen Austraße nicht eingehalten werden kann.

Hinsichtlich des Landschafts- bzw. Stadtbildes beeinträchtigen bisher die Container-Lagerflächen im Plangebiet die Blickbeziehungen von der Neustadt über den Hafen in Richtung Rhein. Während die wenigen gepflegten Grünflächen für das Stadtbild keine Aufwertung bedeuten, sind die Einzelbäume, insbesondere entlang der Rheinallee und der Straße „Am Zollhafen“ prägender Bestandteil.

Im Plangebiet befinden sich folgende Einzeldenkmale:

- Maschinen- und Kesselhaus sowie der ehemalige Lokschuppen Am Zollhafen 3/5 (heutige Kunsthalle)

- das Weinlagergebäude Am Getreidespeicher 29 sowie der Stück- und Schüttgutkran auf der Südmole von 1961
- ehemalige Infanteriemauer „Am Zoll- und Binnenhafen“.

Der südliche Bereich des Zoll- und Binnenhafens mit Hafenbecken und Rheinzufahrt ist als Denkmalzone „Zoll- und Binnenhafen“ in das nachrichtliche Verzeichnis der Kulturdenkmäler der Stadt Mainz aufgenommen. Die Denkmalzone umfasst neben den oben genannten Einzeldenkmälern die bauzeitlichen Kaimauern und Treppenanlagen von Hafenbecken und Mole, die schmiedeeiserne Zaunanlage entlang der Rheinallee und die Reste der Schienenanlagen der ehemaligen Hafenbahn. Die Baufelder nördlich der Straße Am Zoll- und Binnenhafen gehören darüber hinaus zur Denkmalzone Feldbergplatz. Für das Plangebiet liegen weiterhin Hinweise auf Siedlungsreste des Dimesser-Ortes sowie römische Nassholzarchitekturen vor.

3. Beschreibung und Bewertung der Umwelt für den Planzustand

Grundsätzlich kommt es im Plangebiet zu einer Verbesserung für nahezu alle Schutzgüter und zu einer Verringerung des Versiegelungsgrades. Die bestehenden Nutzungen im Geltungsbereich sind nicht ursächlich für die vorhandene Geruchsbelastung. Diese bleibt auch mit Realisierung des Bebauungsplanes unverändert.

Mit der geplanten Umnutzung des Zoll- und Binnenhafens und der Entwicklung eines neuen Stadtquartiers in unmittelbarer Nähe zum Rhein erfolgt eine Erweiterung der städtischen Siedlungsflächen im Bereich der Neustadt. Das Plangebiet, und insbesondere die Wasserfläche des Zoll- und Binnenhafens sowie das Rheinufer, werden dadurch für die Öffentlichkeit erlebbar. Aufgrund der innerstädtischen Lage des Plangebietes, insbesondere der südwestlich der Rheinallee und südöstlich an der Straße „Am Zollhafen“ angrenzenden Wohnbebauung, sind die schalltechnischen Auswirkungen der Planung zu beachten. Auch setzt der Bebauungsplan selbst schutzwürdige Nutzungen innerhalb des Plangebietes fest. Die Verträglichkeit der geplanten mit den bestehenden und geplanten Nutzungen ist zu gewährleisten. Das schalltechnische Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass bei Umsetzung der Schallschutzkonzepte gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden können.

Da das Plangebiet aktuell eine untergeordnete Bedeutung für Tiere und Pflanzen aufweist, kann die Realisierung des Bebauungsplanes „N 84“ mit den Grünflächen und bei Umsetzung zusätzlicher Begrünungsmaßnahmen, z.B. im Bereich der nicht überbauten Flächen, Dächer, Tiefgaragendecken etc., zu einer Verbesserung der Situation beitragen. Auch die Neupflanzung von 144 Einzelbäumen ergibt gegenüber dem Verlust von 123 Einzelbäumen im Plangebiet eine Verbesserung der Situation vor Ort.

In Bezug auf die Avifauna sind, da Ausweichräume im Umfeld vorhanden sind, und unter Berücksichtigung der Maßgabe, dass Rodungszeiten außerhalb der Vegetationsperiode stattfinden und der Abriss der Gebäude zwischen Oktober und Februar erfolgt, das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen und erhebliche Auswirkungen durch das Vorhaben nicht zu erwarten. Hinsichtlich des wahrscheinlichen Einwanderns der gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG streng geschützten Reptilienarten Zaun- und Mauereidechse ist das Plangebiet vor Baubeginn erneut auf Reptilien abzusuchen und die Situation artenschutzrechtlich zu beurteilen.

Insgesamt führt die Realisierung des Bebauungsplanes „N84“ zu einem Verlust von insgesamt 74 gemäß der Rechtsverordnung zum Schutz des Baumbestandes innerhalb der Stadt Mainz geschützten Einzelbäumen, von diesen befinden sich 41 Stück innerhalb festgesetzter öffentlicher Verkehrs- und Grünflächen. 33 gemäß RVO geschützte Einzelbäume werden durch Baugebiete beansprucht.

Die Realisierung des Bebauungsplans „N 84“ vollzieht sich auf einer intensiv gewerblich-industriell genutzten Fläche, die bereits einen Versiegelungsgrad von nahezu 100 % aufweist. Durch die Wahl des Standortes für das neue Stadtquartier in diesem überprägten innerstädtischen Bereich, wird dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden Rechnung getragen und die Innenentwicklung einer Außenentwicklung vorgezogen. Im Hinblick auf das Schutzgut Boden ist, trotz Umsetzung einer normalen innerstädtischen Dichte eine Verbesserung der Situation zu dokumentieren. Durch die Grünflächen und die Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen verringert sich der Anteil versiegelter Flächen im Plangebiet. Durch den Auftrag von Oberboden kommt es in diesen Bereichen zu einer Reaktivierung der Bodenfunktionen.

Die Untersuchungen hinsichtlich Altlasten / Bodenschutz sind abgeschlossen. Im Hinblick auf die geplante Folgenutzung wurde an zahlreichen Stellen Sanierungsbedarf festgestellt. In maßgeblichen Teilbereichen des Plangebietes sind daher bei Neubebauung bzw. bei Eingriffen in den Boden Sanierungs- oder Sicherungsmaßnahmen durchzuführen. Zur Sanierung von Böden und Altlasten sowie von Gewässerunreinigungen, die durch schädliche Bodenveränderungen i.S.v. § 2 Abs. 3 BBodSchG verursacht worden sind, haben die Stadt Mainz, der Vorhabenträger (Zollhafen Mainz GmbH & Co. KG) und das Land Rheinland Pfalz (vertreten durch den Präsident der SGD Süd) einen Rahmensanierungsvertrag, dem die Bodenschutzgesetze (BBodSchG und LBodSchG RP) und die auf dieser Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen in der zum Zeitpunkt des Vertragschlusses geltenden Fassung zugrunde liegen, abgeschlossen. Durch die Sanierungsmaßnahmen soll die Bebaubarkeit der Flächen im Vertragsgebiet nach Maßgabe der Festsetzungen im Bebauungsplan herbeigeführt werden. Vorsorglich werden Flächen, die erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, im Bebauungsplan gekennzeichnet. Die Umgrenzung dieser Flächen soll sicherstellen, dass bodenschutzrechtliche Belange vor Baubeginn geklärt werden und erforderliche Sanierungen in Abstimmung mit der zuständigen Bodenschutzbehörde durchgeführt werden. Insgesamt werden die bodenschutz- und altlastenrechtlichen Maßnahmen zu einer westlichen Verbesserung des Boden- und damit auch des Grundwasserzustandes führen.

Da sich das Plangebiet in unmittelbarer Nähe zum Rhein befindet, ist das Überschwemmungsgebiet „Rhein“ von der Realisierung des Vorhabens betroffen. Die Aufrechterhaltung der Retentionsfunktion des Überschwemmungsgebietes sowie der Hochwasserschutz für die geplante Bebauung innerhalb des Geltungsbereiches und die südwestlich der Rheinallee bestehende Bebauung der Neustadt sind somit hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens von zentraler Bedeutung. Der Umring des Überschwemmungsgebietes ist für das 100-jährliche Hochwasserereignis als Bemessungsgrenze festgelegt. Zum Nachweis der retentionsneutralen Gesamtentwicklung erfolgt der Vergleich der Retentionsfähigkeit des Ist-Zustands mit dem Planzustand nach vollständiger Umsetzung der Bauleitplanung bezogen auf ein 200-jährliches Hochwasserereignis. Der rechnerische Abgleich zwischen Ist- und Planzustand ergibt einen geringfügigen Gewinn an Retentionsraum. Der Erhalt der Retentionsfunktion kann damit als gesichert betrachtet werden.

Die städtebauliche Planung des neuen Stadtquartiers kann von Beginn an auf die Belange des Hochwasserschutzes abgestellt werden. Die besonderen Erfordernisse des Hochwasserschutzes werden bei der Erschließungsplanung durch den baulichen Schutz von Versorgungsnetzen, die hochwasserfeste Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur (Straßen, Wege, Brücke, Hafenbahn), eine getrennte Schmutzwasserkanalisation zum Schutz vor Gewässerunreinigungen und besondere Maßnahmen im Bereich der Regenentwässerung (getrennte Regenwassererfassung) berücksichtigt. Die wesentlichen Erschließungsstraßen des Gebiets werden mindestens auf das Niveau des Wasserspiegels bei einem 200-jährlichen Hochwasserereignis (HW 200 = 86,53 m ü.NN) angehoben, damit künftig auch im Fall eines 200-jährlichen Hochwasserereignisses die Gebäude noch sicher erreichbar sind. Zum Schutz der Wohnnutzung sind diese auf einem Sockel anzuordnen.

Ein Teil der künftigen Hochwasser-Verteidigungslinie für Mainz wird innerhalb des Projektgebiets Zollhafen realisiert. Für die angrenzenden Quartiere der Mainzer Neustadt wird die Sicherheit vor einem 200-jährlichen Hochwasserereignis zuzüglich eines 50 cm hohen Freibordes durch die Topografie der Erschließungsanlagen, die Stellung von Gebäuden sowie auf kurzen Strecken durch den Einsatz mobiler Elemente gewährleistet. An den zur Hochwasser-Verteidigungslinie zählenden Gebäuden sind entsprechende Hochwasserschutzanlagen / -maßnahmen vorzusehen.

Die besonderen Erfordernisse hochwasserangepasster Bauausführung müssen im Rahmen der Erschließung bzw. bei der Errichtung von Gebäuden durch die jeweiligen Bauherren berücksichtigt werden. Die entsprechenden Vorgaben wurden in einem Bauherrnhandbuch zusammengefasst. Bei Bauvorhaben innerhalb des Überschwemmungsgebietes - dies betrifft lediglich das MI 20 - wird die bauliche Vorsorge für den Hochwasserfall durch die erforderliche wasserrechtliche Ausnahmegenehmigung begleitend zum Bauantragsverfahren berücksichtigt. Da auch außerhalb des ausgewiesenen Überschwemmungsgebietes bauliche Hochwasservorsorge erfolgen soll, verpflichtet sich der Vorhabenträger im städtebaulichen Vertrag, die Erfordernisse der hochwasserangepassten Bauausführung gemäß Bauherrnhandbuch umzusetzen, und die Verpflichtungen bei einer Weiterveräußerung von Grundstücken in rechtsverbindlicher Form an die jeweiligen Rechtsnachfolger weiter zu übertragen.

Analog zu den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung werden hinsichtlich Luftthygiene ebenfalls Grenzwertüberschreitungen prognostiziert. Während hinsichtlich der Feinstaubbelastung (PM10 und PM2.5) für das Plangebiet selbst keine weiteren Minimierungsmaßnahmen erforderlich werden, kann der Grenzwert für Stickstoffdioxid im Ist- und Plan-Zustand (Bezugsjahr 2012) ohne zusätzliche Minderungsmaßnahmen entlang der Rheinallee nicht eingehalten werden. Als effektive Minderungsmaßnahme, die gleichzeitig zu einer Reduktion der Feinstaubbelastung führt, wird vom Gutachter die Ausweisung eines LKW-Fahrverbotes auf der Rheinallee mit Ausnahme des Ziel- und Quellverkehrs benannt. Die Stadt Mainz hat am 01.02.2013 eine Umweltzone eingeführt. Durch die Beschränkung auf die Zulässigkeit von Fahrzeugen mit grüner Umweltplakette wird eine wirksame Reduktion von Stickstoffdioxid erwartet. Die Maßnahme ist mit dem LKW-Fahrverbot vergleichbar. Mit Umsetzung zumindest einer der Maßnahmen sind hinsichtlich Luftthygiene keine negativen Auswirkungen bei der Realisierung des Bebauungsplanes gegeben, d.h. für die bestehende Wohnnutzung entlang der Rheinallee kann bei Umsetzung des Vorhabens eine Verschlechterung der luftthygienischen Situation weitestgehend vermieden werden.

Hinsichtlich der klimaökologischen Auswirkungen der Planung ist festzustellen, dass zwar das Luftaustauschgeschehen zwischen Rhein und der Mainzer Neustadt – aufgrund der aus Lärmschutzgründen erforderlichen, nahezu geschlossenen Blockrandbebauung entlang der Rheinallee – zukünftig abgeschwächt wird, das resultierende klimaökologische Wirkungsgefüge jedoch weiterhin der ortstypischen Situation in Mainzer Innenstadtlage entspricht.

Im Hinblick auf das Landschafts- bzw. Stadtbild ist eine deutliche Verbesserung der Situation im Plangebiet und dessen Umfeld gegeben. Dies gewährleisten zum einen die Blickbeziehungen von der Rheinallee über das Hafenbecken zum Rhein; zum anderen wird das Plangebiet für die Öffentlichkeit zugänglich und erlebbar. Die optische Einbindung in den Raum kann durch Begrünungsmaßnahmen wie Anlage von Grünflächen, Einzelbaumpflanzungen und Dach- und Fassadenbegrünung gewährleistet werden.

Die im Plangebiet geschützten Einzeldenkmäler werden mit der Realisierung des Bebauungsplanes gesichert und erhalten. Dies trifft auch für die Bestandteile der Denkmalzonen „Zoll- und Binnenhafen“ und „Feldbergplatz“ zu, die in Abstimmung mit den zuständigen Denkmalpflegebehörden sinnvoll in die Planung integriert werden sollen. Aufgrund der für das Plangebiet vorliegenden Hinweise auf Siedlungsreste sowie römische Nassholzarchitekturen wird im Bebauungsplan der Hinweis aufgenommen, dass Erd- und Bauarbeiten gemäß § 21 (2) Denkmalschutzgesetz rechtzeitig anzuzeigen und Funde unverzüglich zu melden sind (§ 17 Denkmalschutzgesetz).

4. Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Hauptthema der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung war das Schallschutzgutachten – Teil 2., Gewerbelärm und das hierauf aufbauende Schallschutzkonzept. Das Schallgutachten Teil 2 –, Gewerbelärm wurde deshalb von einem unabhängigen Büro auf Plausibilität geprüft und bestätigt. Dem Schallgutachten wurde dabei an mehreren Stellen eine eher konservative Annahme der Eingangsparameter und somit auch der gesamten Schallberechnung attestiert. Lediglich die Formulierungen der textlichen Festsetzungen zum Schallschutz nach dem Prinzip der Zweischaligkeit und der bauzeitlichen Reihenfolge wurden umformuliert und präzisiert. Im Ergebnis liegt dem Bebauungsplan N 84 eine konservative Schallberechnung und ein robustes Schallschutzkonzept zu Grunde.

Ein weiterer Themenschwerpunkt war die Überplanung des Überschwemmungsgebietes des Rheins. Bedingt durch die Veröffentlichung von Arbeitskarten der Wasserbehörden, die von einem 200-jährlichen Hochwasserereignis ausgingen, war das Plangebiet rechtlich als sogenanntes "vorläufiges Überschwemmungsgebiet" im Sinne von § 76 Wasserhaushaltsgesetz einzustufen. Auf dieser Ausgangslage wurde das Baugebiet so geplant, dass es im Falle eines 200-jährlichen Hochwasserereignisses alle wasserrechtlichen Anforderungen erfüllt und eine ausnahmsweise Zulassung von Bauvorhaben gem. § 78 Abs. 2 WHG möglich gewesen wäre. Die inzwischen, seit dem 05.08.2014, rechtskräftige Verordnung zur endgültigen Festsetzung des Überschwemmungsgebietes des Rheins basiert auf einem 100-jährlichen Hochwasserereignis. D. h. der Umriss des Überschwemmungsgebietes ist kleiner und nur noch das Baufeld MI 20 liegt innerhalb des Überschwemmungsgebietes. Die eingegangenen Anregungen bezüglich Baumaßnahmen in einem Überschwemmungsgebiet haben sich somit erledigt. Die nun nicht mehr erfor-

derlichen wasserrechtlichen Hochwasserschutzmaßnahmen werden trotzdem beibehalten und über vertragliche Vereinbarungen realisiert.

5. Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Das Plangebiet liegt in der Innenstadt von Mainz zwischen Rheinallee und Rhein, es trennt die bestehende Neustadt auf über 1 km Länge vom Flussufer ab. Technische und soziale Infrastrukturanlagen sind innerhalb der Neustadt und im näheren Umfeld des Plangebietes vorhanden.

Der Zoll- und Binnenhafen hat seine Funktion als Hafen verloren und ist inzwischen nicht mehr Bestandteil der Landeshafenverordnung von Rheinland-Pfalz. Die funktionslosen Flächen des Zoll- und Binnenhafens baulich nicht zu nutzen, wäre städtebaulich falsch und würde den Vorgaben der §§ 1 und 1 a (2) BauGB widersprechen.

Genauso, wie bei einer Bebauung nach § 34 BauGB auch, wäre bei einer gewerblich/industriellen Nutzung die Neustadt wie bisher vom Ufer abgetrennt. Der mit der Verlagerung des Containerumschlages zuletzt beseitigte Konflikt mit der Wohnnutzung auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Rheinallee und der Straße Am Zollhafen wäre in ähnlicher Weise neu vorprogrammiert und die getätigten Investitionen (Neubau Containerterminal, neue Erschließung der Ingelheimer Aue, Neubau der Hafentbahn etc.) wären nicht erforderlich gewesen. In diesem Falle würde das Plangebiet weiterhin für alle Schutzgüter eine untergeordnete Bedeutung besitzen und bezüglich der Schutzgüter Klima und Landschaft würden sich sogar zusätzliche negative Auswirkungen für die Bewohner der Neustadt ergeben, weil eine größere Bebauungsdichte und weitaus weniger Grünflächen und Begrünungen wahrscheinlich entstehen würde. Die Bebauung wäre von den Belüftungseffekten der Ventilationsbahn "Rhein" weiter abgeschnitten, Blickbeziehungen über das Hafenbecken zum Rhein wären stärker beeinträchtigt und die Qualität des Rheinuferes als Naherholungszone wäre erheblich gestört.

Städtebaulich sinnvoll ist alleinig eine möglichst weitgehenden Wohnbebauung mit Mischgebieten als Abschirmung zur Rheinallee und nach Norden, hier mit zusätzlichen Gewerbeflächen als Puffer, zum bestehenden Industriegebiet.