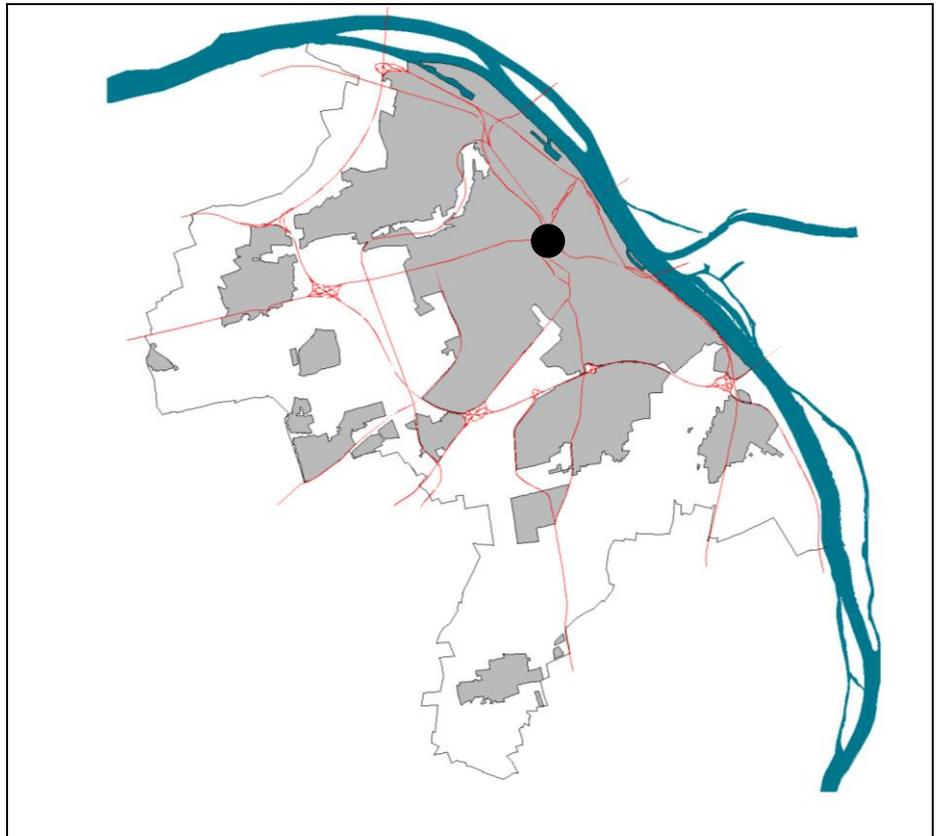


# Stadt Mainz

## Begründung

zum Bebauungsplanentwurf  
"Straßenbahntrasse Bahnhofstraße (A 265)"



Stand Planstufe II

## Begründung zum Bebauungsplanentwurf "Straßenbahntrasse Bahnhofstraße (A 265)"

### Inhaltsverzeichnis:

1.	Räumlicher Geltungsbereich .....	3
2.	Erfordernis der Planung und Planungsziel .....	3
2.1	Ausgangslage .....	3
2.2	Integriertes Entwicklungskonzept Innenstadt Mainz .....	4
2.3	Erfordernis der Planung .....	6
3.	Flächennutzungsplan .....	6
4.	Bestehendes Baurecht.....	7
5.	Wettbewerbsverfahren.....	7
6.	Städtebauliches Konzept – Aufgabenstellung Wettbewerb.....	9
7.	Festsetzungen des Bebauungsplanes.....	11
7.1.	Verkehrsfläche.....	11
7.2.	Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen .....	12
7.2.1	Das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen...	13
7.2.2	Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässern .....	13
7.3	Gestaltung baulicher Anlagen, Werbeanlagen und Automaten im Bereich des "A 265" .....	14
7.3.1	Aufgabe und Funktion von Werbeanlagen .....	14
7.3.2	Bestehende Rechtslage / Rechtsprechung .....	14
7.3.3	Gestaltung des öffentlichen Raumes.....	15
7.3.4	Erforderlichkeit / Gründe.....	16
7.3.5	Ziele der integrierten Gestaltungssatzung.....	16
8.	Müllentsorgung .....	16
9.	Schallschutz .....	17
10.	Erschütterungsgutachten.....	18
11.	Brandschutzrechtliches Gutachten .....	19
12.	Umweltbericht .....	20
13.	Statistik .....	22
14.	Kosten .....	23

## 1. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Straßenbahntrasse Bahnhofstraße" umfasst die Flurstücke Nr. 598/1 (teilweise), 598/2 (teilweise), 598/3 (teilweise), 601/1 (teilweise), 601/2 (teilweise), 621 (teilweise), 623/2 (teilweise), 637, 638/2, 639/5 (teilweise), 643/2, 643/4 (teilweise) und 645/1 (teilweise) in Flur 5 sowie das Flurstück Nr. 342/14 (teilweise) in Flur 4 der Gemarkung Mainz und beinhaltet die Straßenräume:

- Bahnhofstraße, von der Kreuzung Parcusstraße bis zum Münsterplatz
- Hintere Bleiche, von der Kreuzung Binger Straße bis zur Kreuzung Gärtnerstraße
- Mittlere Bleiche, von der Kreuzung Bahnhofstraße bis zur Kreuzung Gärtnerstraße
- Münsterplatz
- Knotenpunkt Bahnhofstraße und Parcusstraße

## 2. Erfordernis der Planung und Planungsziel

### 2.1 Ausgangslage

Bereits im Jahr 1981 wurde von Seiten der Stadt Mainz ein städtebaulicher Ideenwettbewerb „Bahnhofstraße / Münsterplatz“ durchgeführt. Ausgangslage damals war schon die wichtige Wegeverbindung zwischen dem Bahnhof und der historischen Innenstadt. Mit dem ersten Preis wurde das Büro H.P. Maurer (heute Architekturbüro Mann & Schneeberger) aus Mainz gekürt. Ihr Entwurf gliedert den Straßenzug durch verschiedene Profilausbildungen in den unterschiedlichen Bereichen. Auch zeigt der ausgezeichnete Beitrag einen Lösungsansatz für die am Münsterplatz gelegenen Parzellen. Auf Grund von Liegenschaftsproblemen, der komplexen Verkehrssituation und einer nicht möglichen Realisierung in Bauabschnitten konnte bis heute keine Realisierung stattfinden. Die Ergebnisse mündeten jedoch in dem Bebauungsplan „A 221/I Bleichenviertel Teil I“ (Rechtskraft 24.11.1988)

Ebenso erstellte die Stadt Mainz im Jahr 1994 ein Verkehrskonzept für die Mainzer Innenstadt, in dem der Bereich um die Bahnhofstraße und den Münsterplatz eine Rolle spielt. Eine Grundidee war bereits damals unter anderem die Umgestaltung städtebaulich bedeutender Achsen und markanter Platzsituationen zu Gunsten des Umweltverbundes (z.B. Ludwigstraße, Bahnhofstraße, Münsterplatz)<sup>1</sup>. Die Ausführung für die Umsetzung wurde in zwei Stufen unterteilt. Ein Hauptaugenmerk in der zweiten Stufe war der Ausbau der Fußgängerzone ab Hauptbahnhof über Bahnhofstraße zur Steingasse.<sup>2</sup>

Im Jahr 2002 erarbeitete das Stadtplanungsamt einen ersten städtebaulichen Ansatz für den Gesamtbereich Münsterplatz – Große Bleiche – Gärtnergasse –

<sup>1</sup> Stadt Mainz (1994): Verkehrskonzept Mainz Innenstadt - Zwischenbericht, S. 8.

<sup>2</sup> Ebenda, S. 46.

Mittlere Bleiche um Lösungsansätze für eine städtebauliche Aufwertung zu erhalten.

Erneut wurde das Thema im Jahr 2007 aufgegriffen. Das Stadtplanungsamt wurde beauftragt ein Konzept zur Attraktivitätssteigerung der Großen Langgasse zu erstellen. Auch im Hinblick auf die notwendige Gleiserneuerung in der Bahnhofstraße, die anhand einer Überprüfung von der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) durchgeführt worden sind, wurde daraufhin ein Gestaltungskonzept vom Stadtplanungsamt entwickelt, das die Aufwertung des hochfrequentierten öffentlichen Raums für alle Nutzergruppen und Verkehrsarten zum Inhalt hatte. Zentrales Augenmerk war die fußläufige Verbindung vom Hauptbahnhof über den Münsterplatz zu den Einkaufsbereichen der Mainzer Innenstadt.

Heute ist die Achse vom Bahnhof zum Schillerplatz wie schon damals durch eine hohe Frequentierung von Fußgängern und Radfahrern im Zusammenhang mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Individualverkehr gekennzeichnet. Damit geht einher, dass die Fußgängersicherheit und die Attraktivität nicht optimal gewährleistet sind. Zudem verfügt der Münsterplatz als Stadteingang über ein weiteres Potential zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt. Im Zuge der notwendigen Gleissanierung, die 2016 durchgeführt werden soll, ist es nun möglich, die Schienenführung umzulegen. Bereits das im Jahr 2009 erstellte Gestaltungskonzept hatte als Ziel der Planung, die Synergien durch Verlagerung der Straßenbahntrasse zu nutzen und den Straßenraum attraktiv zu gestalten. Zusätzlich zur Verlegung der Straßenbahngleise wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) weitestgehend aus der Bahnhofstraße herausgenommen. Hierdurch kann ein neuer Straßenquerschnitt zugunsten der Fußgänger und des ÖPNVs geschaffen werden. Der gewonnene Platz führt zu einem Mehr an Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für Fußgänger. Durch die Verkehrsberuhigung kann zudem in den Wartebereichen des ÖPNVs sowie für die Fußgänger insgesamt eine größere Sicherheit erreicht werden.

## 2.2 Integriertes Entwicklungskonzept Innenstadt Mainz

Die Landeshauptstadt Mainz besitzt rund 210 000 Einwohner und ist damit die größte Stadt von Rheinland-Pfalz. Um der Bedeutung einer Landeshauptstadt gerecht zu werden, ist es notwendig, hinsichtlich des Standortwettbewerbs und des Images attraktiv zu bleiben. Besonders die Bereiche der Innenstadt haben Auswirkungen auf das wirtschaftliche, kulturelle und gesellschaftliche Leben einer Stadt. So sollen diese funktional sowie gestalterisch ansprechend sein. Daraus ist zu schließen, dass Missstände zu beseitigen, beziehungsweise zu verbessern sind. Mit dieser Zielsetzung wurde die Verwaltung der Stadt Mainz parallel zu den bereits aufgeführten Entwicklungen hinsichtlich der Gestaltung und Veränderung des Münsterplatzes und der Bahnhofstraße innerhalb der Stadt Mainz 2012 dazu beauftragt, ein Vergabeverfahren für die Erarbeitung eines Integrierten Entwicklungskonzepts Innenstadt (IEK) zu veranlassen. Dies soll u.a. die Grundlage für die Fördermittelbeantragung für das Förderprogramm „Aktive Stadtzentren“ sein. Neben dem Gesamtkonzept enthält das IEK zahlreiche Einzelmaßnahmen. Ein Themenschwerpunkt beim IEK ist das Handlungsfeld „Stärkung der Eingangskorridore zur Innenstadt“ mit den Leitzielen:

- „Qualifizierung der Eingangskorridore zwischen dem Mainzer Hauptbahnhof und der Mainzer Einkaufsinnenstadt“,
- „Stärkung von fußläufigen Wegeverbindungen durch eine qualitative Aufwertung und barrierefreie Gestaltung zentraler Verbindungen“
- „Stärkung eines komfortablen, niedrighschwelligem Zugangs zum ÖPNV-System durch eine barrierefreie Ausgestaltung“
- „Verringerung von räumlichen Gefahrenpotenzialen zwischen Fußgängern und Radfahrern“.



Handlungsfeld „Stärkung der Eingangskorridore zur Innenstadt“, ohne Maßstab.  
 Quelle: Stadtplanungsamt Mainz, Integriertes Entwicklungskonzept Mainz, Stadtratsbeschluss vom 15.07.2015

Speziell auf den Geltungsbereich bezogen, ist die Empfehlung eine Verknüpfung des Hauptbahnhofes mit der Mainzer Einkaufsinnenstadt zu realisieren. Es soll überprüft werden, ob die Verkehrsströme neu organisiert werden können und damit auch die Orientierungswirkung verbessert werden kann. Ziel ist es hierbei, deutlichere Signale hinsichtlich der Lenkung der Fußgänger in Richtung Innenstadt zu setzen. Weitere Empfehlungen im Bereich des Integrierten Entwicklungskonzepts Innenstadt ist die Entwicklung von komfortablen und konfliktfreien Wegen für alle Verkehrsteilnehmer. Auch wird die vorhandene negative Situation an den Haltestellen angesprochen, die wenig Platz für ÖPNV-Nutzer, Fußgänger und Fahrradfahrer bietet.

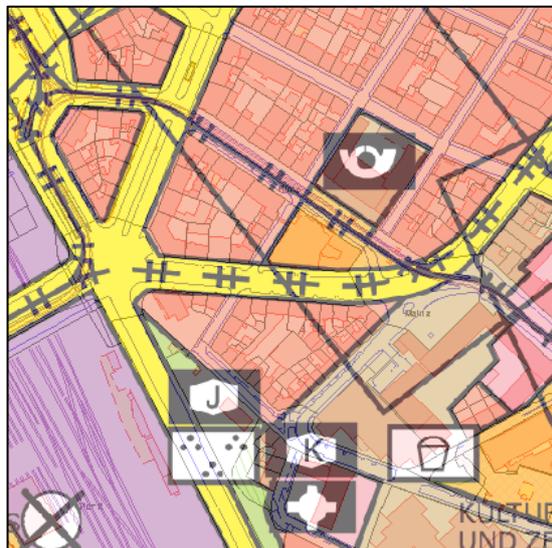
Die Empfehlungen decken sich mit den bereits getätigten Aussagen, sodass auch im Hinblick auf den Maßnahmenkatalog die Aufstellung des Bebauungsplans begründet werden kann.

### 2.3 Erfordernis der Planung

Um, wie in der Ausgangslage beschrieben, eine einheitliche, geordnete Entwicklung zu gewährleisten sowie die neu strukturierte Aufteilung im Straßenraum rechtsverbindlich zu sichern, werden mit dem vorliegenden Bebauungsplan die entsprechenden rechtlichen Grundlagen geschaffen. Des Weiteren wird mit der Aufstellung des Bebauungsplans Baurecht für den Bau der Straßenbahntrasse hergestellt. Nach § 5 Abs. 2 Landesstraßengesetz (LStrG) ist es möglich Straßenplanungen in Bebauungspläne nach § 9 BauGB festzusetzen. Von dieser Möglichkeit wird Gebrauch gemacht.

### 3. Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan (2010) ist das Plangebiet wie folgt dargestellt:



Flächennutzungsplan der Stadt Mainz 2010, ohne Maßstab.  
Quelle: Stadt Mainz

Fläche für Autobahn / überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen und ÖPNV-Trasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bahnhofstraße zwischen Bahnhofplatz und Parcusstraße</li> <li>- Kreuzungsbereich Parcusstraße und Bahnhofstraße</li> <li>- Binger Straße</li> </ul>
Wohnbaufläche	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bahnhofstraße zwischen Parcusstraße und Hintere Bleiche</li> <li>- Bahnhofstraße zwischen Mittlere Bleiche und Große Bleiche</li> </ul>
Sonstige Sondergebiete mit Zweckbestimmung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bahnhofstraße zwischen Hintere Bleiche und Mittlere Bleiche</li> </ul>
Gemischte Bauflächen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Münsterplatz</li> </ul>

Der Bebauungsplan "Straßenbahntrasse Bahnhofstraße (A265)" wird die bisherige Nutzung im Gebiet nicht verändern. Er ist somit aus dem wirksamen Flächennutzungsplan.

chennutzungsplan entwickelt. Eine Änderung des Flächennutzungsplans ist somit nicht erforderlich.

#### 4. Bestehendes Baurecht

Das Plangebiet liegt teilweise im Geltungsbereich der Bebauungspläne:

- „Umgestaltung der Bahnhofstraße (A 213)“,
- „Verbreiterung der Binger Straße zwischen Aliceplatz und Münsterplatz (A 146)“,
- „Baublöcke zwischen Bahnhofplatz, Schottstraße, Parcusstraße (N74)“,
- „Bleichenviertel Teil I – Zwischen Parcusstraße, Gärtnergasse, Große Bleiche, Münsterplatz, Binger Straße und Alicenplatz (A 221/1)“
- „Bleichenviertel – Ergänzung (A 239)“.

Der seit dem 29.05.1991 rechtskräftige Bebauungsplan A 213 gliedert die Bahnhofstraße in öffentliche Verkehrsfläche, Fläche für Bahnanlagen sowie Flächen für die Anpflanzung von Bäumen.

Im Bebauungsplan A 146, der seit dem 06.09.1991 Rechtskraft besitzt, wurde ausschließlich die bestehende und neu geplante öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

Im Bebauungsplan N 74, der seit dem 24.11.1988 rechtsverbindlich ist, wird der überlagerte Bereich als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

Der Bebauungsplan A 221/1 ist seit 24.11.1988 rechtsverbindlich. Die Bereiche, die vom vorliegenden Bebauungsplan überlagert werden, sind als öffentliche Verkehrsfläche / Straße festgesetzt.

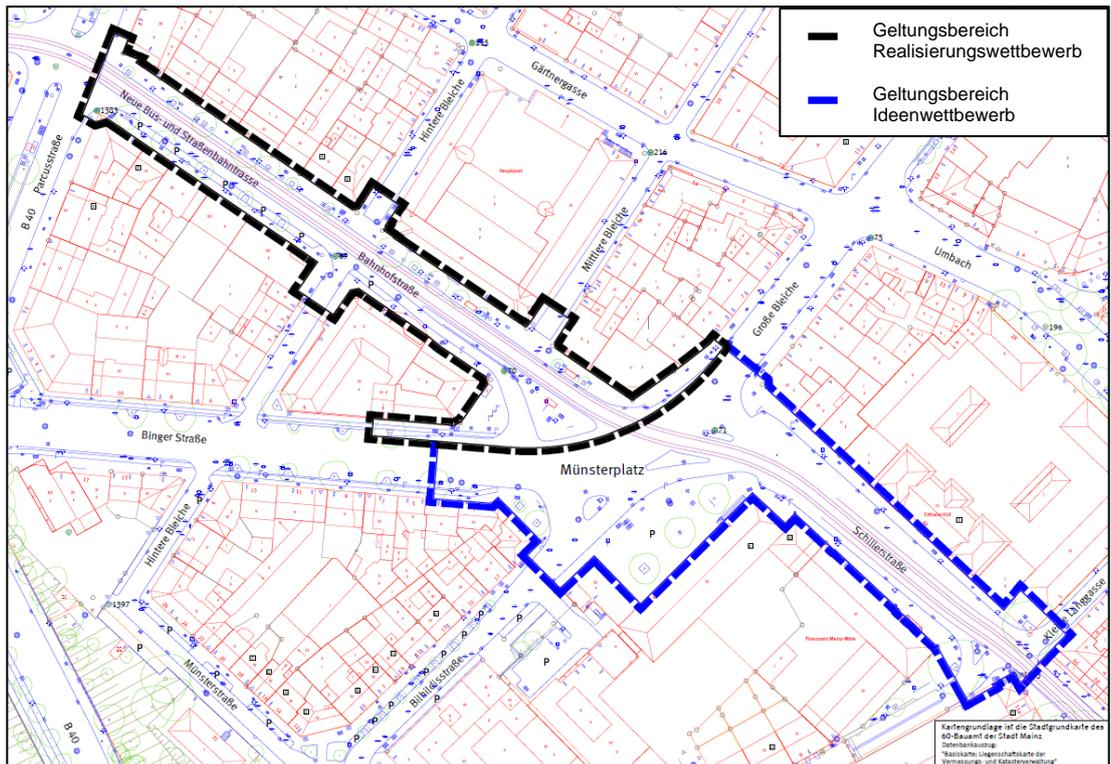
Überlagert wird der Bebauungsplan A 221/1 jedoch durch den Bebauungsplan „Bleichenviertel – Ergänzung“ (A239 -rechtskräftig seit 01.06.1994). Dieser regelt durch seine Festsetzungen die Art und das Maß der baulichen Nutzung sowie die überbaubare Grundstücksfläche.

Der Bebauungsplan A265 überlagert und ersetzt nach Rechtskraft die Teilbereiche der Bebauungspläne, die bereits vorhanden sind.

#### 5. Wettbewerbsverfahren

Zur Erarbeitung einer städtebaulichen Konzeption hinsichtlich der Ausgestaltung des Straßenraumes und damit verbunden auch zur Qualitätssicherung wurde in Zusammenarbeit mit der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) ein Realisierungswettbewerb für die Bahnhofstraße durchgeführt. Den Auftakt bildet der Auslobungstext, der dem Bau- und Sanierungsausschusses am 20.11.2014 vorgelegt wurde.

Unterteilt ist der Wettbewerb in zwei Bereiche – dem Realisierungsteil und dem Ideenteil.



*Geltungsbereich Wettbewerb, ohne Maßstab.  
Quelle: Stadt Mainz*

Grund für die Unterteilung sind die finanziellen Mittel, die der Stadt Mainz zur Umgestaltung zur Verfügung stehen. Für die Durchführung können Fördermittel aus dem Programm „Aktive Stadtzentren“ eingesetzt werden. Im Zuge einer Gesamtplanung ist es jedoch wichtig, den Bereich um den Münsterplatz ebenfalls in dem Konzept zu berücksichtigen um später eine einheitliche Struktur und Ausgestaltung zu erhalten.

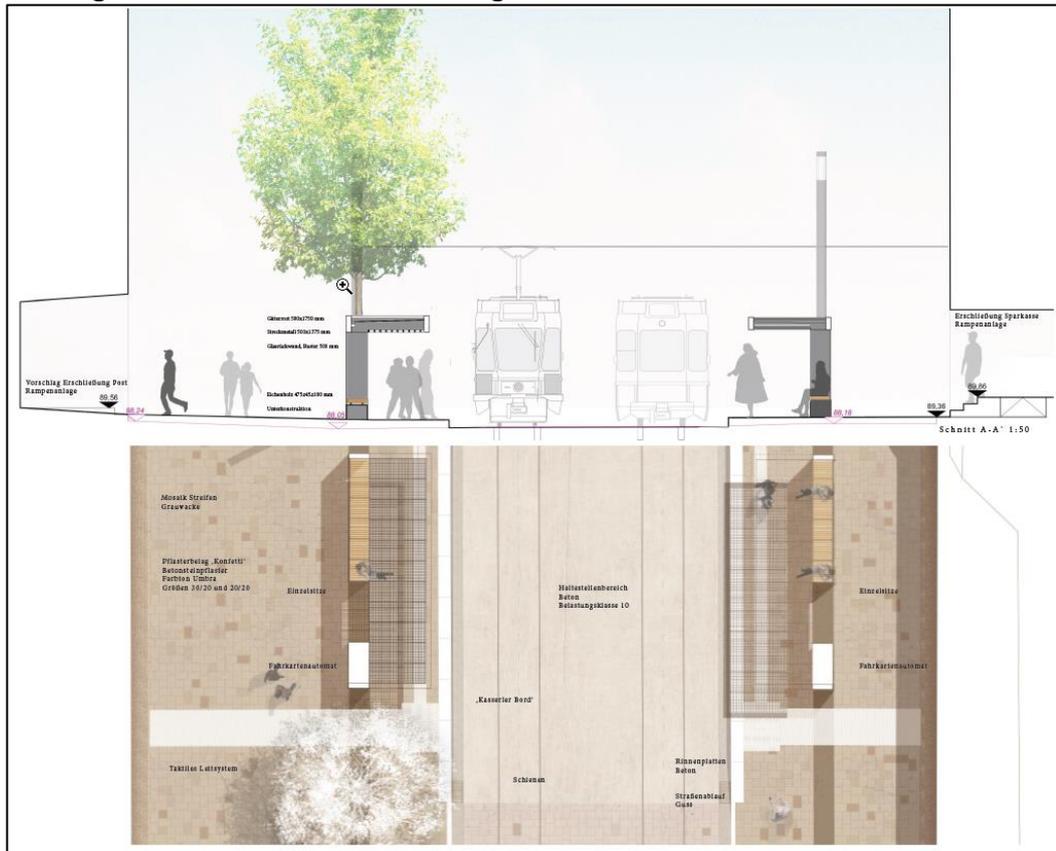


*1.Preisträger, ohne Maßstab.  
Quelle: Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten*

Im Anschluss an das Wettbewerbsverfahren wurde durch ein VOF-Verfahren die schlussendliche Auftragsvergabe an das Büro Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten vergeben.

## 6. Städtebauliches Konzept – Aufgabenstellung Wettbewerb

Hinsichtlich der Ausgestaltung des Plangebietes ist das Ergebnis des Wettbewerbs ausschlaggebend. Mit der Verlegung der Straßenbahntrasse im Plangebiet ergibt sich eine neue Gliederung des Straßenraumes.



Neuer Straßenquerschnitt der Bahnhofstraße im Bereich Haltestelle, Schnitt ohne Maßstab,

Quelle: Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten

Der Gleiskörper wird um ca. 2,50 m in südwestliche Richtung verschoben. Die zwischen Hintere Bleiche und Münsterplatz führende MIV-Fahrspur entfällt entlang des Sparkassengebäudes. Die heutigen Parkbuchten zwischen Parcusstraße und Hintere Bleiche werden zu einem Bereich der dem Be- und Entladen zugeordnet. Damit entfällt die dortige Baumreihe.

Mit dem Verzicht der MIV-Spur und der Verlegung der Straßenbahntrasse entsteht auf der nordöstlichen Seite der Bahnhofstraße ein ca. 8,00 m breiter Boulevard. Im Bereich des Boulevards ist der Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit erlaubt. Der Hauptradverkehr soll zukünftig vorrangig in der parallel zur Bahnhofstraße führenden Gärtnergasse geführt werden.

Die städtebaulich-verkehrliche Neukonzeptionierung bedingt eine Änderung der heutigen Erschließung der drei Baublöcke zwischen Gärtnergasse, Große Blei-

che, Parcusstraße und Bahnhofstraße. Der Andienungsverkehr wird nun von der Parcusstraße in die Bahnhofstraße geleitet und dann über die Hintere Bleiche wieder auf die Binger Straße geführt. Um die geplante Straßenführung zu realisieren, ist es notwendig die Fahrtrichtung im südlichen Teil der Hinteren Bleiche zu verändern, sodass im Gegensatz zur ursprünglichen Fahrtrichtung nun in die entgegengesetzte Fahrtrichtung gefahren wird.

Zudem wird die Mittlere Bleiche von der Bahnhofstraße abgehängt. Damit entfällt die Durchfahrtmöglichkeit der Haltestelle mit dem MIV und Anlieferungsverkehr. Es entsteht ein verkehrsberuhigter Bereich, der mehr Sicherheit für Passanten und ÖPNV-Wartenden bietet.

Derzeit bestehen in der Bahnhofstraße auf beiden Seiten Doppelhaltestellen, sodass zwei ÖPNV-Fahrzeuge hintereinander halten und die Fahrgäste ein- bzw. aussteigen können. Auf Grund der hohen Frequentierung der Haltestellenbereiche sollen diese auch weiterhin als Doppelhaltestelle ausgebildet sein. Dabei wird darauf geachtet, dass die Zufahrten bzw. Eingänge, vor allem auf der südlichen Straßenseite (vor dem Sparkassengebäude), nicht durch die Wartehäuschen versperrt werden.

Des Weiteren fällt durch die Umgestaltung und die weitestgehende Herausnahme des MIV aus der Bahnhofstraße die derzeitige Abbiegespur von der Bahnhofstraße in die Bingerstraße / Münsterplatz weg. Hierdurch entsteht eine neue Platzfläche, auf der eine neue Wartehalle für einen der größten Umsteigeplätze der Stadt Mainz entsteht.



*Blick über den Münsterplatz in die Bahnhofstraße mit Wartehalle im Vordergrund, ohne Maßstab,*

*Quelle: Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten*

Noch im Geltungsbereich befinden sich die Einmündungsbereiche der Bilhildisstraße und der Schillerstraße. Diese erfahren durch die Neugestaltung ebenfalls eine neue Strukturierung. Die heute von der Bilhildisstraße kommende Rechtsabbiegespur entfällt; ein Rechtsabbiegen ist noch möglich. Auch die Verkehrspuren von der Schillerstraße kommend Richtung Große Bleiche und Binger

Straße werden im Zuge der Umgestaltung reduziert, sodass nur noch ÖPNV aus der Schillerstraße Richtung Münsterplatz fahren kann. Damit entsteht eine größer Platzfläche, die gestalterisch aufgewertet und genutzt werden kann.

Das Wettbewerbsergebnis lässt erkennen, dass alle Infrastrukturelemente im Straßenraum – wie beispielsweise Wartehäuschen, Leuchtmasten, Abspannungsmasten – sich in einer Linie aufreihen. In dieser Linie befinden sich nach derzeitigem Planungsstand auch 18 Bäume. Im Wettbewerbsverfahren wurden 14 Baumstandorte entlang der Bahnhofstraße vorgegeben.



*Geplante Ausstattungslinie, ohne Maßstab,  
Quelle: Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten*

Der Boulevard zeigt eine glatte, ebene Pflasteroberfläche, die neben der optischen Komponente auch einen funktionalen Aspekt mit der barrierefreien Erschließung erfüllt.

Der Münsterplatz an sich wurde in zwei Abschnitte aufgeteilt – im Westen der funktionale Teil und im Osten der Aufenthaltsbereich mit Möglichkeiten für Gastronomie, temporäre Veranstaltungen, etc..

Der funktionale Teil im Westen dient vorwiegend den ÖPNV-Nutzern als Warte- und Umsteigebereich. Geprägt ist die Fläche durch eine große Überdachung mit angeschlossenem Kiosk.

Teilweise nicht mehr im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich der östliche Teil. Dieser gehört zudem in den Ideenteil des Wettbewerbsverfahrens, das aufgrund finanzieller Mittel erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt wird. Der Bereich soll jedoch dann als Platzfläche zum Verweilen dienen.

## 7. Festsetzungen des Bebauungsplanes

### 7.1. Verkehrsfläche (§ 9 Abs.1 Nr. 11 BauGB)

Das Plangebiet beinhaltet überwiegend Verkehrsflächen. Aufgrund der weitestgehenden Herausnahme des „Individualverkehrs“ und dem Ziel eine zusätzliche Bewegungs- und Aufenthaltsfläche für die Fußgänger zu erhalten, wird die Straße als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ nach § 9 Abs.1 Nr.11 BauGB festgesetzt. Die Andienung der vorhandenen Ge-

schäfte durch Lieferverkehr in den üblichen Belieferungszeiten sowie der Anlieferverkehr sind nach wie vor möglich.

Die im Geltungsbereich befindliche Straßenbahntrasse, die im Zuge der Planung verlegt wird, wird als Verkehrsfläche für Bahnanlagen nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt. Ebenfalls als Verkehrsfläche für Bahnanlagen festgesetzt, wird der Bereich der notwendigen Haltestellen.

Neben der Festsetzung „Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ befindet sich im Abschnitt Parcusstraße und Hintere Bleiche eine Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Ladebereich“. Dieser dient dem Anlieferverkehr zum Be- und Entladen sowie den Entsorgungsfahrzeugen.

Um eine rechtliche Grundlage zu schaffen, wird für die im Wettbewerb entworfene Überdachung mit integriertem Kiosk eine Baugrenze zeichnerisch festgesetzt. Innerhalb dieser Baugrenze ist die Errichtung eines eingeschossigen Gebäudes mit einer maximalen Grundfläche von 22 m<sup>2</sup> sowie eine offene Überdachung zulässig. Die Überdachung ist an mindestens drei Seiten offen zu gestalten. Die Überdachung darf, wie im Wettbewerbsentwurf vorgesehen, das Kiosk überragen. Nicht zulässig ist ein geschlossener Baukörper, der die gesamte Fläche der Baugrenze überbaut. Die zulässige Gesamthöhe für das Baufenster beträgt 6,50 m. In dem eingeschossigen Gebäude sind typische Nutzungen an ÖPNV-Umsteigeplätze zulässig. Darunter fallen Touristikbüro, Imbissraum, Kiosk, öffentliche Toilette sowie Servicräume für Bedienstete, der die ÖPNV-Haltestelle ansteuernden Verkehrsunternehmen. Ausgangspunkt für diese Regelungen war der Wettbewerbsentwurf.

## **7.2. Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)**

Im Realisierungsteil des Wettbewerbs befinden sich derzeit insgesamt 16 Baumstandorte, wobei die überwiegende Mehrzahl (11 Stück) auf der nördlichen Straßenseite verortet sind.

Der Altbestand ist geprägt von der Robinie in Sorten, die jedoch in den letzten Jahren zunehmend Probleme durch Pilzbefall bekam und deswegen nicht mehr vollständig vorhanden ist und die Nachpflanzungen auf eine pyramidal wachsende Ahornart umgestellt wurde. Das Verhältnis der Altbäume (Robinie) zu den jüngeren Nachpflanzungen (Ahorn) beträgt 10:6. Bedingt durch die erforderlichen Nachpflanzungen und den Baumartenwechsel stellt sich der Baumbestand sehr inhomogen dar.

Die Altbäume weisen derzeit fast durchgehend Vorschädigungen unterschiedlichster Art auf (Anfahrtschäden, verminderte Restwandstärke, schütterer Belaubung, Zwieselwuchs, Spitzentrockenheit), die eine prognostizierte Reststandzeit von ca. 10 Jahren, 5 Jahren bzw. 1 – 4 Jahren erwarten lassen.

Aufgrund der Nähe zu Hausfassade und Oberleitung und dadurch notwendiger Schnittmaßnahmen ist das aktuelle Kronenvolumen auf ca. 20 -25% des normalen Kronenvolumens eines Baumes im Freiland reduziert. Vitalitätsmindernd

kommt hinzu, dass die Baumstandorte, d.h. die offenen Baumscheiben einschließlich des durchwurzlungsfähigen Untergrundes deutlich zu gering bemessen sind.

Notwendige Nachpflanzungen der letzten Jahre (Jungbäume ab Pflanzjahr 2005/2007) können im Zuge einer Neuordnung entnommen und an anderer Stelle im Stadtgebiet gepflanzt werden.

Gelingt es im Zuge der Neugestaltung der Bahnhofstraße die derzeit vorhandenen 11 Baumstandorte der nördlichen Bahnhofstraße weitestgehend zu erhalten und neu zu bepflanzen und ein Abrücken von der sehr nahe an der nördlichen Hausfassade gelegenen Achse um 1,5 – 2,5 m zu erreichen, so kann durch Schaffung größerer Baumscheiben/-gruben und einer verbesserten oberirdischen Kronenentwicklung mittelfristig eine deutliche Stärkung der Baumpräsenz erreicht werden. Gesunderhaltung und Standdauer der Bäume würden erhöht. Da gestalterisch die Einbindung einer intakten und prägenden Baumachse in die Neuausrichtung der Bahnhofstraße („Boulevard“) zentrales Element sein wird, ist eine zukunftsfähige Neubepflanzung dem Erhalt des jetzigen inhomogenen und vorbelasteten Baumbestandes der Vorzug einzuräumen.

### **7.2.1 Das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen**

Aus ökologischen, klimaökologischen, lufthygienischen und stadtgestalterischen Gründen sind 19 Bäume zur Durchgrünung der Verkehrsflächen anzupflanzen. Die neu anzupflanzenden Bäume ersetzen bereits zum Teil langjährig vorhandene Bäume. Daher sind die neu anzupflanzenden Bäume in der gebotenen Größe und Qualität zu pflanzen. Sofern aufgrund in der Ausführungsplanung auftretender neuer Sachverhalte nicht sämtliche 19 Bäume gepflanzt werden können, sind möglichst in räumlicher Nähe im Stadtteil Mainz-Altstadt Ersatzstandorte auf städtischen Flächen zu suchen, die Pflanzungen dort vorzunehmen und die Bäume dauerhaft zu erhalten.

### **7.2.2 Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässern**

Um die ökologischen, klimaökologischen, lufthygienischen und stadtgestalterischen Wohlfahrtswirkungen von Straßenbäumen im Geltungsbereich zu sichern, sind diese als zu erhalten bzw. im Fall des Abgangs als zu ersetzen festzusetzen.

### **7.2.3 Dachbegrünungssatzung**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gilt die Dachbegrünungssatzung für Innenstadt und Neustadt von Mainz (DGS) vom 01.07.1993.

Insgesamt befindet sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nur ein Bau- fenster.

Vorgabe für den Bebauungsplan war es, den Siegerentwurf des Wettbewerbsverfahrens planungsrechtlich umzusetzen. Mit der Umsetzung des Flugdaches am Münsterplatz soll ein architektonisches Highlight entstehen, das ein filigranes Dach enthält. Eine Begrünung würde unter Umständen das städtebauliche Bild beeinträchtigen, sodass hier auf eine Begrünung verzichtet wird.

### 7.3 Gestaltung baulicher Anlagen, Werbeanlagen und Automaten im Bereich des "A 265"

In den "A 265" ist eine Satzung über die Gestaltung baulicher Anlagen, Werbeanlagen und Automaten (Werbeanlagensatzung) integriert. Diese Satzung ist inhaltlich identisch mit der bereits bestehenden Werbeanlagensatzung "Satzung über die Gestaltung baulicher Anlagen, Werbeanlagen und Automaten im Bereich des A 267".

Die Fassaden entlang der Schillerstraße 46,48 und 50 liegen im Geltungsbereich der bestehenden "Satzung über die Gestaltung baulicher Anlagen, Werbeanlagen und Automaten im Bereich des A 267 (A 267 –Rechtskraft 16.11.2012)".

#### 7.3.1 Aufgabe und Funktion von Werbeanlagen

Bevor Werbeanlagen ihre Information und Botschaft vermitteln können, müssen sie zunächst Blicke fangen und die Aufmerksamkeit auf sich lenken. Dies geschieht in der Regel durch den Anbringungsort, die Größe, die Anzahl und die Gestaltung von Werbeanlagen.

Sie stehen in einem Konfliktfeld mit den Aufgaben der Stadtgestaltung und der Stadtbildpflege. Sie stehen aber auch untereinander im Kampf um die Gunst der Aufmerksamkeit. Innerhalb von Kernbereichen, Fußgängerzonen und Einkaufslagen müssen sie sich in einem reizüberfluteten Umfeld gegen ein immer stärkeres Konkurrenzfeld durchsetzen.

Dieser Prozess eskaliert rasch und gleitet ins Unübersichtliche zu Lasten der eigentlich beabsichtigten Information und Werbebotschaft und zu Lasten sowohl des einzelnen Geschäftsbetriebes als auch der Einzelhandelsgemeinschaft.

#### 7.3.2 Bestehende Rechtslage / Rechtsprechung

Bestehende Vorschriften zu Fragen der Gestaltung und zu Werbeanlagen befinden sich in § 5 (Gestaltung) LBauO und § 52 (Werbeanlagen und Warenautomaten) LBauO.

§ 5 Abs. 1 LBauO besagt:

1. Bauliche Anlagen sind so zu gestalten, dass sie nach Form, Maßstab, Verhältnis der Baumassen und Bauteile zueinander, Werkstoffe und Farben nicht verunstaltet wirken.
2. Bauliche Anlagen sind mit ihrer Umgebung so in Einklang zu bringen, dass sie benachbarte bauliche Anlagen sowie das Straßen-, Orts- oder Landschaftsbild nicht verunstalten und deren beabsichtigte Gestaltung nicht stören. Auf Kultur- und Naturdenkmäler und auf andere erhaltenswerte Eigenarten der Umgebung ist besondere Rücksicht zu nehmen.

§ 52 Abs. 2 LBauO besagt:

Eine störende Häufung von Werbeanlagen ist unzulässig.

Diese bestehenden Vorschriften enthalten eine Reihe unbestimmter Rechtsbegriffe und führen in der täglichen Praxis zu Interpretationsproblemen zwischen den Akteuren - Antragsteller, Bauaufsicht und Stadtbildpflege.

Die Fragen, wann eine bauliche Anlage - Werbeanlagen sind gemäß Definition LBauO (§ 2) bauliche Anlagen - verunstaltet wirkt, wann bauliche Anlagen das Straßen-, Orts- oder Landschaftsbild verunstalten oder deren beabsichtigte Gestaltung stören, ab wann eine Häufung von Werbeanlagen vorliegt und ab wann diese stört, werden auch mit Hilfe der Rechtsprechung nicht geklärt.

Ebenso wie der Gesetzgeber hält sich auch die Rechtsprechung bei Fragen des Geschmacks und der Ästhetik zurück. In entsprechenden Urteilen zu diesen Fragen fügt die Rechtsprechung den unbestimmten Rechtsbegriffen nur noch Weitere hinzu und bezieht die Urteile in der Regel auf die konkrete Situation des Einzelfalls.

Laut Rechtsprechung liegt eine Verunstaltung vor, wenn ein gebildeter, durchschnittlicher Betrachter - also weder jemand der gegenüber Fragen der Baugegestaltung und Baukultur gleichgültig ist noch ein in solchen Fragen besonders empfindlich Reagierender - das Gefühl hat, dass die bauliche Anlage einen hässlichen, das ästhetische Empfinden nicht nur beeinträchtigenden, sondern verletzenden Zustand darstellt.

Ebenso lehnt es die Rechtsprechung ab, die Zahl von Werbeanlagen, von der an eine störende Häufung vorliegt, generell und unabhängig von den Verhältnissen des Einzelfalls zu bestimmen.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass sowohl Gesetzgeber als auch Rechtsprechung die Problematik zwar erkannt und aufgegriffen haben, jedoch zur Entscheidung im konkreten Konfliktfall wenig beitragen.

### **7.3.3 Gestaltung des öffentlichen Raumes**

Trotz permanent angespannter Haushaltssituation ist es der Stadt Mainz gelungen, zentrale Abschnitte der Mainzer Fußgängerzone neu zu gestalten. Mit dem Wettbewerbsentwurf liegt der Stadt ein Gestaltungskonzept für die Bahnhofstraße vor, Anstrengungen zur Entwicklung eines Innenstadtkonzeptes wurden gemacht und die Aufnahme in entsprechende Förderprogramme beantragt.

Mit der vorliegenden Satzung sollen die Investitionen und Initiativen der Stadt Mainz durch weitere gestalterische Maßnahme auf privater Seite ergänzt werden, um so den effizienten Einsatz öffentlicher Mittel zu steigern.

#### 7.3.4 Erforderlichkeit / Gründe

Die Gestaltungssatzung ist Bestandteil eines ganzen Bündels von Maßnahmen und Aktivitäten der Stadt und des City-Managements zur Attraktivierung der Innenstadt, die sich alle gegenseitig stützen und ergänzen. Sie soll die Effizienz von Investitionen der öffentlichen Hand stärken und verhindern, dass sich der Einsatz von gestalterisch wirksamen Maßnahmen, auch auf privater Seite, nicht gegenseitig neutralisiert.

#### 7.3.5 Ziele der integrierten Gestaltungssatzung

Wesentliche Ziele sind:

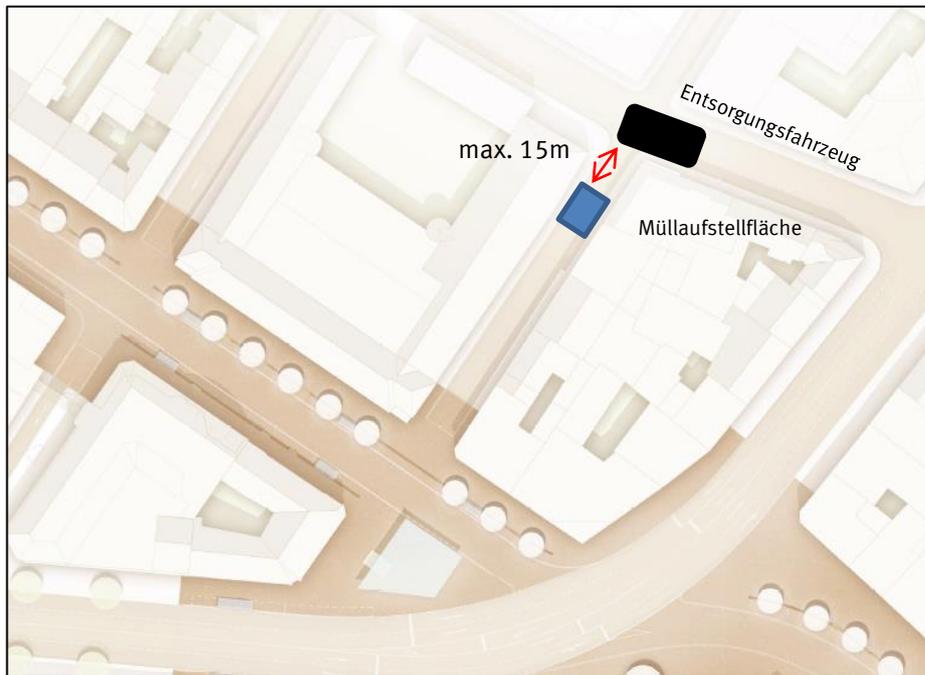
- Konzentrationen von Werbeanlagen auf dem Bereich bis zur Fensterbrüstung des ersten Obergeschosses und damit Freihalten der Obergeschossen von Werbeanlagen
- Reduzierung der Anzahl der Werbeanlagen auf zwei Stück je Geschäftsbetrieb
- Reduzierung der Größe von Werbeanlagen auf 2,0 m<sup>2</sup> Fläche
- Gestaltungsvorgaben für Werbeanlagen, Schaukästen und Warenautomaten

### 8. Müllentsorgung

Im Zuge der Umgestaltung der Bahnhofstraße kommt es zu Veränderungen in der Verkehrsführung. Der Andienungsverkehr wird von der Parcusstraße in die Bahnhofstraße geleitet und dann über die Hintere Bleiche wieder auf die Binger Straße geführt. Ebenso wird die Fahrtrichtung im südlichen Teil der Hinteren Bleiche gekehrt. Die Mittlere Bleiche wird im Zuge der Umgestaltung von der Bahnhofstraße abgehängt. Eine Durchfahrt entfällt hierdurch.

Mit der Kappung der Mittleren Bleiche von der Bahnhofstraße entstehen automatisch auch neue Wege für beispielsweise für die Fahrzeuge des Entsorgungsbetriebes. So ist es zukünftig nicht mehr möglich, die Mittlere Bleiche mit dreiachsigen Müllfahrzeugen zu befahren. Hinzu kommt, dass inzwischen ein Rückwärtsfahrverbot (vgl. §16 Nr. 1 der Vorschrift 43 der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung Müllbeseitigung) bei der Abholung von Abfällen vorherrscht.

Im weiteren Verfahren wird in Abstimmung mit dem Entsorgungsbetrieb eine Lösung formuliert, die eine Müllentsorgung in der Mittleren Bleiche gewährleistet. Nach derzeitigem Stand wird die nachfolgende Lösung diskutiert: in der Mittleren Bleiche soll eine Müllauffstellfläche in einem Abstand von maximal 15 m zur Straßenkreuzung errichtet werden (siehe hierzu Grafik).



*Mögliche Lösung zur Entsorgung in der Mittleren Bleiche, ohne Maßstab,  
Quelle: Stadt Mainz*

## 9. Schallschutz

Das Plangebiet sowie die nähere Umgebung sind bereits durch den Straßenverkehrslärm vorbelastet. Da der Schienenweg der bestehenden Straßenbahn durch die Planung geändert werden soll, ist sicherzustellen, dass durch den zukünftigen Betrieb des Verkehrsweges keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgelöst werden.

Auch ist die weitestgehende Herausnahme des MIV aus der Bahnhofstraße geplant. Dies hat Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung in den umliegenden Straßen.

Aus diesem Grund wurde es erforderlich, im Zuge des Bauleitplanverfahrens ein schalltechnisches Gutachten zu erstellen.

Folgende Frage- und Aufgabenstellungen wurden im schalltechnischen Gutachten untersucht:

- Führt der Eingriff zu einer wesentlichen Änderung nach 16. BImSchV?
- Prüfung bei einer wesentlichen Änderung nach § 16. BImSchV, ob und ggf. in welchem Umfang sich Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen an den umliegenden schutzwürdigen Nutzungen ergeben
- Überprüfung der betriebsbedingten Immissionen für den Straßen- und Straßenbahnverkehr
- Auswirkungen des Planvorhabens auf das Schutzgut „Mensch“
- Überprüfung der Schallimmissionen im Untersuchungsgebiet aufgrund durch die Planung entstehende Verkehrsverlagerungen

Das schalltechnische Gutachten kommt zu folgenden Ergebnissen:

Die Berechnungen und Untersuchungen des Gutachtens lassen erkennen, dass an einem Gebäude in der Bahnhofstraße (Nr. 15) durch die Umbaumaßnahmen im Schienenverkehr sich um wesentliche Änderungen im Sinne der 16. BImSchV handelt. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte werden an diesem Gebäude überschritten. Bei der Betrachtung hinsichtlich der Veränderungen im Straßenverkehr ergeben sich an keinen Gebäuden Pegelerhöhungen. Damit bestehen durch die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte an dem Gebäude, die durch den Schienenverkehr belastet sind Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen.

Da ein aktiver Schallschutz aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht ermöglicht werden kann, sind in dem Plangebiet passive Schallschutzmaßnahmen anzuwenden. Die Bemessung der benötigten Schutzvorkehrungen zur Gewährleistung angemessener Innenraumpegel an den jeweiligen Gebäuden wird auf Grundlage der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) nach dem Beschluss des Bebauungsplans durchgeführt.

Die Überprüfung der Gesamtverkehrslärmsituation ergab, dass sich durch die Planung zu keiner Erhöhung der Gesamtlärmbelastung einstellen wird, wodurch verkehrslärmbedingte Gesundheitsgefahren ausgeschlossen werden können.

Durch die weitestgehende Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs aus der Bahnhofstraße ergeben sich Verkehrsverlagerungen. Das Ergebnis der Untersuchung besagt, dass durch die Verlagerung es zu keiner Pegelerhöhung bezüglich der Verkehrslärmimmissionen von mehr als 1 dB(A) kommen wird.

Das schalltechnische Gutachten liegt als Anlage dieser Begründung bei.

## 10. Erschütterungsgutachten

Im Zuge des Bauleitplanverfahrens wurde neben einem schalltechnischen Gutachten auch eine erschütterungstechnische Untersuchung vorgenommen. Untersuchungsumfang war, die Planung auf mögliche Ansprüche von erschütterungstechnischen Vorsorgemaßnahmen infolge der schienenverkehrsinduzierten Erschütterung und dem sekundären Luftschall zu prüfen.

Grund der Auftragsvergabe ist, dass beim Betrieb schienengebundener Fahrzeuge es im Kontaktbereich zwischen Rad und Schiene zu Schwingungsanregungen kommen kann. Dies ist zurückzuführen auf eine Störung des stationären Abrollvorgangs.

Zusammengefasst kommt das erschütterungstechnische Gutachten zu folgenden Ergebnissen:

Durch die Gleisverschiebung in südliche Richtung um ca. 3 m sind vor allem für die Gebäude südlich der Bahnhofstraße die größten Erhöhungen der zukünftigen Immissionen aus Erschütterung und sekundärem Luftschall gegenüber der Vorbelastung zu erwarten.

Für die Untersuchung wurde ein repräsentatives Gebäude ausgewählt und auf Erschütterungen sowie sekundärem Luftschall geprüft.

- Erschütterung  
„Die Berechnungen zum Null- und Planfall zeigen, dass in Räumen mit Stahlbetondecken sowohl im Null- als auch im Planfall die Anhaltswerte zur Beurteilung von Erschütterungsimmissionen überschritten werden. Hinsichtlich der Erschütterungsimmissionen sind Vorsorgemaßnahmen in Betracht zu ziehen, wenn der Sachverhalt einer „wesentlichen Änderung“ zu erwarten ist, das heißt eine Erhöhung der Beurteilungsschwingstärken um mind. 25 % und ebenfalls eine Überschreitung des Anhaltswertes für den Prognose-Planfall.“ Nach den Messungen ergeben sich maximale Erhöhungen in Bereich von 14%. Diese Erhöhung ist als „nicht wesentlich“ einzustufen.“<sup>3</sup>
- Sekundärer Luftschall  
„Die in Anlehnung an die 24. BImSchV einzuhaltenden Beurteilungspegel bzgl. sekundärem Luftschall werden sowohl im Nullfall als auch im Planfall eingehalten. Eine wesentliche Änderung im Hinblick auf sekundären Luftschallimmissionen liegt vor, wenn die prognostizierten Beurteilungspegel im Planfall die Werte im Nullfall um mind. 3 dB(A) übersteigen und eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte gegeben ist.“ Die Prüfung zeigt, dass dieser Sachverhalt in keinem Gebäude gegeben ist. Somit werden auch hinsichtlich der zukünftig einwirkenden sekundären Luftschallimmissionen Vorsorgemaßnahmen nicht erforderlich.“<sup>4</sup>

Insgesamt entstehen im gesamten Untersuchungsgebiet keine wesentlichen Erhöhungen der Immissionen, sodass kein Anspruch auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen besteht.

Das erschütterungstechnische Gutachten liegt als Anlage dieser Begründung bei.

## 11. Brandschutzrechtliches Gutachten

Neben der Schaffung von Baurecht für die Gleisverlegung der Straßenbahn ist es Aufgabe eine allgemeine Verbesserung der Situation herbeizuführen. Im Zuge der Behördenbeteiligung wurde deutlich, dass sich insbesondere durch die Abspanndrähte der Straßenbahnoberleitung für die Feuerwehr eine insgesamt unbefriedigende Situation ergibt. Die heutige Situation zeigt, dass der Feuerwehr kein Konzept vorliegt, das aufzeigt, welches Gebäude im Brandfall wie und von wo angeleitet werden kann. Es ist der Feuerwehr nicht bekannt, wie die einzelnen Wohnungen orientiert sind und über welches Fenster der zweite Rettungsweg sichergestellt werden könnte.

<sup>3</sup> Erschütterungstechnische Untersuchung – Bebauungsplan A265 „Straßenbahntrasse Bahnhofstraße“, 14.11.2014, S. 24ff.

<sup>4</sup> Erschütterungstechnische Untersuchung – Bebauungsplan A265 „Straßenbahntrasse Bahnhofstraße“, 14.11.2014, S. 24ff.

Um dahingehend eine neue Informationsgrundlage zu erhalten, wurde ein brandschutzrechtliches Gutachten beauftragt.

Die Ergebnisse sind im Anhang aufgeführten Plan zusammengefasst dargestellt.

Das brandschutzrechtliche Gutachten besagt, dass die Feuerwehrfahrzeuge in einem Abstand zwischen 3 und 6m von der Gebäudefassade aufgestellt werden müssen. Hierbei platziert sich das Feuerwehrfahrzeug auf der Nordseite im westlichen Bereich (zwischen Parcusstraße und Hintere Bleiche) mit der einen Seite auf dem Boulevard und mit der anderen Seite auf der ÖPNV-Trasse. Im östlichen Bereich dagegen fährt das Rettungsfahrzeug durchgehend auf dem Boulevard, da hier auf Grund des Haltestellenbereichs der Bordstein 18cm hoch ist.

Bei der Betrachtung der Südseite befinden sich die Aufstellflächen im Bereich der ÖPNV-Trasse.

Ebenso kann festgehalten werden, dass nur drei Flächen als feste Aufstellflächen definiert sind. Die restlichen Aufstellflächen sind variable und können in der Entwurfsplanung abgestimmt und fest definiert werden.

Im Bereich des Münsterplatzes (vor dem Sparkassen Mainz Gebäude) sind dem Gutachten nach keine Rettungswege zu verorten, da die Wege bauseits nachgewiesen werden konnten.

Die Ergebnisse des Gutachtens fließen in die Planungen ein. Sie geben maßgebliche Erkenntnisse, ob und an welcher Stelle im Straßenraum gestalterische Elemente, Baumpflanzungen oder andere Einbauten platziert werden können.

## 12. Umweltbericht

Die Stadt Mainz plant die Aufstellung des Bebauungsplans „Straßenbahntrasse Bahnhofstraße (A 265)“. Hintergrund ist die erforderliche Sanierung der Straßenbahngleise im Zuge derer auch eine Änderung der Trasse und die Herausnahme des Individualverkehrs erfolgen soll. Hierdurch soll eine höhere Sicherheit für die Nutzer des ÖPNVs und eine Attraktivierung des Straßenraums zur Förderung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs in der Verbindung vom Bahnhof zur Mainzer Innenstadt erreicht werden.

Die Bahnhofstraße ist derzeit eine hochfrequentierte Straße mit Fußgänger-, Radfahrer, PKW- und LKW- sowie Bus- und Straßenbahnverkehr. Es bestehen bereits jetzt sehr hohe Belastungen durch Lärm und Beeinträchtigungen durch Erschütterungen können bei angrenzenden Gebäuden mit Stahlbetondecken auftreten.

Durchgrünt wird der Straßenraum derzeit durch 8 ältere Robinien (Stammumfänge zwischen 95 cm und 145 cm) und durch 6 Bäume eines Sorten-Spitzahorns (Stammumfänge < 80 cm) sowie 2 etwas kleinere Robinien (Stammumfänge < 80 cm), die alle in zu gering dimensionierten Baumgruben stehen. Dennoch haben die Bäume sowohl für das Stadtbild als auch für das Kleinklima und die Lufthygiene (Schattenwirkung, Staubfilterung) wesentliche Bedeutung. Aufgrund der Lage ist im Geltungsbereich nur mit Tieren zu rechnen, die ans innerstädtische Umfeld angepasst sind („Allerweltsvogelarten“). Eine Überprüfung der Bäume ergab keine Vorkommen von Nestern bzw. Horsten- soweit das im Zustand der Belaubung (Robinien mit sehr lichter Belaubung, Sorten des Spitzahorns mit dichter Belaubung) beurteilt werden konnte. Baumhöhlen wurden ebenfalls nicht gesichtet. In

den an den Geltungsbereich (außerhalb) angrenzenden Gebäuden ist das Vorkommen von Fledermausarten grundsätzlich möglich, eine Beeinträchtigung potenzieller Vorkommen durch die geplante Änderung der Straßenbahntrasse kann jedoch ausgeschlossen werden.

Würde der geplante Bebauungsplan nicht umgesetzt werden, ergäben sich hinsichtlich des Zustands von Natur und Landschaft sowie hinsichtlich der bestehenden Beeinträchtigungen des Menschen – vornehmlich durch Lärm- keine Änderungen. Die teilweise gering dimensionierten Baumscheiben könnten, wie im Bereich von 3 Baumstandorten derzeit ersichtlich, zu weiteren Ausfällen führen.

Bei Durchführung der Planung ergeben sich gemäß der Prognoseberechnung (schalltechnisches Gutachten) an einem Gebäude der Bahnhofstraße (Nr. 15) eine wesentliche Änderung der Immissionsituation, so dass gemäß den gesetzlichen Regularien für das Gebäude unter Berücksichtigung des Angemessenheitsgrundsatzes (§ 41 (2) BImSchG) passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen sind. Das Gebäude befindet sich außerhalb des Geltungsbereichs des hier vorliegenden Bebauungsplans.

Die Gesamtlärmsituation zeigt, dass an den berechneten Gebäuden Mittelungspegel von mehr als 60 dB(A) in der Nacht und mehr als 70 dB(A) am Tag zu erwarten sind, was als bedenklich eingestuft wird (Fritz GmbH, 2015). Gemessen am zurzeit bestehenden Immissionskonflikt mit der derzeitigen Vorbelastung durch Verkehrslärm tritt jedoch keine relevante Änderung, also kein neuer Immissionskonflikt ein.

In Bezug auf die prognostizierten Erschütterungen ergeben sich ebenfalls keine wesentlichen Änderungen im Vergleich zur bestehenden Situation. Da es zu keiner wesentlichen Änderung kommt, besteht kein Anspruch auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen infolge der geplanten Änderung der Gleistrasse.

Die Herausnahme des Individualverkehrs unter Restriktion des Lieferverkehrs bis zur Hinteren Bleiche bedeutet eine Verbesserung der jetzigen Situation für Fußgänger, Radfahrer und Nutzer des ÖPNVs sowie für Anwohner. Eine wesentliche Erhöhung der Belastungen andernorts wird dadurch nicht ausgelöst.

Von einer Verbesserung des Stadtbildes wird bei Umsetzung der Planung unter Berücksichtigung der Ergebnisse des freiraumplanerischen Wettbewerbs ausgegangen.

Aufgrund der geänderten Gleistrasse sowie der geplanten gestalterischen Veränderung der Bahnhofstraße kommt es bei Durchführung der Planung zum Verlust von allen 16 Bestandsbäumen sowie der 3 zurzeit nicht mit Bäumen bepflanzten Baumstandorten.

Maßgeblich für die Bewertung, ob durch den „A 265“ von einer bereits zulässigen Inanspruchnahme bzw. von vorhandenen Verpflichtungen abgewichen wird und ggf. ein Eingriffstatbestand entsteht, sind die Festsetzungen der rechtskräftigen Bebauungspläne, die von dem Geltungsbereich des hier vorliegenden Bebauungsplans überlagert werden.

Es sind die Bebauungspläne:

- „Umgestaltung der Bahnhofstraße (A 213)“,
- „Verbreiterung der Binger Straße zwischen Aliceplatz und Münsterplatz (A 146)“,
- „Baublöcke zwischen Bahnhofplatz, Schottstraße, Parcusstraße (N 74)“,
- „Bleichenviertel Teil I – Zwischen Parcusstraße, Gärtnergasse, Große Bleiche, Münsterplatz, Binger Straße und Alicenplatz (A 221/1)“
- „Bleichenviertel – Ergänzung (A 239)“

- Dachbegrünungssatzung für die Innenstadt und Neustadt von Mainz (DGS), Textbebauungsplan

Lediglich der „A 213“ enthält Festsetzungen zur Bepflanzung bzw. Begrünung und die Dachbegrünungssatzung Festsetzungen zur Begrünung von Flachdächern und flachgeneigten Dächern.

Zwar wären gemäß rechtskräftigem Bebauungsplan „Umgestaltung der Bahnhofstraße (A 213)“ 22 Bäume in der Bahnhofstraße und 8 Bäume vor dem Gebäude Bahnhofstraße Nr. 1a (Sparkasse) anzupflanzen, in der Örtlichkeit wurden jedoch nur 19 Baumstandorte realisiert. Aufgrund der Lage in der Altstadt von Mainz und der Unkenntnis der tatsächlichen Lage von Ver- und Entsorgungsleitungen, ist die Anzahl der Baumstandorte im Bestand (19 Stück) die Anzahl an Bäumen, die faktisch in der Bahnhofstraße zu realisieren ist. Daher wurde abweichend von den sonst üblichen Bilanzierungen von der Bestandssituation und nicht von den gemäß Bebauungsplan vorgesehenen Festsetzungen zu Anpflanzungen und Begrünungen ausgegangen.

Da im Bebauungsplanentwurf „Straßenbahntrasse Bahnhofstraße (A 265)“ 22 mögliche Baumstandorte für Neupflanzungen aufgezeigt werden, von denen mindestens 19 Baumanpflanzungen in einer 4 x verpflanzten Qualität mit Stammumfang von 20-25 cm zwingend durchzuführen sind und 6 Bestandsbäume erhalten werden, kann der Verlust der im Bestand vorhandenen 16 Bäume und der 3 weiteren Baumstandorte, die derzeit nicht bepflanzt sind, als ausgeglichen angesehen werden.

Sofern aufgrund in der Ausführungsplanung auftretender neuer Sachverhalte nicht sämtliche 19 Bäume innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans „Straßenbahntrasse Bahnhofstraße (A 265)“ gepflanzt werden können, sind möglichst in räumlicher Nähe im Stadtteil Mainz-Altstadt Ersatzstandorte auf städtischen Flächen zu suchen, die Pflanzungen dort vorzunehmen und die Bäume dauerhaft zu erhalten. Im Hinblick auf die ökologische, klimaökologische, lufthygienische und stadtgestalterische Funktion ist die Ersatzpflanzung im nahen Umfeld des Geltungsbereichs erforderlich.

Die Überwachung erheblicher Auswirkungen der Durchführung der Planung ist im Hinblick die potenzielle Betroffenheit besonders und streng geschützter Arten gemäß § 44 BNatSchG (Baumfällungen) im Rahmen von Baumfällungen durchzuführen, wenngleich derzeit keine Hinweise auf besonders und streng geschützte Arten vorliegen.

Der Umweltbericht liegt als Anlage dieser Begründung bei.

### 13. Statistik

Plangebietsgröße:	ca. 12 370 m <sup>2</sup>	100%
-----		
Verkehrsfläche	ca. 4 650 m <sup>2</sup>	37,6 %
Verkehrsfläche besonderer		
Zweckbestimmung Fußgängerbereich	ca. 5 216 m <sup>2</sup>	42,2 %
Verkehrsfläche besonderer		
Zweckbestimmung Ladebereich	ca. 346 m <sup>2</sup>	2,8 %
Verkehrsfläche für Bahnanlagen	ca. 2 157 m <sup>2</sup>	17,4 %

## 14. Kosten

Die Kosten für das Wettbewerbsverfahren zur Neugestaltung des Fußgängerbereichs sowie die spätere Umsetzung werden aus dem Fördermittelprogramm „Aktive Stadtzentren“ akquiriert. Derzeit besitzt die Stadt Mainz einen Bewilligungsbescheid in Höhe von 400.000 €. Ein weiterer Fördermittelantrag zur Umsetzung soll noch im Jahr 2015 gestellt werden.

Die Kosten, die im Zuge der Gleisumlegung entstehen, trägt die Mainzer Verkehrsgesellschaft MVG.

Im Zuge des Bauleitplanverfahrens wurde ein Lärm- und Erschütterungsgutachten erstellt. Das Gutachten ist Bestandteil der Begründung (siehe Anhang). Die Frage der Übernahme der daraus entstandenen Kosten für Ansprüche an passiven Schallschutz werden im weiteren Verfahren geklärt.

Durch die Neugestaltung des Straßenraumes ist es notwendig unterirdische Leitungen und Kanäle zu verlegen um die rechtlichen Sicherheitsabständen zu gewährleisten. Die daraus entstehenden Kosten sind folgekostenpflichtig.

Mainz,

Marianne Grosse  
*Beigeordnete*

### *Anlagen*

- *Schalltechnisches Gutachten vom 02.09.2015*
- *Erschütterungsgutachten vom 14.11.2014*
- *Brandschutzrechtliches Gutachten vom 18.08.2015*
- *Umweltbericht vom Oktober 2015*