

Aktz.: 61 26 - HM 97

***Bebauungsplanentwurf
"Wohnquartier ehemalige Peter-Jordan-Schule (H 97)"***

I. Vermerk

über die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Gesprächsort: Sporthalle der Grundschule "Dr.-Martin-Luther-King-Schule"

am: Mittwoch, 14.12.2016 von 18.00 Uhr bis 21.30 Uhr

Öffentlich bekannt gemacht am: 02.12.2016

Anzahl der Anwesenden: ca. 160 Bürgerinnen und Bürger

davon Stadtratsmitglieder: 4

Ortsbeiratsmitglieder: 5

Verwaltungsangehörige: 4

Bedenkfrist: 14.12.2016 bis einschließlich 27.01.2017

Ausgang: 14.12.2016 bis einschließlich 27.01.2017 im Internet auf der Homepage der Stadt Mainz

A) Allgemeines

Der Stadtrat hat am 25.03.2015 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan "Wohnquartier ehemalige Peter-Jordan-Schule (H 97)" gefasst, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines neuen Wohnquartiers auf der Fläche der ehemaligen Peter-Jordan-Schule zu schaffen.

Der Bau- und Sanierungsausschuss hat in der Sitzung am 16.11.2016 den Bebauungsplanentwurf "H 97" in "Planstufe I" beschlossen. Zudem hat der Bau- und Sanierungsausschuss in gleicher Sitzung beschlossen, auf dieser Grundlage die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB im Standardverfahren, das heißt im Rahmen einer Abendveranstaltung, durchzuführen.

B) Von den Bürgern/ Innen vorgebrachte Themen/ Fragen

1. Städtebauliches Konzept

- 1.1 Die Anzahl der im Plangebiet geplanten Wohneinheiten sei in der Projektpräsentation nicht genannt worden.

Abwägungsergebnis

Die Anzahl der geplanten Wohneinheiten ist im Rahmen der Veranstaltung genannt worden. Insgesamt sind ca. 270 Wohneinheiten im Plangebiet geplant.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 1.2 Es wird nachgefragt, ob im Plangebiet ein Kindergarten geplant sei. Zudem wird die Frage gestellt, ob zum Kindergarten auch Außenspielflächen berücksichtigt seien.

Abwägungsergebnis

Im Plangebiet ist eine KiTa mit einer eigenen Außenspielfläche geplant. Nach aktuellem Stand der Planung ist die KiTa in "Haus G" vorgesehen.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 1.3 Es wird nach der Anzahl der geplanten barrierefreien Wohnungen gefragt.

Abwägungsergebnis

Alle Wohnungen im Plangebiet werden schwellenlos errichtet. Die Anzahl der erforderlichen barrierefreien Wohnungen richtet sich nach den Anforderungen der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO). Demnach sind Gebäude mit mehr als zwei Wohnungen so herzustellen, dass von den ersten drei Wohnungen eine Wohnung und von jeweils acht weiteren Wohnungen zusätzlich eine weitere Wohnung barrierefrei und uneingeschränkt mit Rollstuhl nutzbar ist.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 1.4 Die Abgrenzung des Plangebiets sei unklar bzw. nicht erkennbar. Es wird in diesem Zusammenhang die Frage gestellt, ob Teilflächen des Hartenbergparks überplant würden. Es wird zudem die Frage gestellt, warum das Vogelschutzgebiet innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches liege.

Abwägungsergebnis

Das Naturdenkmal wurde in den räumlichen Geltungsbereich mit aufgenommen, weil im Grenzbereich entlang des Naturdenkmals gewisse Rahmenbedingungen wie beispielsweise ein notwendiger Mindestabstand zwischen Neubebauung und Naturdenkmal berücksichtigt werden müssen. Es erfolgt aber keine Überplanung oder Einbeziehung von Flächen des Naturdenkmals im Zuge der Wohnbauflächenentwicklung.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 1.5 Das geplante "Haus F" liege zu nahe an der südlich gegenüberliegenden Nachbarbebauung. Daher sei der Abstand des Baukörpers "Haus F" zum gegenüberliegenden Einfamilienhaus zu erhöhen. Es wird zudem eine Reduzierung der Gebäudehöhe eingefordert. Auch sei durch den Topografiesprung die Tiefgarage deutlich wahrnehmbar, da diese ca. 2,00 m als Sockelgeschoss hinausrage. Dies sei eine städtebaulich und architektonisch unbefriedigende Lösung.

Abwägungsergebnis

Gemäß städtebaulichem Rahmenplan sind im gesamten Gebiet vier Vollgeschosse möglich. Das geplante Sockelgeschoss der Tiefgarage sowie das Staffelgeschoss stellen im Sinne der Landesbauordnung kein Vollgeschoss dar. Das Staffelgeschoss ist im Architektorentwurf zudem so geplant, dass es gegenüber der Nachbarbebauung zurückspringt, sodass in diesem Bereich visuell die Attika des vierten Vollgeschosses wahrgenommen wird.

Der Abstand von "Haus F" zur Grundstücksgrenze wurde zwischenzeitlich auf drei Meter erhöht. Ergänzend soll in diesem Bereich zur Minderung der Fassadenwirkung eine Anpflanzung vorgenommen und entsprechend im Bebauungsplanentwurf "H 97" umgesetzt werden. Die genaue Positionierung des Gebäudes "Haus F" sowie die exakte Höhenentwicklung wurden noch einmal planerisch überprüft und werden entsprechend als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf einfließen.

Zudem wurde im Vorgriff auf den Bebauungsplanentwurf in "Planstufe I" bereits die Tiefgaragenzufahrt entgegen der Planung im Wettbewerbsverfahren nach Osten verlagert, um die potenziellen Beeinträchtigungen für die Nachbarbebauung bereits planerisch im Vorfeld zu minimieren.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 1.6 Das geplante "Haus A" liege zu nahe am Hartenbergpark. Es werde befürchtet, dass das Bestandsgrün durch die Bebauung reduziert werden müsse. In diesem Zusammenhang wird die Frage gestellt, ob Einzelbaumstandorte gefährdet seien und der nördlich gelegene Gehölzstreifen zwischen "Haus A" und der Seilbahn erhalten werde.

Abwägungsergebnis

Im Bebauungsplanverfahren wird der Schutz von Bäumen sachgerecht berücksichtigt. Der Gehölzstreifen im Osten wird im Grundsatz erhalten, ebenso wie die vorhandenen Gehölze im Norden außerhalb des Baugrundstückes. Einzelne Bäume auf dem Baugrundstück, die derzeit zur Grüneinbindung beitragen, können nicht erhalten werden.

Zum Hartenbergpark und der Grundstücksgrenze sind mit dem Gebäude "Haus A" und der Tiefgarage Mindestabstände einzuhalten, die u.a. sicherstellen sollen, dass das nordwestlich angrenzende Naturdenkmal mit seinem Gehölzbestand nicht beeinträchtigt wird und auch die im Nordosten außerhalb des Baugrundstückes stehenden Bäume erhalten werden können.

Das Landschaftsschutzgebiet und das Naturdenkmal mit ihrem Baumbestand werden nicht überplant und erhalten. Die Wohnbebauung hat Schutzabstände zu den Schutzgebieten einzuhalten. Die Zielsetzungen und fachlichen Vorgaben des Rahmenplanes zum Erhalt von Gehölzen und Einzelbäumen werden im Grundsatz berücksichtigt.

Für das Bebauungsplanverfahren wird zudem ein Baumgutachten erstellt, das den langfristigen Gehölzerhalt sicherstellen soll. Die im Ergebnis des Gutachtens umzusetzenden Vorgaben zum Erhalt von Bäumen und Gehölzen werden falls erforderlich in den Bebauungsplanentwurf als Festsetzung übernommen oder über vertragliche Regelungen gewährleistet.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 1.7 Es wird nach den geplanten Wohnungsgrößen gefragt.

Abwägungsergebnis

Im Plangebiet sind 2- bis 5- Zimmer- Wohnungen geplant. Die Größe der Wohnungen variiert dabei zwischen ca. 47 m² und ca. 160 m².

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 1.8 Es sei unklar, wie sich der Wohnungsmix aus Vermietung und Eigentumswohnungen zusammensetze.

Abwägungsergebnis

Im Plangebiet sind in etwa eine Hälfte der 270 Wohnungen als Eigentumswohnungen der "emag" geplant, die andere Hälfte als Mietwohnungen der "Wohnbau Mainz".

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 1.9 Es wird nach dem geplanten Energiemix bzw. nach der geplanten Energieversorgung der Gebäude gefragt.

Abwägungsergebnis

Im weiteren Verfahren wird eine Energiekonzeption erstellt, in der auch die Frage des Energiemixes im Baugebiet konkret beantwortet wird. Nach derzeitigem Stand der Planung ist es vorgesehen, die Energieversorgung der Gebäude (Heizung und Warmwasser) über den vorhandenen Fernwärmanschluss der Mainzer Fernwärme zu versorgen.

Den Anregungen kann in o. g. Umfang gefolgt werden.

- 1.10 Es wird die Frage gestellt, wie hoch der Anteil des sozial förderfähigen Wohnraumes sei. Zudem wird nachgefragt, ob und wie viele barrierefreie Wohnungen errichtet werden.

Abwägungsergebnis

Es ist geplant, dass knapp 30 % der Mietwohnungen der Wohnbau Mainz und ca. 15 % der Eigentumswohnungen öffentlich gefördert werden.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 1.11 Es wird gefragt, ob für das neue Wohnprojekt eine Tiefgarage geplant sei und wenn ja, wie viele Tiefgaragenstellplätze realisiert werden. Zudem wird nachgefragt, wo die erforderlichen Besucherstellplätze des Projektes untergebracht werden.

Abwägungsergebnis

Für das Projekt ist eine Tiefgarage geplant. Diese ist im Bebauungsplanentwurf bereits enthalten. Im Vorgriff auf den Bebauungsplanentwurf in "Planstufe I" wurde die Tiefgaragenzufahrt bereits entgegen der Planung im Wettbewerbsverfahren nunmehr nach Osten verlagert, um die potenziellen Beeinträchtigungen für die Nachbarbebauung bereits planerisch im Vorfeld zu lösen. Die Anzahl der Stellplätze richtet sich nach der Satzung über die Herstellung von Stellplätzen der Stadt Mainz. Die Zahl der notwendigen Stellplätze beträgt pro freifinanzierte Wohnung 1 Stellplatz, pro geförderte Wohnung 0,8 Stellplätze. Die Anzahl der Stellplätze reduziert sich um einen "ÖPNV- Bonus" von 10 %. Es ist geplant, die Besucherstellplätze (weitere 10 % der notwendigen Stellplätze) im vorderen Bereich (Jakob-Steffan-Straße) der Tiefgarage anzuordnen.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 1.12 Es wird gefragt, wie das neue Wohnquartier durch die Feuerwehr, Rettungsdienste und Ver- und Entsorgungsdienste erschlossen werden soll.

Abwägungsergebnis

Es sind Feuerwehrezufahrten und Müllfahrzeugen im Bereich der westlichen und östlichen Grundstücksgrenzen von der Jakob-Steffan-Straße aus sowie ausschließlich für die Feuerwehr im Bereich des zentralen Entrees ins Quartier geplant. Diese können auch von Rettungsdiensten genutzt werden.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 1.13 Werden durch die geplante Wohnbebauung Baumfällungen im Plangebiet erforderlich?

Abwägungsergebnis

Innerhalb des Baugrundstückes können einzelne Bäume aufgrund der Lage im Baufeld nicht erhalten werden. Das Konzept berücksichtigt aber bedeutende und besonders ortsbildprägende Bäume und sieht diese zum Erhalt vor.

Für das Bebauungsplanverfahren wird zudem ein Baumgutachten erstellt, das den langfristigen Gehölzerhalt sicherstellen soll. Die im Ergebnis des Gutachtens umzusetzenden Vorgaben zum Erhalt von Bäumen und Gehölzen werden falls erforderlich in den Bebauungsplanentwurf "H 97" als Festsetzung übernommen oder über vertragliche Regelungen gewährleistet.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

2. Verkehr

- 2.1 Es wird der Vorwurf geäußert, man hätte bereits vor dem Projektstart die verkehrlichen Rahmenbedingungen zum Verkehr im Quartier Hartenberg/ Münchfeld klären müssen. Bislang fehle ein Hinweis auf die zusätzlich zu erwartenden Pkw und ÖPNV-Busse.

Abwägungsergebnis

Bereits im Vorfeld der in 2014 durchgeführten Bürgerversammlung zum städtebaulichen Rahmenplan wurde die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit der zum damaligen Zeitpunkt bekannten Rahmenbedingungen des Projektes und weiterer im Quartier bekannter Vorhaben geprüft und in einer Ersteinschätzung für machbar befunden. Gleichwohl wurde darauf hingewiesen, dass eine vertiefte verkehrsfachliche Prüfung erst dann sinnvoll sei, wenn die auf Basis des Rahmenplans entwickelte, letztendliche Ausgestaltung des Projektes definitiv vorliege. Dies könne und müsse spätestens im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgen und baue auf aktuellen verkehrsrelevanten Daten und Erhebungen auf.

Diese vertiefte verkehrsfachliche Betrachtung konnte daher sinnvoll erst im Laufe des Jahres 2016 begonnen werden. Die Ergebnisse werden in das Bebauungsplanverfahren "H 97" eingespeist.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 2.2 Es wird die Forderung nach einer Ausweitung des bestehenden "Bewohnerparkens" im Quartier Hartenberg/ Münchfeld vorgebracht. Insbesondere hätte sich der Parksuchverkehr auf die Ludwigsburger Straße verlagert.

Abwägungsergebnis

Die vertiefende verkehrsfachliche Untersuchung schließt auch die Option einer Modifikation des bestehenden Bewohnerparkens auf dem Hartenberg mit ein. Besonders die Voraussetzungen zur Einführung von Bewohnerparken unterliegen engen, aus der Straßenverkehrsordnung abgeleiteten normativen Vorgaben. Inwiefern diese Voraussetzungen zu einer etwaigen Erweiterung des Bewohnerparkens vorliegen, kann erst nach Abschluss der Erhebungen vor Ort beantwortet werden. Die Ergebnisse werden in das Bebauungsplanverfahren "H 97" eingespeist.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 2.3 Es wird auf die "Mainzer Mobilitätsstudie" verwiesen. Hierin sei vermerkt, dass in Mainz im Schnitt pro Haushalt ein Auto berechnet werden müsse. In der Summe sei bei 270 Wohneinheiten daher mit mindestens 270 Kfz zu rechnen. Hinzu müssten die anderen Projekte im Stadtteil wie die Neubebauung "Oblatenkloster" gerechnet werden. In der Summe führe dies zu weiteren, nicht hinnehmbaren Verkehrsbelastungen im Quartier sowohl für den fahrenden als auch für den ruhenden Verkehr.

In den letzten Jahren sei es zudem zu einer immer stärkeren baulichen Verdichtung am Hartenberg gekommen und damit zu einer problematischen Verkehrs- und Parksituation. Das Straßennetz sei unterdimensioniert.

Abwägungsergebnis

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Im fließenden (= fahrenden) Verkehr ist nicht alleinig die Gesamtsumme der neu hinzu kommenden Fahrzeuge von Bedeutung. Diese Gesamtsumme führt nicht zwangsläufig zu der Annahme, dass Straßennetz sei unterdimensioniert. Vielmehr ist die Kombination aus wer, in welche Richtung und zu welcher Uhrzeit sein Kfz bewegt, ausschlaggebend. Erst die Berücksichtigung dieser richtungsbezogenen und tageszeitlichen Verteilung der Neuverkehre und ihre Überlagerung mit der Bestandssituation im fließenden Verkehr geben Aufschluss über die letztlich an Strecken und Knoten zu bewältigenden Verkehrsströme. Diese Betrachtung ist Teil der verkehrsfachlichen Begutachtung und läuft ganz überwiegend nach in der Verkehrsplanungspraxis bundesweit anerkannten Verfahren.

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.

- 2.4 Durch die Neubebauung komme es zunehmend zu Belastungen für den ÖPNV. Dieser werde durch geparkte Kfz ausgebremst. Busse seien im Begegnungsverkehr wiederholt gezwungen, auf den Gehweg auszuweichen. Dies sei manchmal auch bei entgegenkommenden Pkw notwendig. Zudem würden Rettungsdienste und Feuerwehr behindert. Durch das einseitig erlaubte Parken auf der Fahrbahn sei die Jakob-Steffan-Straße größtenteils nur einspurig befahrbar. Es wird befürchtet, dass in Zukunft Einsatzkräfte nicht mehr rechtzeitig am Einsatzort eintreffen könnten. Es wird in diesem Zusammenhang für die Straße "Am Judensand" sowie für die "Jakob-Steffan-Straße" eine Einbahnstraßenregelung eingefordert.

Sollte anhand der zusätzlich zu erwartenden Fahrzeuge der Verkehrsfluss nicht sichergestellt werden können, werde angeregt, die Anzahl der hinzu kommenden Wohneinheiten entsprechend zu reduzieren

Abwägungsergebnis

Die verkehrsfachliche Begutachtung wird auch insbesondere die Straßen "Am Judensand" sowie die "Jakob-Steffan-Straße" dahingehend betrachten, ob Behinderungen für den fließenden Verkehr vorliegen, die einen Einsatz von Rettungskräften gefährden, den ÖPNV behindern bzw. den Verkehrsfluss bezüglich seiner Abwicklung grundsätzlich einschränken können. Bei Bedarf werden geeignete Maßnahmen ermittelt, z. B. die Schaffung von Ausweichstellen unter Verlängerung bereits vorhandener Haltverbotsbereichen an Parkplatz- und Tiefgaragenzufahrten.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 2.5 Es wird für die Straße "Am Judensand" sowie für die "Jakob-Steffan-Straße" einen Einbahnstraßenregelung eingefordert.

Abwägungsergebnis

Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird sehr kritisch gesehen und abgelehnt. Eine Einbahnregelung hätte für die Bewohner des gesamten über der Straße "Am Judensand" und der "Jakob-Steffan-Straße" erschlossenen Quartiers erhebliche Umwegfahrten zur Folge, die weder zumutbar noch ökologisch vertretbar sind. Außerdem führen Einbahnstraßenregelungen wegen des fehlenden Gegenverkehrs oftmals zu einem höheren Geschwindigkeitsniveau an. Zudem hätte eine Einbahnregelung negative Wirkungen auf die ÖPNV-Erschließung, da die Linien innerhalb des Quartiers nur noch in eine Richtung bedient werden könnten. Schließlich führt eine Einbahnstraße dazu, dass in den Zeiten der Spitzenbelastungen zu den Schulanfangs- und -endzeiten der zu- bzw. abfahrende Verkehr noch deutlich stärker auf jeweils einen Knoten gerichtet wäre, was von der Knotenleistungsfähigkeit her nicht darstellbar ist.

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.

- 2.6 Aufgrund der geplanten Bauprojekte im Stadtteil und des damit einhergehenden zunehmenden Parkdrucks müsse zusätzlicher und für die Altbewohner kostenloser öffentlicher Parkraum im Stadtteil angeboten werden.

Abwägungsergebnis

Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen für die Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Maßnahmen auf dem Areal der neuen Vorhaben selbst zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft werden.

Das Vorhalten kostenlos nutzbarer Parkraums für Altbewohner ist organisatorisch und monetär nicht durchführbar, nicht zuletzt auch deshalb, weil hierfür zudem auch keine geeigneten Flächen im Quartier zur Verfügung stehen.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 2.7 Es wird nach der Rechtsgrundlage für die Parkraumbewirtschaftung sowie nach der Rechtsgrundlage für den Nachweis der notwendigen Stellplätze für Einzelbauvorhaben gefragt.

Abwägungsergebnis

Die Möglichkeit der Parkraumbewirtschaftung wird der Stadt Mainz auf Basis der Straßenverkehrsordnung (StVO) eingeräumt. Der Nachweis für die Errichtung der notwendigen Stellplätze ist ortsrechtlich in einer entsprechenden Satzung der Landeshauptstadt Mainz geregelt ("Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellplätzen" in der Fassung vom Dezember 2015).

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 2.8 Das Parkhaus der "Berufsbildenden Schulen" stünde oftmals leer. Stattdessen werde seitens der Schülerschaft im Straßenraum bzw. auf den öffentlichen Stellplätzen geparkt. Dies könne nicht akzeptiert werden. Es werden alternative Lösungsmöglichkeiten erwartet.

Abwägungsergebnis

Die Einschätzung, dass es zu einer Fehlbelegung der im öffentlichen Straßenraum gelegenen Stellplätze durch Schüler bei gleichzeitig vorhandenen freien Kapazitäten im Parkhaus kommt, wird vorliegend geteilt. Im Rahmen der verkehrsfachlichen Begutachtung werden dabei auch die Möglichkeiten zur besseren Ausnutzung des im Parkhaus vorhandenen Parkraums durch die Schüler geprüft werden.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 2.9 Der zu erwartende Baustellenverkehr im Plangebiet müsse auf die anderen geplanten Bauprojekte wie beispielsweise das Projekt "Oblatenkloster" im Stadtteil zeitlich abgestimmt bzw. koordiniert werden.

Abwägungsergebnis

Es ist gängige Praxis, dass Bauvorhaben, die sich auf die Verkehrsabläufe im näheren Umfeld auswirken, mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt werden müssen. Dies wird auch für die Vorhaben auf dem Hartenberg zur Anwendung kommen. Neben der Minimierung der Störungen für den Verkehr und Sicherheitsaspekten steht dabei auch eine möglichst geringe Beeinträchtigung der vorhandenen Anlieger im Vordergrund.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 2.10 Durch die Neuplanung des Straßenraumes der "Jakob-Steffan-Straße" / Straße "Am Judensand" würden in der Summe öffentliche Stellplätze entfallen. Dies könne vor dem Hintergrund des bereits bestehenden großen Parkdrucks im Quartier - vor allem in der Sommerzeit und bei Nutzung des Hartenbergparks - nicht hingenommen werden. Für den Besuch des Hartenbergparks werde in jedem Fall das Auto genutzt und nicht die öffentlichen Verkehrsmittel. Insbesondere erwarte man mindestens eine Kompensation der sechs in der Jakob-Steffan-Straße entfallenden Stellplätze, besser noch eine Ausweitung der bestehenden Kapazitäten, um eine Entlastung der aktuell bereits unzumutbaren Situation herbeiführen zu können.

Abwägungsergebnis

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wird im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 2.11 Im Zuge der Neuplanung sei die Zufahrtssituation im Bereich Ecke "Am Lungenberg/ Jakob-Steffan-Straße" noch nicht abschließend geklärt. Es entstünde hier eine verkehrliche Eng- und Gefahrenstelle für Autos und Fußgänger (Unübersichtlichkeit und fehlender Gehweg), die in Verbindung mit der sommerlichen Hartenbergparknutzung zu Verkehrsproblemen führe. Dies betreffe – auch unabhängig von der Nutzung des Hartenbergparks - sowohl die spitzwinklige Straßeneinmündung im Kurvenbereich der Jakob-Steffan-Straße, als auch die s-förmige Straßenführung zwischen Jakob-Steffan-Straße und dem stark abfallenden Lungenberg-Zubringer.

Abwägungsergebnis

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkebesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wird im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro bereits geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 2.12 Im Bereich der Bushaltestelle "SWR" käme es des Öfteren zu Verkehrskonflikten und -behinderungen. Auch würden Kleinkinder auf ihrem Weg zur Dr.-Martin-Luther-King-Schule durch die BerufsschülerInnen belästigt. Es wird die Frage gestellt, ob die Situation in der Zukunft umgestaltet bzw. entschärft werden könne.

Abwägungsergebnis

Aus Verkehrsbeobachtungen vor Ort ist bekannt, dass die Haltevorgänge der Linienbusse sich mindernd auf die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Knotens "Am Judensand/Am Fort Gonsenheim" auswirken. Teil des Arbeitsprogramms für die verkehrsfachliche Begutachtung ist daher auch, hierzu Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Ein Gesamtverkehrskonzept über die betroffenen Quartiere des Hartenbergs ist parallel zum Bebauungsplanverfahren "H 97" in Erarbeitung.

Die Problematik, dass Kinder von den BerufsschülerInnen belästigt würden, entzieht sich dem Einflussbereich des Stadtplanungsamtes. Gleichwohl werden im Rahmen der Verkehrskonzeption Abstimmungsgespräche mit den Schulleitern der beiden Berufsbildenden Schulen erforderlich. Bei dieser Gelegenheit werden die städtischen Vertreter diesen Punkt ebenfalls vortragen.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 2.13 Im Bereich der Berufsbildenden Schulen komme es in der Zeit zwischen 07.00 Uhr und 10.00 Uhr zu massiven Verkehrsbehinderungen. Durch die zu erwartenden neuen Einwohner des geplanten Quartiers und der im Stadtteil zudem geplanten Bauvorhaben verstärkte sich dieser Konflikt in der Zukunft. Es wird daher ein

nachhaltiges Verkehrskonzept für das gesamte Quartier Hartenberg/ Münchfeld eingefordert.

Abwägungsergebnis

Ein Gesamtverkehrskonzept über die betroffenen Quartiere des Hartenbergs ist parallel zum Bebauungsplanverfahren "H 97" in Erarbeitung.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 2.14 Vor allem im Sommer herrsche in der Straße "Am Lungenberg" durch die vermehrte Hartenbergparknutzung und den Minigolfbetrieb ein Verkehrschaos. Mittels Schaffung möglichst vieler Parkmöglichkeiten für die Parkbesucher sollte dem wilden Parken am Lungenberg sowie an den Gärten unterhalb der Jakob-Steffan-Straße Einhalt geboten werden. Durch die Neubebauung und die damit einhergehende Zunahme an Kfz- Verkehr würden diese Belastungen noch zunehmen. Es wird nach Lösungsmöglichkeiten gefragt.

Abwägungsergebnis

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wird im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 2.15 Es wird vorgeschlagen, im Rahmen des Verkehrskonzeptes zu prüfen, ob eine Kfz- Verkehrserschließung des Stadtteils Hartenberg/ Münchfeld nicht durch die "Roma- Sinti- Siedlung" geführt werden könne. Dadurch ließen sich lange Wartezeiten an der Ampelanlage Am Judensand - Fort Gonsenheim vermeiden. Alternativ wird vorgeschlagen, das Viertel durch eine weitere Erschließung durch das Parkhaus Wallstraße anzubinden

Abwägungsergebnis

Grundsätzlich ist anzustreben, die bereits vorhandenen Straßen und Knotenpunkte so zu ertüchtigen, dass sie das zusätzliche Verkehrsaufkommen abwickeln können. Die Option einer ergänzenden Verkehrserschließung durch die genannten Siedlung ("Kurzschluss Wallstraße") wird aus verkehrsfachlicher Sicht abgelehnt. Dieser Vorschlag würde angesichts der fehlenden Gehwege erhebliche Eingriffe in den Grünbestand und zur Schaffung der erforderlichen fahrdynamischen Voraussetzungen viele tiefbautechnische Maßnahmen hervorrufen. Auch die Querschnittsbreite der Fahrbahn reicht für eine Verlagerung der Erschließung in diesem Bereich nicht aus. Zudem würde diese Verkehrsstrasse mit den dann verlagerten Verkehrsbewegungen mitten durch eine bestehende Wohnsiedlung führen, was aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht abgelehnt wird.

Eine Erschließung des Quartiers Hartenberg über das bestehende Parkhaus Wallstraße ist nicht weiter zu verfolgen. Diese Variante ist weder baulich noch ablauforganisatorisch als realistisch einzustufen.

Der Anregung kann nicht gefolgt werden.

- 2.16 Aus der vorgelegten Planung sei nicht ersichtlich, wie die Ausfahrtsituation der Straße "Am Lungenberg" und für die letzten vier Häuser in der Jakob-Steffan-Straße erfolgen solle. Auch der Fortbestand der acht Parkplätze, die jetzt vor der Jakob-Steffan-Straße 87 liegen, sei unklar.

Abwägungsergebnis

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Der Anregung kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

3. Grün- und Freiraumstruktur/ Hartenbergpark

- 3.1 Es wird die Frage gestellt, ob die im Hartenbergpark bestehenden Freizeitnutzungen (u.a. der Barfußpfad) dauerhaft erhalten bleiben.

Abwägungsergebnis

Der geplanten Wohnbebauung wurde seitens der politischen Gremien mit der Maßgabe zugestimmt, dass die bestehenden Naberholungsangebote im Hartenbergpark nicht beeinträchtigt werden oder gar verloren gehen. Entsprechend werden zukünftig alle bestehenden Freizeit-Nutzungsformen (Spiel, Sport, Naberholung etc.) im Hartenbergpark erhalten bleiben. Die Nutzung des Parks wird nicht eingeschränkt. Die Entwicklung der Wohngebietsflächen ist auf das Gelände der ehemaligen Peter-Jordan-Schule beschränkt. Die angrenzenden Flächen des Hartenbergparks werden nicht überplant.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 3.2 Die in der Veranstaltung präsentierte Verlagerung der Seilbahn im Hartenbergpark werde nicht mitgetragen. Durch die Verlagerung der Seilbahn würden innerhalb des Parks zusätzliche Flächen beansprucht. Es sei im bisherigen Verfahren aber immer betont worden, der Hartenbergpark werde in seiner Substanz erhalten bleiben und nicht verkleinert - zuletzt in einem Gespräch der Bürgerinitiative bei Frau Beigeordnete Grosse.

Abwägungsergebnis

Eine Verlagerung eines Spielangebotes innerhalb des Hartenbergparks führt auch nicht zu einer Verkleinerung von Flächen, da der bisherige Standort beispielsweise der Seilbahn entsprechend als Freifläche informell nutz- und erlebbar wird.

Die Verlegung der Seilbahn ist begründet in einer Entzerrung der unterschiedlichen Nutzungen und dient der Konfliktminimierung. Bei der Neuverortung des linearen Spielgerätes "Seilbahn" wird ein adäquater, wegebegleitender Bereich gewählt, der heute informell nutzbar ist, sodass keine derzeitige Nutzung davon negativ beeinflusst wird.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 3.3 Es wird gemutmaßt, dass sich die Neubürger des neuen Wohnquartiers durch die Nutzerinnen und Nutzer des Hartenbergparks gestört fühlen werden. Dies führe zu Konflikten zwischen NeubürgerInnen und Parknutzern.

Abwägungsergebnis

Das öffentliche Interesse der Freizeitnutzung des öffentlichen Parks hat Vorrang vor privaten Befindlichkeiten. Dies bleibt mit Schaffung des Baurechts gewährleistet. Inwiefern zukünftige Bewohner versuchen werden, eigene Interessen höher zu stellen, kann derzeit nicht beurteilt werden.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 3.4 Es wird die Qualität der versprochenen Sanierung des bestehenden Bolzplatzes im Hartenbergpark erfragt.

Abwägungsergebnis

Ziel ist die Schaffung eines neuwertigen Spielfeldes, das mit entsprechendem Belag und verschiedenen Linierungen und Toren multifunktional nutzbar sein wird.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

4. Sonstige Themen

- 4.1 Es wird nach der Länge der Bauzeit für das neue Wohnquartier gefragt.

Abwägungsergebnis

Die Bauzeit wird voraussichtlich 24 Monate betragen.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 4.2 Es sei versprochen worden, den Wegfall des Schulsportplatzes der Peter-Jordan-Schule durch eine Aufwertung bzw. Freigabe für die Allgemeinheit des Schul-

sportplatzes an der Münchfeldschule zu kompensieren. Es wird nach dem Stand der Umsetzung gefragt.

Abwägungsergebnis

Bei dem Wegfall des Sportplatzes handelt es sich um einen Schulsportplatz, der in der schulfreien Zeit als Bolzplatz genutzt wurde. Nach aktuellem Stand soll diese Sportfläche nicht wie ursprünglich angedacht, ersetzt werden, indem man den Schulsportplatz der Münchfeldschule aufwertet und öffentlich macht, sondern eine Fläche im Hartenbergpark als öffentliche Sportfläche entsprechend herrichtet.

Unabhängig davon, wird es keine offizielle Vergabe von Nutzungszeiten für das neue Freizeit-sportgelände geben, da insbesondere Bolzplätze grundsätzlich Jedermann/Jederfrau zugänglich sein sollen und demzufolge grundsätzlich nicht offiziell an bestimmte Einzelpersonen oder auch Gruppen vergeben werden. Die eigentliche sportliche "Benutzbarkeit" dieser Fläche richtet sich dann künftig nach der entsprechenden Lärmschutzverordnung für Freizeitsportanlagen.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 4.3 Der Hartenbergpark sei nachts eine der dunkelsten Flächen im Stadtgebiet. Durch die Neubebauung bestünde aber die Gefahr, dass sich dies durch den mit einer Wohnnutzung verbundenen Lichteintrag ändere. Der Lichteintrag schade zudem den im Vogelschutzgebiet lebenden Vögeln. Es wird die Frage gestellt, mit welchen Maßnahmen diesem Umstand entgegengewirkt werden soll.

Abwägungsergebnis

Im weiteren Verfahren wird ein Artenschutzgutachten erstellt. Im Gutachten sind die Auswirkungen durch Lichtimmissionen auf die Fauna, insbesondere Vögel, und das Schutzgebiet zu ermitteln und zu bewerten sowie geeignete Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung festzulegen. Eine vollständige Vermeidung von Lichteinträgen ist nicht möglich. Diese waren jedoch zum Teil durch die Vornutzung "Schule" und "Sport" bereits gegeben.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 4.4 Es wird die Frage gestellt, wo die für den Betrieb der Minigolfanlage notwendigen Stellplätze nachgewiesen seien.

Abwägungsergebnis

Bei der Errichtung der Minigolfanlage wurde kein Stellplatznachweis geführt. Im Jahr 1993 wurde im Rahmen der Clubhaus-Erweiterung die gesamte Anlage nachträglich bauordnungsrechtlich genehmigt. Ein Stellplatznachweis war nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Es ist vorgesehen, im weiteren Planungsprozess innerhalb des Plangebietes Stellplätze für die Besucher des Hartenbergparks als Kompensation für den Wegfall des Lehrerstellplatzes auszuweisen. Dies wurde im Zuge der Überarbeitung des städtebaulichen Rahmenplanes bereits textlich umgesetzt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wird im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei

Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

- 4.5 Es wird kritisiert, dass im Bereich der Minigolfanlage erst vor kurzem eine Garage mitten im Hartenbergpark realisiert worden sei. Es wird die Frage nach der erteilten Baugenehmigung gestellt.

Abwägungsergebnis

Es handelt sich bei der angesprochenen Maßnahme u. a. um die Errichtung eines Carports. Die Baugenehmigung ist datiert vom 29.03.2016. Ein Zusammenhang mit der Planung des Wohnquartiers "H 97" besteht nicht.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

C) Von den Bürgern/Innen vorgebrachte Anregunge/ Stellungnahmen im Nachgang zur Veranstaltung am 14.12.2016

1. Anregung 1

- Email vom 11.01.2017 -

- Städtebaulicher Rahmenplan:
Die im Erläuterungstext zum städtebaulichen Rahmenplan formulierten übergeordneten Zielsetzungen für das Plangebiet würden begrüßt. Besonders hervorzuheben sei die Aussage, dass sich der städtebauliche Rahmenplan an den Standortbedingungen des Plangebietes sowie an den fachlichen Vorgaben der städtischen Fachämter und externen Dienststellen orientieren solle. Hierbei komme u.a. dem formulierten Verzicht auf eine Einbeziehung der nördlichen und östlich angrenzenden Flächen des Hartenbergparks (Gehölzstreifen) eine besondere Bedeutung zu.
- Wettbewerbsverfahren und Lärmschutz
Im Wettbewerbsverfahren sei von den zuständigen Vertretern der städtischen Ämter wiederholt auf den einzuhaltenden Lärmschutz hingewiesen worden. Auch zu diesem Punkt wurden die Verfasser der vier mit dem "2. Preis" ausgezeichneten Arbeiten um Überarbeitung gebeten worden. Dies sei dem "Wettbewerbssieger" offensichtlich gelungen, da Frau BG Grosse gegenüber Vertretern der IG Hartenbergpark in Gesprächen am 08.12.2016 und 22.12.2016 u.a. mitgeteilt habe, dass die Seilbahn wegen des Lärmschutzes nicht verlagert werden müsse.
- Lärmgutachten:
Da die Begründung zum Bebauungsplanentwurf den Stand zum 31.10.2016 darstellt, wären danach offenbar entsprechende Erhebungen zum Lärm vorgenommen worden, deren Ergebnis Frau BG Grosse in den Gesprächen am 08.12.2016 und 22.12.2016 den IG-Vertretern mitteilte.
- Baumgutachten:
Die Planung des Quartiers habe sich nach dem Park zu richten und nicht umgekehrt. Das Quartier ist so zu planen, dass eine Verlagerung von Spiel- und Freizeitgeräten nicht erforderlich werde.

Die Gehölzstreifen im Norden und Osten der ehemaligen Peter-Jordan-Schule mit den dazugehörigen Bäumen und Gehölzen seien laut städtischen Rahmenplans zu erhalten. Sie dienen auch der Erhaltung der Parklandschaft, weil die Parkbesucher ohne sie auf ca. 17 Meter hohe Häuser blicken müssten. Dies würde wiederum führe wegen der Nähe zum Park zu einer deutlichen optischen Verkleinerung des Parks.
- Freizeitnutzungen im Hartenbergpark/ Familienfreundlichkeit:
Der Hartenbergpark sei insbesondere für die Bürgerinnen und Bürger des Hartenbergs, der Neustadt und von Mombach die "grüne Oase", in der Familien spielen, musizieren, grillen etc., ohne befürchten zu müssen, dass sich Menschen in ihrer "Wohnqualität" beeinträchtigt oder gestört fühlen. Damit das auch in Zukunft so bleiben könne, müsse das neue Quartier so geplant werden, dass es zu keinen Konflikten zwischen Bewohnern und Parknutzern komme. Hierzu würden neben dem Lärmschutz auch ausreichend Parkplätze für die

Bewohner des Quartiers und deren Besucher, aber auch für die Parkbesucher gehören, die oft "schwer beladen" in den Park gehen, um sich dort einen schönen Tag zu machen.

- **Verkehr, ruhender Verkehr:**
Bei der Zielsetzung der Entwicklung eines überwiegend autofreien Wohnquartiers würden die für Bewohner und deren Besucher vorgesehenen Stellplätze nicht ausreichen. Auch wenn diese der "Stellplatzverordnung" entsprächen, hätte dies mit der Realität auf dem Hartenberg wenig zu tun. Hier bestünden bereits heute Stellplatzengpässe, die durch die zu geringe Zahl der vorgesehenen Stellplätze im neuen Quartier weiter verstärkt würden.

Bei der Planung des neuen Quartiers sei auch die aktuelle Parkplatzsituation im Viertel zu beachten. Diese sei ausgereizt. Die Bewohner der vor ca. 55 Jahren entstandenen Wohnblöcke müssten in den umliegenden Straßen parken, weil es keine Tiefgaragen oder ausreichend Parkplätze gäbe. Die geplanten 20 Parkplätze für Parkbesucher würden daher nicht ausreichen. Zurzeit seien ca. 30 kostenfreie Parkplätze in Parknähe nicht auskömmlich, was bereits heute zu einer zusätzlichen Belastung des Viertels führe. Dazu zu rechnen seien noch Schüler der Berufsschulen, die im Viertel parken.

- **Verkehr, fließender Verkehr:**
Durch den Bau des Quartiers mit ca. 270 Wohneinheiten und der vorgesehenen Wohnbebauung des ehemaligen Oblatenklosters am Judensand sei mit ca. 500 weiteren Autos im Viertel zu rechnen. Diese schon jetzt sehr schwierige Verkehrssituation in Stoßzeiten werde noch schwieriger. Feuerwehr, Krankenwagen, Busse, Müllabfuhr und Straßenreinigung würden bereits heute oft nicht oder nur schwer durchkommen.

Abwägungsergebnis

Städtebaulicher Rahmenplan

Die Planung berücksichtigt im Grundsatz die durch den Rahmenplan vorgegebenen Rahmenbedingungen. Die Entwicklung der Flächen für ein Wohngebiet bleibt gemäß Rahmenplan auf das ehemalige Schulareal beschränkt. Der Gehölzstreifen im Osten wird im Grundsatz erhalten. Die Gehölzstrukturen im Norden, die außerhalb des Plangebietes liegen und an die im Rahmenplan dargestellten Wohnbauflächen grenzen, werden nicht beansprucht. Zudem wird für das Bebauungsplanverfahren ein Baumgutachten erarbeitet, das im Ergebnis den größtmöglichen Erhalt von Gehölzen sicherstellen soll.

Die Verlegung der Seilbahn ist begründet in einer Entzerrung der unterschiedlichen Nutzungen und dient der Konfliktminimierung.

Wettbewerbsverfahren

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens positiv aufgenommen wird. Die im Zuge des Bebauungsplanverfahrens vorgebrachten Anregungen und Vorschläge werden im Zuge des weiteren Verfahrens fachlich geprüft. Eine Überschreitung von rechtlichen Maßgaben in welcher Form auch immer kann bis dato nicht festgestellt werden.

Lärmgutachten

Um die auf der Planungsebene Rahmenplan groben Prognoseberechnungen im Bauleitplanverfahren zu verifizieren, wurden schalltechnische Erhebungen vorgenommen. Dies ist die übliche Vorgehensweise. Im Bebauungsplanverfahren wird zudem ein schalltechnisches Gutachten erstellt. So

fern auf der Grundlage des Gutachtens schalltechnische Regelungsbedarfe entstehen, werden diese im Bebauungsplanentwurf festgesetzt.

Baumschutz

Im Bebauungsplanverfahren wird der Schutz von Bäumen sachgerecht berücksichtigt. Das Landschaftsschutzgebiet und das Naturdenkmal mit ihrem Baumbestand werden nicht überplant und erhalten. Die Wohnbebauung hat Schutzabstände zu den Schutzgebieten einzuhalten. Die Zielsetzungen und fachlichen Vorgaben des Rahmenplanes zum Erhalt von Gehölzen und Einzelbäumen werden im Grundsatz berücksichtigt. Für das Bebauungsplanverfahren wird ein Baumgutachten erstellt, das den langfristigen Gehölzerhalt sicherstellen soll. Die im Ergebnis des Gutachtens umzusetzenden Vorgaben zum Erhalt von Bäumen und Gehölzen werden falls erforderlich in den Bebauungsplanentwurf als Festsetzung übernommen oder über vertragliche Regelungen (gemäß § 11 BauGB) gewährleistet.

Der Gehölzstreifen im Osten wird im Grundsatz erhalten, ebenso wie die vorhandenen Gehölze im Norden außerhalb des Baugrundstückes. Einzelne Bäume auf dem Baugrundstück, die derzeit zur Grüneinbindung beitragen, können nicht erhalten werden.

Freizeiteinrichtungen im Hartenbergpark (Familienfreundlichkeit)

Der geplanten Wohnbebauung wurde seitens der politischen Gremien mit der Maßgabe zugestimmt, dass die bestehenden Naherholungsangebote im Hartenbergpark nicht beeinträchtigt werden oder gar verloren gehen. Entsprechend werden zukünftig alle bestehenden Freizeit-Nutzungsformen (Spiel, Sport, Naherholung etc.) im Hartenbergpark erhalten bleiben. Die Nutzung des Parks wird nicht eingeschränkt. Die Entwicklung der Wohngebietsflächen ist auf das Gelände der ehemaligen Peter-Jordan-Schule beschränkt. Die angrenzenden Flächen des Hartenbergparks werden nicht überplant.

Das öffentliche Interesse an der Freizeitnutzung des öffentlichen Parks hat Vorrang vor privaten Befindlichkeiten. Dies bleibt mit der Schaffung des Baurechts gewährleistet. Darüber hinaus wird der im Hartenbergpark vorhandene Bolzplatz aufgewertet. Ziel ist die Schaffung eines neuwertigen Spielfeldes, das mit entsprechendem Belag und verschiedenen Linierungen und Toren multifunktional nutzbar sein wird.

Eine Verlagerung eines Spielangebotes innerhalb des Hartenbergparks führt auch nicht zu einer Verkleinerung von Flächen, da der bisherige Standort beispielsweise der Seilbahn entsprechend als Freifläche informell nutz- und erlebbar wird.

Die Verlegung der Seilbahn ist begründet in einer Entzerrung der unterschiedlichen Nutzungen und dient der Konfliktminimierung. Bei der Neuverortung des linearen Spielgerätes "Seilbahn" wird ein adäquater, wegebegleitender Bereich gewählt, der heute informell nutzbar ist, sodass keine derzeitige Nutzung davon negativ beeinflusst wird.

Verkehr, ruhender Verkehr

Bereits im Vorfeld der in 2014 durchgeführten Bürgerversammlung zum städtebaulichen Rahmenplan wurde die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit der zum damaligen Zeitpunkt bekannten Rahmenbedingungen des Projektes und weiterer, im Quartier bekannter Vorhaben geprüft und in einer Ersteinschätzung für machbar befunden. Gleichwohl wurde darauf hingewiesen, dass eine vertiefte verkehrsfachliche Prüfung erst dann sinnvoll sei, wenn die auf Basis des Rahmenplans entwickelte, letztendliche Ausgestaltung des Projektes definitiv vorliege. Dies könne und müsse spätestens im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgen und baue auf aktuellen verkehrsrelevanten Daten und Erhebungen auf.

Diese vertiefte verkehrsfachliche Betrachtung konnte daher sinnvoll erst im Laufe des Jahres 2016 begonnen werden. Die Ergebnisse werden in das Bebauungsplanverfahren "H 97" eingespeist.

In mehreren Koordinierungsrunden mit städtischen Ämtern und dem Vorhabenträger wurde auf die Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum hingewiesen. Hierbei wurde mehrfach die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg"; Bedeutung der Freizeitfunktion des Hartenbergparks) hervorgehoben. Dieser Bereich wurde von einem hierfür beauftragten Planungsbüro überarbeitet und wird als Planung im Bebauungsplanentwurf festgesetzt.

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Verkehr, fließender Verkehr

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Im fließenden (= fahrenden) Verkehr ist nicht allein die Gesamtsumme der neu hinzu kommenden Fahrzeuge von Bedeutung. Diese Gesamtsumme führt nicht zwangsläufig zu der Annahme, dass Straßennetz sei unterdimensioniert. Vielmehr ist die Kombination aus wer, in welche Richtung und zu welcher Uhrzeit sein Kfz bewegt, ausschlaggebend. Erst die Berücksichtigung dieser richtungsbezogenen und tageszeitlichen Verteilung der Neuverkehre und ihre Überlagerung mit der Bestandssituation im fließenden Verkehr geben Aufschluss über die letztlich an Strecken und Knoten zu bewältigenden Verkehrsströme. Diese Betrachtung ist Teil der verkehrsfachlichen Begutachtung und läuft ganz überwiegend nach in der Verkehrsplanungspraxis bundesweit anerkannten Verfahren.

Die verkehrsfachliche Begutachtung wird auch insbesondere die Straßen "Am Judensand" sowie die "Jakob-Steffan-Straße" dahingehend betrachten, ob Behinderungen für den fließenden Verkehr vorliegen, die einen Einsatz von Rettungskräften gefährden, den ÖPNV behindern bzw.

den Verkehrsfluss bezüglich seiner Abwicklung grundsätzlich einschränken können. Bei Bedarf werden geeignete Maßnahmen ermittelt, z. B. die Schaffung von Ausweichstellen unter Verlängerung bereits vorhandener Haltverbotsbereichen an Parkeplatz- und Tiefgaragenzufahrten.

Grundsätzlich ist anzustreben, die bereits vorhandenen Straßen und Knotenpunkte so zu ertüchtigen, dass sie das zusätzliche Verkehrsaufkommen abwickeln können. Die Option einer ergänzenden Verkehrserschließung durch die genannten Siedlung ("Kurzschluss Wallstraße") wird aus verkehrsfachlicher Sicht abgelehnt. Dieser Vorschlag würde angesichts der fehlenden Gebwege erhebliche Eingriffe in den Grünbestand und zur Schaffung der erforderlichen fabrdynamischen Voraussetzungen viele tiefbautechnische Maßnahmen hervorrufen. Auch die Querschnittsbreite der Fahrbahn reicht für eine Verlagerung der Erschließung in diesem Bereich nicht aus. Zudem würde diese Verkehrsstrasse mit den dann verlagerten Verkehrsbewegungen mitten durch eine bestehende Wohnsiedlung führen, was aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht abgelehnt wird.

Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird sehr kritisch gesehen und abgelehnt. Eine Einbahnregelung hätte für die Bewohner des gesamten über der Straße "Am Judensand" und der "Jakob-Steffan-Straße" erschlossenen Quartiers erhebliche Umweg Fahrten zur Folge, die weder zumutbar noch ökologisch vertretbar sind. Außerdem führen Einbahnstraßenregelungen wegen des fehlenden Gegenverkehrs oftmals zu einem höheren Geschwindigkeitsniveau an. Zudem hätte eine Einbahnregelung negative Wirkungen auf die ÖPNV-Erschließung, da die Linien innerhalb des Quartiers nur noch in eine Richtung bedient werden könnten. Schließlich führt eine Einbahnstraße dazu, dass in den Zeiten der Spitzenbelastungen zu den Schulanfangs- und -endzeiten der zu- bzw. abfahrende Verkehr noch deutlich stärker auf jeweils einen Knoten gerichtet wäre, was von der Knotenleistungsfähigkeit her nicht darstellbar ist.

Aus Verkehrsbeobachtungen vor Ort ist bekannt, dass die Haltevorgänge der Linienbusse sich mindernd auf die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Knotens "Am Judensand/Am Fort Gonsenheim" auswirken. Teil des Arbeitsprogramms für die verkehrsfachliche Begutachtung ist daher auch, hierzu Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Ein Gesamtverkehrskonzept über die betroffenen Quartiere des Hartenbergs ist parallel zum Bebauungsplanverfahren "H 97" in Erarbeitung.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrsituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

2. Anregung 2

- Email vom 11.01.2017 -

- Städtebaulicher Rahmenplan:

Die im Erläuterungstext zum städtebaulichen Rahmenplan formulierten übergeordneten Zielsetzungen für das Plangebiet würden begrüßt. Besonders hervorzuheben sei die Aussage, dass sich der städtebauliche Rahmenplan an den Standortbedingungen des Plangebietes sowie an den fachlichen Vorgaben der

städtischen Fachämter und externen Dienststellen orientieren solle. Hierbei komme u.a. dem formulierten Verzicht auf eine Einbeziehung der nördlichen und östlich angrenzenden Flächen des Hartenbergparks (Gehölzstreifen) eine besondere Bedeutung zu.

- **Wettbewerbsverfahren und Lärmschutz**
Im Wettbewerbsverfahren sei von den zuständigen Vertretern der städtischen Ämter wiederholt auf den einzuhaltenden Lärmschutz hingewiesen worden. Auch zu diesem Punkt wurden die Verfasser der vier mit dem "2. Preis" ausgezeichneten Arbeiten um Überarbeitung gebeten worden. Dies sei dem "Wettbewerbssieger" offensichtlich gelungen, da Frau BG Grosse gegenüber Vertretern der IG Hartenbergpark in Gesprächen am 08.12.2016 und 22.12.2016 u.a. mitgeteilt habe, dass die Seilbahn wegen des Lärmschutzes nicht verlagert werden müsse.
- **Lärmgutachten:**
Da die Begründung zum Bebauungsplanentwurf den Stand zum 31.10.2016 darstellt, wären danach offenbar entsprechende Erhebungen zum Lärm vorgenommen worden, deren Ergebnis Frau BG Grosse in den Gesprächen am 08.12.2016 und 22.12.2016 den IG-Vertretern mitteilte.
- **Baumschutz:**
Die Gehölzstreifen im Norden und Osten der ehemaligen Peter-Jordan-Schule mit den dazugehörigen Bäumen und Gehölzen seien laut städtischen Rahmenplan zu erhalten. Sie dienten auch der Erhaltung der Parklandschaft, weil die Parkbesucher ohne sie auf ca. 17 Meter hohe Häuser blicken müssten. Dies würde wiederum führe wegen der Nähe zum Park zu einer deutlichen optischen Verkleinerung des Parks.
- **Freizeitnutzungen im Hartenbergpark/ Familienfreundlichkeit:**
Die Planung des Quartiers habe sich nach dem Park zu richten und nicht umgekehrt. Das Quartier ist so zu planen, dass eine Verlagerung von Spiel- und Freizeitgeräten nicht erforderlich werde.

Der Hartenbergpark sei insbesondere für die Bürgerinnen und Bürger des Hartenbergs, der Neustadt und von Mombach die "grüne Oase", in der Familien spielen, musizieren, grillen etc., ohne befürchten zu müssen, dass sich Menschen in ihrer "Wohnqualität" beeinträchtigt oder gestört fühlen. Damit das auch in Zukunft so bleiben könne, müsse das neue Quartier so geplant werden, dass es zu keinen Konflikten zwischen Bewohnern und Parknutzern komme. Hierzu würden neben dem Lärmschutz auch ausreichend Parkplätze für die Bewohner des Quartiers und deren Besucher, aber auch für die Parkbesucher gehören, die oft "schwer beladen" in den Park gehen, um sich dort einen schönen Tag zu machen.

- **Verkehr, ruhender Verkehr:**
Bei der Zielsetzung der Entwicklung eines überwiegend autofreien Wohnquartiers würden die für Bewohner und deren Besucher vorgesehenen Stellplätze nicht ausreichen. Auch wenn diese der "Stellplatzverordnung" entsprächen, hätte dies mit der Realität auf dem Hartenberg wenig zu tun. Hier bestünden bereits heute Stellplatzengpässe, die durch die zu geringe Zahl der vorgesehenen Stellplätze im neuen Quartier weiter verstärkt würden.

Bei der Planung des neuen Quartiers sei auch die aktuelle Parkplatzsituation im Viertel zu beachten. Diese sei ausgereizt. Die Bewohner der vor ca. 55 Jahren entstandenen Wohnblöcke müssten in den umliegenden Straßen parken, weil es keine Tiefgaragen oder ausreichend Parkplätze gäbe. Die geplanten 20 Parkplätze für Parkbesucher würden daher nicht ausreichen. Zurzeit seien ca. 30 kostenfreie Parkplätze in Parknähe nicht auskömmlich, was bereits heute zu einer zusätzlichen Belastung des Viertels führe. Dazu zu rechnen seien noch Schüler der Berufsschulen, die im Viertel parken.

- **Verkehr, fließender Verkehr:**
Durch den Bau des Quartiers mit ca. 270 Wohneinheiten und der vorgesehenen Wohnbebauung des ehemaligen Oblatenklosters am Judensand sei mit ca. 500 weiteren Autos im Viertel zu rechnen. Diese schon jetzt sehr schwierige Verkehrssituation in Stoßzeiten werde noch schwieriger. Feuerwehr, Krankenwagen, Busse, Müllabfuhr und Straßenreinigung würden bereits heute oft nicht oder nur schwer durchkommen.

Abwägungsergebnis

Städtebaulicher Rahmenplan

Die Planung berücksichtigt im Grundsatz die durch den Rahmenplan vorgegebenen Rahmenbedingungen. Die Entwicklung der Flächen für ein Wohngebiet bleibt gemäß Rahmenplan auf das ehemalige Schulareal beschränkt. Der Gehölzstreifen im Osten wird im Grundsatz erhalten. Die Gehölzstrukturen im Norden, die außerhalb des Plangebietes liegen und an die im Rahmenplan dargestellten Wohnbauflächen grenzen, werden nicht beansprucht. Zudem wird für das Bebauungsplanverfahren ein Baumgutachten erarbeitet, das im Ergebnis den größtmöglichen Erhalt von Gehölzen sicherstellen soll.

Die Verlegung der Seilbahn ist begründet in einer Entzerrung der unterschiedlichen Nutzungen und dient der Konfliktminimierung.

Wettbewerbsverfahren

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens positiv aufgenommen wird. Die im Zuge des Bebauungsplanverfahrens vorgebrachten Anregungen und Vorschläge werden im Zuge des weiteren Verfahrens fachlich geprüft. Eine Überschreitung von rechtlichen Maßgaben in welcher Form auch immer kann bis dato nicht festgestellt werden.

Lärmgutachten

Um die auf der Planungsebene Rahmenplan groben Prognoseberechnungen im Bauleitplanverfahren zu verifizieren, wurden schalltechnische Erhebungen vorgenommen. Dies ist die übliche Vorgehensweise. Im Bebauungsplanverfahren wird zudem ein schalltechnisches Gutachten erstellt. Sofern auf der Grundlage des Gutachtens schalltechnische Regelungsbedarfe entstehen, werden diese im Bebauungsplanentwurf festgesetzt.

Baumschutz

Im Bebauungsplanverfahren wird der Schutz von Bäumen sachgerecht berücksichtigt. Das Landschaftsschutzgebiet und das Naturdenkmal mit ihrem Baumbestand werden nicht überplant und erhalten. Die Wohnbebauung hat Schutzabstände zu den Schutzgebieten einzuhalten. Die Zielsetzungen und fachlichen Vorgaben des Rahmenplanes zum Erhalt von Gehölzen und Einzelbäumen werden im Grundsatz berücksichtigt. Für das Bebauungsplanverfahren wird ein Baumgutachten erstellt, das den langfristigen Gehölzerhalt sicherstellen soll. Die im Ergebnis des Gutachtens umzusetzenden Vorgaben zum Erhalt von Bäumen und Gehölzen wer-

den falls erforderlich in den Bebauungsplanentwurf als Festsetzung übernommen oder über vertragliche Regelungen (gemäß § 11 BauGB) gewährleistet.

Der Gehölzstreifen im Osten wird im Grundsatz erhalten, ebenso wie die vorhandenen Gehölze im Norden außerhalb des Baugrundstückes. Einzelne Bäume auf dem Baugrundstück, die derzeit zur Grüneinbindung beitragen, können nicht erhalten werden.

Freizeiteinrichtungen im Hartenbergpark (Familienfreundlichkeit)

Der geplanten Wohnbebauung wurde seitens der politischen Gremien mit der Maßgabe zugestimmt, dass die bestehenden Naberholungsangebote im Hartenbergpark nicht beeinträchtigt werden oder gar verloren gehen. Entsprechend werden zukünftig alle bestehenden Freizeit-Nutzungsformen (Spiel, Sport, Naberholung etc.) im Hartenbergpark erhalten bleiben. Die Nutzung des Parks wird nicht eingeschränkt. Die Entwicklung der Wohngebietsflächen ist auf das Gelände der ehemaligen Peter-Jordan-Schule beschränkt. Die angrenzenden Flächen des Hartenbergparks werden nicht überplant.

Das öffentliche Interesse an der Freizeitnutzung des öffentlichen Parks hat Vorrang vor privaten Befindlichkeiten. Dies bleibt mit der Schaffung des Baurechts gewährleistet. Darüber hinaus wird der im Hartenbergpark vorhandene Bolzplatz aufgewertet. Ziel ist die Schaffung eines neuwertigen Spielfeldes, das mit entsprechendem Belag und verschiedenen Linierungen und Toren multifunktional nutzbar sein wird.

Eine Verlagerung eines Spielangebotes innerhalb des Hartenbergparks führt auch nicht zu einer Verkleinerung von Flächen, da der bisherige Standort beispielsweise der Seilbahn entsprechend als Freifläche informell nutz- und erlebbar wird.

Die Verlegung der Seilbahn ist begründet in einer Entzerrung der unterschiedlichen Nutzungen und dient der Konfliktminimierung. Bei der Neuverortung des linearen Spielgerätes "Seilbahn" wird ein adäquater, wegebegleitender Bereich gewählt, der heute informell nutzbar ist, sodass keine derzeitige Nutzung davon negativ beeinflusst wird.

Verkehr, ruhender Verkehr

Bereits im Vorfeld der in 2014 durchgeführten Bürgerversammlung zum städtebaulichen Rahmenplan wurde die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit der zum damaligen Zeitpunkt bekannten Rahmenbedingungen des Projektes und weiterer, im Quartier bekannter Vorhaben geprüft und in einer Ersteinschätzung für machbar befunden. Gleichwohl wurde darauf hingewiesen, dass eine vertiefte verkehrsfachliche Prüfung erst dann sinnvoll sei, wenn die auf Basis des Rahmenplans entwickelte, letztendliche Ausgestaltung des Projektes definitiv vorliege. Dies könne und müsse spätestens im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgen und baue auf aktuellen verkehrsrelevanten Daten und Erhebungen auf.

Diese vertiefte verkehrsfachliche Betrachtung konnte daher sinnvoll erst im Laufe des Jahres 2016 begonnen werden. Die Ergebnisse werden in das Bebauungsplanverfahren "H 97" eingespeist.

In mehreren Koordinierungsrunden mit städtischen Ämtern und dem Vorhabenträger wurde auf die Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum hingewiesen. Hierbei wurde mehrfach die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg"; Bedeutung der Freizeitfunktion des Hartenbergparks) hervorgehoben. Dieser Bereich wurde von einem hierfür beauftragten Planungsbüro überarbeitet und wird als Planung im Bebauungsplanentwurf festgesetzt.

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen

Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkebesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Verkehr, fließender Verkehr

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Im fließenden (= fahrenden) Verkehr ist nicht alleinig die Gesamtsumme der neu hinzu kommenden Fahrzeuge von Bedeutung. Diese Gesamtsumme führt nicht zwangsläufig zu der Annahme, dass Straßennetz sei unterdimensioniert. Vielmehr ist die Kombination aus wer, in welche Richtung und zu welcher Uhrzeit sein Kfz bewegt, ausschlaggebend. Erst die Berücksichtigung dieser richtungsbezogenen und tageszeitlichen Verteilung der Neuverkehre und ihre Überlagerung mit der Bestandssituation im fließenden Verkehr geben Aufschluss über die letztlich an Strecken und Knoten zu bewältigenden Verkehrsströme. Diese Betrachtung ist Teil der verkehrsfachlichen Begutachtung und läuft ganz überwiegend nach in der Verkehrsplanungspraxis bundesweit anerkannten Verfahren.

Die verkehrsfachliche Begutachtung wird auch insbesondere die Straßen "Am Judensand" sowie die "Jakob-Steffan-Straße" dahingehend betrachten, ob Behinderungen für den fließenden Verkehr vorliegen, die einen Einsatz von Rettungskräften gefährden, den ÖPNV behindern bzw. den Verkehrsfluss bezüglich seiner Abwicklung grundsätzlich einschränken können. Bei Bedarf werden geeignete Maßnahmen ermittelt, z. B. die Schaffung von Ausweichstellen unter Verlängerung bereits vorhandener Haltverbotsbereichen an Parkplatz- und Tiefgaragenzufahrten.

Grundsätzlich ist anzustreben, die bereits vorhandenen Straßen und Knotenpunkte so zu ertüchtigen, dass sie das zusätzliche Verkehrsaufkommen abwickeln können. Die Option einer ergänzenden Verkehrserschließung durch die genannten Siedlung ("Kurzschluss Wallstraße") wird aus verkehrsfachlicher Sicht abgelehnt. Dieser Vorschlag würde angesichts der fehlenden Gebewe erhebliche Eingriffe in den Grünbestand und zur Schaffung der erforderlichen fabrdynamischen Voraussetzungen viele tiefbautechnische Maßnahmen hervorrufen. Auch die Querschnittsbreite der Fahrbahn reicht für eine Verlagerung der Erschließung in diesem Bereich nicht aus. Zudem

würde diese Verkehrsstrasse mit den dann verlagerten Verkehrsbewegungen mitten durch eine bestehende Wohnsiedlung führen, was aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht abgelehnt wird.

Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird sehr kritisch gesehen und abgelehnt. Eine Einbahnregelung hätte für die Bewohner des gesamten über der Straße "Am Judensand" und der "Jakob-Steffan-Straße" erschlossenen Quartiers erhebliche Umweg Fahrten zur Folge, die weder zumutbar noch ökologisch vertretbar sind. Außerdem führen Einbahnstraßenregelungen wegen des fehlenden Gegenverkehrs oftmals zu einem höheren Geschwindigkeitsniveau an. Zudem hätte eine Einbahnregelung negative Wirkungen auf die ÖPNV-Erschließung, da die Linien innerhalb des Quartiers nur noch in eine Richtung bedient werden könnten. Schließlich führt eine Einbahnstraße dazu, dass in den Zeiten der Spitzenbelastungen zu den Schulanfangs- und -endzeiten der zu- bzw. abfahrende Verkehr noch deutlich stärker auf jeweils einen Knoten gerichtet wäre, was von der Knotenleistungsfähigkeit her nicht darstellbar ist.

Aus Verkehrsbeobachtungen vor Ort ist bekannt, dass die Haltevorgänge der Linienbusse sich mindernd auf die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Knotens "Am Judensand/Am Fort Gonsenheim" auswirken. Teil des Arbeitsprogramms für die verkehrsfachliche Begutachtung ist daher auch, hierzu Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Ein Gesamtverkehrskonzept über die betroffenen Quartiere des Hartenbergs ist parallel zum Bebauungsplanverfahren "H 97" in Erarbeitung.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

3. Anregung 3

- Email vom 17.01.2017 -

- **Verkehr, fließender Verkehr:**
Aus der vorgelegten Planung wäre nicht ersichtlich, wie die Ausfahrtsituation der Straße "Am Lungenberg" und für die letzten vier Häuser in der Jakob-Steffan-Straße erfolgen sollte.
- **Verkehr, ruhender Verkehr:**
Der Fortbestand der acht Parkplätze, die derzeit vor dem Anwesen "Jakob-Steffan-Straße 87" liegen, sei unklar. Es wird die Frage gestellt, wie die Planungen hierzu aussähen.
- **Naturdenkmal und Vogelschutzgebiet:**
Das Vogelschutzgebiet werde durch die zukünftige Wohnbebauung mit Lärm- und Lichteinwirkungen zwangsläufig beeinträchtigt. Es wird nachgefragt, wie für diesen Bereich die nötigen Schutzmaßnahmen aussähen.

- **Spielplatz im Quartier:**
Das neue Wohnquartier werde über eine nicht unerhebliche Anzahl neuer Wohneinheiten unter dem Motto "Wohnen am Hartenbergpark" verfügen. Da der Park bereits jetzt sehr stark beansprucht werde, müsse für die Kinder aus dem Quartier innerhalb des Planungsbereiches ein eigener Spielplatz vorgesehen werden. Es wird gefragt, ob ein solcher Spielplatz in den Planungen vorgesehen sei.

Abwägungsergebnis

Verkehr, fließender Verkehr

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Im fließenden (= fahrenden) Verkehr ist nicht alleinig die Gesamtsumme der neu hinzu kommenden Fahrzeuge von Bedeutung. Diese Gesamtsumme führt nicht zwangsläufig zu der Annahme, dass Straßennetz sei unterdimensioniert. Vielmehr ist die Kombination aus wer, in welche Richtung und zu welcher Uhrzeit sein Kfz bewegt, ausschlaggebend. Erst die Berücksichtigung dieser richtungsbezogenen und tageszeitlichen Verteilung der Neuverkehre und ihre Überlagerung mit der Bestandssituation im fließenden Verkehr geben Aufschluss über die letztlich an Strecken und Knoten zu bewältigenden Verkehrsströme. Diese Betrachtung ist Teil der verkehrsfachlichen Begutachtung und läuft ganz überwiegend nach in der Verkehrsplanungspraxis bundesweit anerkannten Verfahren.

Die verkehrsfachliche Begutachtung wird auch insbesondere die Straßen "Am Judensand" sowie die "Jakob-Steffan-Straße" dahingehend betrachten, ob Behinderungen für den fließenden Verkehr vorliegen, die einen Einsatz von Rettungskräften gefährden, den ÖPNV behindern bzw. den Verkehrsfluss bezüglich seiner Abwicklung grundsätzlich einschränken können. Bei Bedarf werden geeignete Maßnahmen ermittelt, z. B. die Schaffung von Ausweichstellen unter Verlängerung bereits vorhandener Haltverbotsbereichen an Parkplatz- und Tiefgaragenzufahrten.

Grundsätzlich ist anzustreben, die bereits vorhandenen Straßen und Knotenpunkte so zu ertüchtigen, dass sie das zusätzliche Verkehrsaufkommen abwickeln können. Die Option einer ergänzenden Verkehrserschließung durch die genannte Siedlung ("Kurzschluss Wallstraße") wird aus verkehrsfachlicher Sicht abgelehnt. Dieser Vorschlag würde angesichts der fehlenden Gehwege erhebliche Eingriffe in den Grünbestand und zur Schaffung der erforderlichen fahrdynamischen Voraussetzungen viele tiefbautechnische Maßnahmen hervorrufen. Auch die Querschnittsbreite der Fahrbahn reicht für eine Verlagerung der Erschließung in diesem Bereich nicht aus. Zudem würde diese Verkehrsstrasse mit den dann verlagerten Verkehrsbewegungen mitten durch eine bestehende Wohnsiedlung führen, was aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht abgelehnt wird.

Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird sehr kritisch gesehen und abgelehnt. Eine Einbahnregelung hätte für die Bewohner des gesamten über der Straße "Am Judensand" und der "Jakob-Steffan-Straße" erschlossenen Quartiers erhebliche Umweg Fahrten zur Folge, die weder zumutbar noch ökologisch vertretbar sind. Außerdem führen Einbahnstraßenregelungen wegen des fehl-

lenden Gegenverkehrs oftmals zu einem höheren Geschwindigkeitsniveau an. Zudem hätte eine Einbahnregelung negative Wirkungen auf die ÖPNV-Erschließung, da die Linien innerhalb des Quartiers nur noch in eine Richtung bedient werden könnten. Schließlich führt eine Einbahnstraße dazu, dass in den Zeiten der Spitzenbelastungen zu den Schulanfangs- und -endzeiten der zu- bzw. abfahrende Verkehr noch deutlich stärker auf jeweils einen Knoten gerichtet wäre, was von der Knotenleistungsfähigkeit her nicht darstellbar ist.

Aus Verkehrsbeobachtungen vor Ort ist bekannt, dass die Haltevorgänge der Linienbusse sich mindernd auf die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Knotens "Am Judensand/Am Fort Gonsenheim" auswirken. Teil des Arbeitsprogramms für die verkehrsfachliche Begutachtung ist daher auch, hierzu Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Ein Gesamtverkehrskonzept über die betroffenen Quartiere des Hartenbergs ist parallel zum Bebauungsplanverfahren "H 97" in Erarbeitung.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Verkehr, ruhender Verkehr

Bereits im Vorfeld der in 2014 durchgeführten Bürgerversammlung zum städtebaulichen Rahmenplan wurde die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit der zum damaligen Zeitpunkt bekannten Rahmenbedingungen des Projektes und weiterer, im Quartier bekannter Vorhaben geprüft und in einer Ersteinschätzung für machbar befunden. Gleichwohl wurde darauf hingewiesen, dass eine vertiefte verkehrsfachliche Prüfung erst dann sinnvoll sei, wenn die auf Basis des Rahmenplans entwickelte, letztendliche Ausgestaltung des Projektes definitiv vorliege. Dies könne und müsse spätestens im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgen und baue auf aktuellen verkehrsrelevanten Daten und Erhebungen auf.

Diese vertiefte verkehrsfachliche Betrachtung konnte daher sinnvoll erst im Laufe des Jahres 2016 begonnen werden. Die Ergebnisse werden in das Bebauungsplanverfahren "H 97" eingespeist.

In mehreren Koordinierungsrunden mit städtischen Ämtern und dem Vorhabenträger wurde auf die Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum hingewiesen. Hierbei wurde mehrfach die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg"; Bedeutung der Freizeitfunktion des Hartenbergparks) hervorgehoben. Dieser Bereich wurde von einem hierfür beauftragten Planungsbüro überarbeitet und wird als Planung im Bebauungsplanentwurf festgesetzt.

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stell-

plätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Naturdenkmal und Vogelschutzgebiet

Naturdenkmale werden aus wissenschaftlichen, naturgeschichtlichen oder landeskundlichen Gründen oder wegen ihrer Seltenheit, Eigenart oder Schönheit festgesetzt. Schutzgegenstand sind Einzelschöpfungen der Natur, im vorliegenden Fall ein waldartiger Bestand aus Bäumen, der für die Umwelt prägend und von besonderer Bedeutung ist. Anders als Tiere besitzen Vegetationsbestände gegenüber Lärmimmissionen eine sehr geringe bis keine Empfindlichkeit. Das Verbot von Beeinträchtigungen des Naturdenkmales gemäß § 2 der Verordnung zur Sicherung von Naturdenkmalen zielt dabei ab auf Handlungen zur direkten Zerstörung und Beseitigung, z. B. durch Inanspruchnahme oder auf sonstige Veränderungen z. B. durch Änderung der Grundwasserhältnisse. Der Bebauungsplanentwurf trägt dem mit seinen Festsetzungen Rechnung.

Zum Schutz des Naturdenkmales sind mit baulichen Anlagen Mindestabstände einzubalten. Es werden Flächen, die von der Bebauung freizubalten sind, festgesetzt. Die Vereinbarkeit der Planung mit dem Schutzzweck des Naturdenkmales wird im Verfahren nachgewiesen. Es wird zudem ein Baumgutachten erstellt, in dem zur Sicherung und zum Erhalt von Bäumen bauvorbereitende, baubegleitende Maßnahmen und Maßnahmen nach Abschluss des Bauvorhabens darzustellen sind. Dies beinhaltet auch Maßnahmen, die ggf. während des Abrisses von baulichen Anlagen zum Schutz der Bäume und Vegetationsbestände umzusetzen sind.

Gegenüber Lärmimmissionen weisen vor allem Tiere eine erhöhte Empfindlichkeit auf. Für das Bebauungsplanverfahren wird ein Artenschutzgutachten erstellt, das auch die Flächen des Naturdenkmales umfasst. In dem Gutachten werden die Auswirkungen durch Lärm- und Lichtimmissionen auf die Tierwelt, insbesondere Vögel, ermittelt und bewertet sowie geeignete Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung festzulegen. Dies umfasst auch die Abriss- und Bauphase.

Kinderspielplatz im Quartier

Innerhalb des Plangebiets und der privaten Freiflächen sind die gemäß Landesbauordnung erforderlichen Spielangebote zu erbringen. Darüber hinaus besteht seitens der Stadt die Forderung, Spielangebote auch für ältere Kinder anzubieten. Es wird im weiteren Verfahren geprüft, ob zur Sicherung der erforderlichen Flächen eine entsprechende Festsetzung im Bebauungsplanentwurf erfolgen muss.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

4. Anregung 4

- Schreiben vom 19.01.2017 -

- **Verkehr, fließender Verkehr:**
Die Straßen "Am Judensand" und "Jakob-Steffan-Straße" seien bereits bei der heutigen Verkehrsdichte am Rande ihrer Kapazität. Bei den bisherigen Erhebungen sei außer Acht gelassen worden, dass beide Straßen durch das erlaubte Parken am Straßenrand und den vorhandenen Fahrbahnquerschnitt nur einseitig befahrbar seien. Ein Begegnungsverkehr "PKW -Bus" oder "PKW - Kleintransporter" sei daher nicht mehr möglich. Daher wird angeregt, diesen Umstand im noch vorzulegenden Verkehrskonzept zu berücksichtigen. Weder eine Einbahnstraßenlösung noch eine Reduzierung der Parkierungsmöglichkeiten sei hierbei zielführend. Sollte der Verkehrsfluss nicht sichergestellt werden können, sei die Anzahl der geplanten Wohneinheiten im Quartier zu reduzieren. Alternativ könne eine zusätzliche Erschließung über die Anwohnerstraßen in Richtung Wallstraße angedacht werden.
- **Verkehr, ruhender Verkehr:**
Es werde in der aktuellen Planung außer Acht gelassen, dass sieben Parkplätze und ein Behindertenparkplatz im Bereich des Wendhammers bei Haus "Jakob-Steffan-Straße 81" entfallen. Durch den Wegfall werde die Parkplatzsituation gerade für Besucher des Parks und der Minigolfanlage noch verschärft. Daher werde angeregt, noch mindestens acht weitere Parkplätze oder mehr zu schaffen, um zumindest den Status Quo zu erhalten.
- **Freizeitnutzungen im Hartenbergpark/ Familienfreundlichkeit:**
Die aktuelle Planung widerspreche dem Stadtratsbeschluss zum städtebaulichen Rahmenplan, da der Park zugunsten der Wohnbebauung umgestaltet werden müsse. Daher wird angeregt, die Wohnbebauung so zu planen, dass der Park und seine Freizeitanlagen weder beeinträchtigt noch verlagert werden müssten.
- **Bebauung "Haus F":**
Die von der Jakob-Steffan-Straße einsehbare Traufhöhe von "Haus F" liege bei 17,85 m. Mit Blick auf Haus "Jakob-Steffan-Straße 81" mit seiner Firsthöhe von ca. 7,50 m und bei einem Abstand der beiden Häuser von 13,50 m sei keineswegs dem städtebaulichen Grundsatz der Anpassung an die umgebende Bebauung genüge getan. Es werde angeregt, das "Haus F" um ein Geschoss zu reduzieren und den Abstand soweit zu vergrößern, dass dem Grundsatz der Anpassung an die umgebende Bebauung entsprochen werde.

Abwägungsergebnis

Verkehr, fließender Verkehr

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkierungsanlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stell-

plätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Im fließenden (= fahrenden) Verkehr ist nicht alleinig die Gesamtsumme der neu hinzu kommenden Fahrzeuge von Bedeutung. Diese Gesamtsumme führt nicht zwangsläufig zu der Annahme, dass Straßennetz sei unterdimensioniert. Vielmehr ist die Kombination aus wer, in welche Richtung und zu welcher Uhrzeit sein Kfz bewegt, ausschlaggebend. Erst die Berücksichtigung dieser richtungsbezogenen und tageszeitlichen Verteilung der Neuverkehre und ihre Überlagerung mit der Bestandssituation im fließenden Verkehr geben Aufschluss über die letztlich an Strecken und Knoten zu bewältigenden Verkehrsströme. Diese Betrachtung ist Teil der verkehrsfachlichen Begutachtung und läuft ganz überwiegend nach in der Verkehrsplanungspraxis bundesweit anerkannten Verfahren.

Die verkehrsfachliche Begutachtung wird auch insbesondere die Straßen "Am Judensand" sowie die "Jakob-Steffan-Straße" dahingehend betrachten, ob Behinderungen für den fließenden Verkehr vorliegen, die einen Einsatz von Rettungskräften gefährden, den ÖPNV behindern bzw. den Verkehrsfluss bezüglich seiner Abwicklung grundsätzlich einschränken können. Bei Bedarf werden geeignete Maßnahmen ermittelt, z. B. die Schaffung von Ausweichstellen unter Verlängerung bereits vorhandener Haltverbotsbereichen an Parkplatz- und Tiefgaragenzufahrten.

Grundsätzlich ist anzustreben, die bereits vorhandenen Straßen und Knotenpunkte so zu ertüchtigen, dass sie das zusätzliche Verkehrsaufkommen abwickeln können. Die Option einer ergänzenden Verkehrserschließung durch die genannten Siedlung ("Kurzschluss Wallstraße") wird aus verkehrsfachlicher Sicht abgelehnt. Dieser Vorschlag würde angesichts der fehlenden Gehwege erhebliche Eingriffe in den Grünbestand und zur Schaffung der erforderlichen fabrdynamischen Voraussetzungen viele tiefbautechnische Maßnahmen hervorrufen. Auch die Querschnittsbreite der Fahrbahn reicht für eine Verlagerung der Erschließung in diesem Bereich nicht aus. Zudem würde diese Verkehrsstrasse mit den dann verlagerten Verkehrsbewegungen mitten durch eine bestehende Wohnsiedlung führen, was aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht abgelehnt wird.

Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird sehr kritisch gesehen und abgelehnt. Eine Einbahnregelung hätte für die Bewohner des gesamten über der Straße "Am Judensand" und der "Jakob-Steffan-Straße" erschlossenen Quartiers erhebliche Umweg Fahrten zur Folge, die weder zumutbar noch ökologisch vertretbar sind. Außerdem führen Einbahnstraßenregelungen wegen des fehlenden Gegenverkehrs oftmals zu einem höheren Geschwindigkeitsniveau an. Zudem hätte eine Einbahnregelung negative Wirkungen auf die ÖPNV-Erschließung, da die Linien innerhalb des Quartiers nur noch in eine Richtung bedient werden könnten. Schließlich führt eine Einbahnstraße dazu, dass in den Zeiten der Spitzenbelastungen zu den Schulanfangs- und -endzeiten der zu- bzw. abfahrende Verkehr noch deutlich stärker auf jeweils einen Knoten gerichtet wäre, was von der Knotenleistungsfähigkeit her nicht darstellbar ist.

Aus Verkehrsbeobachtungen vor Ort ist bekannt, dass die Haltevorgänge der Linienbusse sich mindernd auf die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Knotens "Am Judensand/Am Fort Gonsenheim" auswirken. Teil des Arbeitsprogramms für die verkehrsfachliche Begutachtung ist daher auch, hierzu Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Ein Gesamtverkehrskonzept über die betroffenen Quartiere des Hartenbergs ist parallel zum Bebauungsplanverfahren "H 97" in Erarbeitung.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung auf-

rechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Verkehr, ruhender Verkehr

Bereits im Vorfeld der in 2014 durchgeführten Bürgerversammlung zum städtebaulichen Rahmenplan wurde die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit der zum damaligen Zeitpunkt bekannten Rahmenbedingungen des Projektes und weiterer, im Quartier bekannter Vorhaben geprüft und in einer Ersteinschätzung für machbar befunden. Gleichwohl wurde darauf hingewiesen, dass eine vertiefte verkehrsfachliche Prüfung erst dann sinnvoll sei, wenn die auf Basis des Rahmenplans entwickelte, letztendliche Ausgestaltung des Projektes definitiv vorliege. Dies könne und müsse spätestens im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgen und baue auf aktuellen verkehrsrelevanten Daten und Erhebungen auf.

Diese vertiefte verkehrsfachliche Betrachtung konnte daher sinnvoll erst im Laufe des Jahres 2016 begonnen werden. Die Ergebnisse werden in das Bebauungsplanverfahren "H 97" eingespeist.

In mehreren Koordinierungsrunden mit städtischen Ämtern und dem Vorhabenträger wurde auf die Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum hingewiesen. Hierbei wurde mehrfach die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg"; Bedeutung der Freizeitfunktion des Hartenbergparks) hervorgehoben. Dieser Bereich wurde von einem hierfür beauftragten Planungsbüro überarbeitet und wird als Planung im Bebauungsplanentwurf festgesetzt.

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Freizeiteinrichtungen im Hartenbergpark (Familienfreundlichkeit)

Der geplanten Wohnbebauung wurde seitens der politischen Gremien mit der Maßgabe zugestimmt, dass die bestehenden Naherholungsangebote im Hartenbergpark nicht beeinträchtigt werden oder gar verloren gehen. Entsprechend werden zukünftig alle bestehenden Freizeit-Nutzungsformen (Spiel, Sport, Naherholung etc.) im Hartenbergpark erhalten bleiben. Die Nutzung des Parks wird nicht eingeschränkt. Die Entwicklung der Wohngebietsflächen ist auf das

Gelände der ehemaligen Peter-Jordan-Schule beschränkt. Die angrenzenden Flächen des Hartenbergparks werden nicht überplant.

Das öffentliche Interesse an der Freizeitnutzung des öffentlichen Parks hat Vorrang vor privaten Befindlichkeiten. Dies bleibt mit der Schaffung des Baurechts gewährleistet. Darüber hinaus wird der im Hartenbergpark vorhandene Bolzplatz aufgewertet. Ziel ist die Schaffung eines neuwertigen Spielfeldes, das mit entsprechendem Belag und verschiedenen Linierungen und Toren multifunktional nutzbar sein wird.

Eine Verlagerung eines Spielangebotes innerhalb des Hartenbergparks führt auch nicht zu einer Verkleinerung von Flächen, da der bisherige Standort beispielsweise der Seilbahn entsprechend als Freifläche informell nutz- und erlebbar wird.

Die Verlegung der Seilbahn ist begründet in einer Entzerrung der unterschiedlichen Nutzungen und dient der Konfliktminimierung. Bei der Neuverortung des linearen Spielgerätes "Seilbahn" wird ein adäquater, wegebegleitender Bereich gewählt, der heute informell nutzbar ist, sodass keine derzeitige Nutzung davon negativ beeinflusst wird.

Bebauung "Haus F"

Gemäß städtebaulichem Rahmenplan sind im gesamten Gebiet vier Vollgeschosse möglich. Das geplante Sockelgeschoss der Tiefgarage sowie das Staffelgeschoss stellen im Sinne der Landesbauordnung kein Vollgeschoss dar. Das Staffelgeschoss ist im Architekturentwurf zudem so geplant, dass es gegenüber der Nachbarbebauung zurückspringt, sodass in diesem Bereich visuell die Attika des vierten Vollgeschosses wahrgenommen wird.

Der Abstand von "Haus F" zur Grundstücksgrenze wurde zwischenzeitlich auf drei Meter erhöht. Ergänzend soll in diesem Bereich zur Minderung der Fassadenwirkung eine Pflanzung vorgenommen und entsprechend im Bebauungsplanentwurf umgesetzt werden. Die genaue Positionierung des Gebäudes "Haus F" sowie die exakte Höhenentwicklung wurden noch einmal planerisch überprüft und werden entsprechend als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf einfließen.

Zudem wurde im Vorgriff auf den Bebauungsplanentwurf in "Planstufe I" bereits die Tiefgaragenzufahrt entgegen der Planung im Wettbewerbsverfahren nach Osten verlagert, um die potenziellen Beeinträchtigungen für die Nachbarbebauung bereits planerisch im Vorfeld zu lösen.

Eine Wertminderung der Bestandsimmobilien geht mit der Planung des neuen Wohnquartiers und der Umnutzung des nicht mehr genutzten Schulgeländes in der Nachbarschaft nicht einher.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

5. Anregung 5

- Email vom 22.01.2017 -

- **Bebauung "Haus F":**

Als Eigentümer und Bewohner eines Hauses, welches fast direkt an das Planungsgebiet angrenze, sei man besonders stark von den Plänen zur Bauung des Areals der ehem. Peter-Jordan-Schule betroffen. Das Haus sei als Neubürger von den Erstbesitzern erworben und saniert worden. Damit habe man in den Stadtteil investiert. Diese Investition sei jedoch im Zusammenhang mit einer existierenden Bauungssituation getätigt worden, die sich nunmehr nach den bisher vorliegenden Planungsunterlagen sehr deutlich verändern werde. Es wird die Hoffnung geäußert, dass im Planungsverfahren nicht die Möglichkeiten für Neuanwohner des Hartenbergs im Vordergrund stünden, sondern dass in gleichem Maße die Interessen der bisherigen Anwohner berücksichtigt würden.

- **Verkehr, fließender Verkehr:**
In den letzten Jahren sei es zu einer immer stärkeren baulichen Verdichtung am Hartenberg und damit zu einer problematischen Verkehrs- und Parksituation gekommen. Hinzu komme der Verkehr zu den beruflichen Schulen. Die Situation werde an Wochenenden in den Sommermonaten noch verschärft, weil dann der Minigolfplatz am Lungenberg für Turniere genutzt werde und weil viele Familien aus anderen Stadtteilen den Hartenbergpark als Freizeitgelände nutzen. Und für den Transport der Gerätschaften werde das Auto genutzt und nicht die öffentlichen Verkehrsmittel.

Da seit einigen Wochen zwei Buslinien (64 und 65) regelmäßig in relativ enger Taktung die Jakob-Steffan-Straße und den Judensand befahren würden, komme es immer wieder zu einer Begegnung der Busse. Dabei sei mehrfach zu beobachten gewesen, dass wegen der parkenden Autos ein Bus auf den Fußgängerweg ausweichen müsse. Dies sei manchmal auch bei entgegenkommenden PKWs notwendig.

- **Verkehr, ruhender Verkehr:**
Aus den Unterlagen sei zudem zu entnehmen, dass im straßennahen Bereich fünfgeschossige Gebäude geplant seien. Bei einer entsprechend hohen Zahl von Wohneinheiten sei mit einer starken Zunahme des Verkehrsaufkommens und des Bedarfs an Parkplätzen zu rechnen. Dafür spreche auch, dass eine Tiefgarage geplant sei, die bestenfalls von Wohnungsbesitzern und Mietern, nicht jedoch von Besuchern, Handwerkern usw. genutzt werden könne. Es sei daher ein schlüssiges Verkehrskonzept erwünscht, das ggf. eine weitere Straße aus dem Hartenbergviertel einplane, um lange Wartezeiten an der Ampel "Judensand - Fort Gonsenheim" zu vermeiden. Der Ausbau des vorhandenen Weges hinter der Berufsschule könne hier eine mögliche Lösung zu sein.
- **Geologische Situation:**
Vom Hartenberg werde immer wieder als einem "Quellgebiet" gesprochen, bei dem es auch durch die Baumaßnahmen der letzten Jahre im Bereich der Jakob-Steffan-Straße zu Umleitungen der Wasserströme unter der Oberfläche gekommen sei. Zudem sei eine starke Austrocknung des Bodens vorhanden. Durch eine tiefer gehende Bebauung des Schulareals, die sich durch den Bau einer Tiefgarage ergeben werde, könne es zu weiteren Veränderungen im Boden kommen, die wiederum die Fundamente der am Hang liegenden Häuser bedrohen könnten. Nicht zu vernachlässigen seien auch die starken Erschütterungen am Hang, die bereits beim Bau der Tiefgarage zu den Häusern "12 a" und "12 b" bemerkbar gewesen seien.

Eine Veränderung der Wasserströme könnte zudem auch das hangseitig unterhalb der beplanten Fläche liegende Naturdenkmal und die dortigen Bäume, insbesondere eine große Eiche, schädigen. Dies gelte vor allem dann, wenn die Bebauung von Häusern und der Tiefgarage sehr weit im Bereich vor der Schule erfolge, der bisher nicht bebaut ist.

Weiterhin werde eine schonende Gründung vor allem der Tiefgarage als sehr wichtig angesehen. Aufgrund der geologischen Situation am Hang seien Rissbildungen und andere Schädigungen der vorhandenen Bausubstanz zu befürchten. Notwendig sei eine transparente und umfassende Information über

die geplanten Maßnahmen mit der Möglichkeit, eventuelle Veränderungen der Bausubstanz infolge der Baumaßnahmen dokumentieren zu können.

- **Baumschutz**
Wie den Plänen zu entnehmen sei, werde ein Gebäude fast vor der Einfahrt zur Anwohnerstraße zum Liegen kommen. Häuser seien sehr schnell zu ersetzen und doch würden kurzfristige Bauinteressen immer wieder dem Schutz von Bäumen vorgezogen, die im Zweifelsfall viele Jahrzehnte brauchen, um die aktuelle Größe zu erreichen.
- **Baumasse und Gutachten allgemein**
Die Einwände wenden sich zusammenfassend vor allem gegen ein hoch verdichtetes Bauen mit Häusern, die mehr als vier Geschosse umfassen und eine Ausweitung der Bebauung, die den Bereich vor der Schule betreffe. Es werden insbesondere ein schlüssiges Verkehrskonzept, ein Plan, der den Naturschutz rund um das Baugebiet sichere und eine schonende Gründung der Bebauung eingefordert.

Abwägungsergebnis

Bebauung "Haus F"

Gemäß städtebaulichem Rahmenplan sind im gesamten Gebiet vier Vollgeschosse möglich. Das geplante Sockelgeschoss der Tiefgarage sowie das Staffelgeschoss stellen im Sinne der Landesbauordnung kein Vollgeschoss dar. Das Staffelgeschoss ist im Architekturentwurf zudem so geplant, dass es gegenüber der Nachbarbebauung zurückspringt, sodass in diesem Bereich visuell die Attika des vierten Vollgeschosses wahrgenommen wird.

Der Abstand von "Haus F" zur Grundstücksgrenze wurde zwischenzeitlich auf drei Meter erhöht. Ergänzend soll in diesem Bereich zur Minderung der Fassadenwirkung eine Pflanzung vorgenommen und entsprechend im Bebauungsplanentwurf umgesetzt werden. Die genaue Positionierung des Gebäudes "Haus F" sowie die exakte Höhenentwicklung wurden noch einmal planerisch überprüft und werden entsprechend als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf einfließen.

Zudem wurde im Vorgriff auf den Bebauungsplanentwurf in "Planstufe I" bereits die Tiefgaragenzufahrt entgegen der Planung im Wettbewerbsverfahren nach Osten verlagert, um die potenziellen Beeinträchtigungen für die Nachbarbebauung bereits planerisch im Vorfeld zu lösen.

Eine Wertminderung der Bestandsimmobilien geht mit der Planung des neuen Wohnquartiers und der Umnutzung des nicht mehr genutzten Schulgeländes in der Nachbarschaft nicht einher.

Verkehr, fließender Verkehr

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Im fließenden (= fahrenden) Verkehr ist nicht alleinig die Gesamtsumme der neu hinzu kommenden Fahrzeuge von Bedeutung. Diese Gesamtsumme führt nicht zwangsläufig zu der An-

nahme, dass Straßennetz sei unterdimensioniert. Vielmehr ist die Kombination aus wer, in welche Richtung und zu welcher Uhrzeit sein Kfz bewegt, ausschlaggebend. Erst die Berücksichtigung dieser richtungsbezogenen und tageszeitlichen Verteilung der Neuverkehre und ihre Überlagerung mit der Bestandssituation im fließenden Verkehr geben Aufschluss über die letztlich an Strecken und Knoten zu bewältigenden Verkehrsströme. Diese Betrachtung ist Teil der verkehrsfachlichen Begutachtung und läuft ganz überwiegend nach in der Verkehrsplanungspraxis bundesweit anerkannten Verfahren.

Die verkehrsfachliche Begutachtung wird auch insbesondere die Straßen "Am Judensand" sowie die "Jakob-Steffan-Straße" dahingehend betrachten, ob Behinderungen für den fließenden Verkehr vorliegen, die einen Einsatz von Rettungskräften gefährden, den ÖPNV behindern bzw. den Verkehrsfluss bezüglich seiner Abwicklung grundsätzlich einschränken können. Bei Bedarf werden geeignete Maßnahmen ermittelt, z. B. die Schaffung von Ausweichstellen unter Verlängerung bereits vorhandener Haltverbotsbereichen an Parkplatz- und Tiefgaragenzufahrten.

Grundsätzlich ist anzustreben, die bereits vorhandenen Straßen und Knotenpunkte so zu ertüchtigen, dass sie das zusätzliche Verkehrsaufkommen abwickeln können. Die Option einer ergänzenden Verkehrserschließung durch die genannten Siedlung ("Kurzschluss Wallstraße") wird aus verkehrsfachlicher Sicht abgelehnt. Dieser Vorschlag würde angesichts der fehlenden Gebwege erhebliche Eingriffe in den Grünbestand und zur Schaffung der erforderlichen fahrdynamischen Voraussetzungen viele tiefbautechnische Maßnahmen hervorrufen. Auch die Querschnittsbreite der Fabrbahn reicht für eine Verlagerung der Erschließung in diesem Bereich nicht aus. Zudem würde diese Verkehrsstrasse mit den dann verlagerten Verkehrsbewegungen mitten durch eine bestehende Wohnsiedlung führen, was aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht abgelehnt wird.

Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird sehr kritisch gesehen und abgelehnt. Eine Einbahnregelung hätte für die Bewohner des gesamten über der Straße "Am Judensand" und der "Jakob-Steffan-Straße" erschlossenen Quartiers erhebliche Umweg Fahrten zur Folge, die weder zumutbar noch ökologisch vertretbar sind. Außerdem führen Einbahnstraßenregelungen wegen des fehlenden Gegenverkehrs oftmals zu einem höheren Geschwindigkeitsniveau an. Zudem hätte eine Einbahnregelung negative Wirkungen auf die ÖPNV-Erschließung, da die Linien innerhalb des Quartiers nur noch in eine Richtung bedient werden könnten. Schließlich führt eine Einbahnstraße dazu, dass in den Zeiten der Spitzenbelastungen zu den Schulanfangs- und -endzeiten der zu- bzw. abfahrende Verkehr noch deutlich stärker auf jeweils einen Knoten gerichtet wäre, was von der Knotenleistungsfähigkeit her nicht darstellbar ist.

Aus Verkehrsbeobachtungen vor Ort ist bekannt, dass die Haltevorgänge der Linienbusse sich mindernd auf die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Knotens "Am Judensand/Am Fort Gonsenheim" auswirken. Teil des Arbeitsprogramms für die verkehrsfachliche Begutachtung ist daher auch, hierzu Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Ein Gesamtverkehrskonzept über die betroffenen Quartiere des Hartenbergs ist parallel zum Bebauungsplanverfahren "H 97" in Erarbeitung.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Verkehr, ruhender Verkehr

Bereits im Vorfeld der in 2014 durchgeführten Bürgerversammlung zum städtebaulichen Rahmenplan wurde die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit der zum damaligen Zeitpunkt bekannten Rahmenbedingungen des Projektes und weiterer, im Quartier bekannter Vorhaben geprüft und in einer Ersteinschätzung für machbar befunden. Gleichwohl wurde darauf hingewiesen, dass eine vertiefte verkehrsfachliche Prüfung erst dann sinnvoll sei, wenn die auf Basis des Rahmenplans entwickelte, letztendliche Ausgestaltung des Projektes definitiv vorliege. Dies könne und müsse spätestens im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgen und baue auf aktuellen verkehrsrelevanten Daten und Erhebungen auf.

Diese vertiefte verkehrsfachliche Betrachtung konnte daher sinnvoll erst im Laufe des Jahres 2016 begonnen werden. Die Ergebnisse werden in das Bebauungsplanverfahren "H 97" eingespeist.

In mehreren Koordinierungsrunden mit städtischen Ämtern und dem Vorhabenträger wurde auf die Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum hingewiesen. Hierbei wurde mehrfach die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg"; Bedeutung der Freizeifunktion des Hartenbergparks) hervorgehoben. Dieser Bereich wurde von einem hierfür beauftragten Planungsbüro überarbeitet und wird als Planung im Bebauungsplanentwurf festgesetzt.

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Geologische Situation

Das Gebiet des Hartenbergs wurde über einen Zeitraum von rund 150 Jahren (1811 – 1964) durch Festungsanlagen geprägt. Auch heute befinden sich noch Reste der Anlagen (Mauerreste, aufgefüllte Gräben und Gänge etc.) im Untergrund. Die oberflächennahe Geologie und Hydrogeologie ist somit schon sehr lange stark verändert. Dies äußert sich u. a. in einer besonders guten Wasserwegsamkeit entlang der ehemaligen Festungsgräben, Miniergänge und Dränleitungen. In sehr nassen Jahren kann es somit zu punktuellen Wasseraustritten kommen, in trockenen Jahren dagegen zu relativer Austrocknung.

Die besondere "Wassersituation" des Hartenbergs, geprägt durch ehemalige Festungsanlagen und deren unterirdische Wasserwegsamkeiten ist seit einem Schadensfall (Wasserrohrbruch) im September/Oktober 2003 ausreichend bekannt. Da die Lage des ehemaligen Forts Hartenberg inzwischen detailgenau kartiert ist, kann sie bei der Planung entsprechend berücksichtigt werden.

Insbesondere wird bei der Planung der Entwässerung sorgfältig darauf geachtet, dass Niederschlagswasser von Wegen, Straßen und Dachflächen nicht mehr als bisher in wasserwegsame unterirdische Gräben und Gänge gelangt.

Um nachteilige Auswirkungen auf die Nachbarbebauung (z.B. Setzungen) auszuschließen, sind folgende Maßnahmen bzw. Untersuchungen vorgesehen.

- detaillierte Baugrunduntersuchung, ggf. mit Beweissicherung,
- schonende Untergrundverbesserung unter Vermeidung starker Erschütterungen,
- an die besondere Untergrundsituation angepasste Entwässerungsplanung.

Durch den Bau von Tiefgaragen sind bei Eingriffen in das historische Graben- und Gangsystem Änderungen im Wasserhaushalt möglich, jedoch sieht die Planung nur eine eingeschossige Tiefgarage vor. Daher ist eine Unterbrechung der wasserwegsamem ehemaligen Festungsgräben nicht zu befürchten.

Hinsichtlich der Baugrundstabilität, der Grundwasserverhältnisse und einer eventuellen Schadstoffbelastung der Auffüllungen ist eine detaillierte Baugrunderkundung vorgesehen. Sobald die Ergebnisse vorliegen, kann auch eine Prognose zum Grundwasserhaushalt erfolgen sowie die Art der Gründung entschieden werden. Dabei werden auch die Belange des Denkmalschutzes und der Schutz der Nachbarbebauung berücksichtigt.

Für das Bebauungsplanverfahren werden ein Baugrundgutachtengutachten und ein Entwässerungskonzept erstellt.

Gemäß § 2 der Verordnung zur Sicherung von Naturdenkmälern im Stadtkreis Mainz ist die Entfernung, Zerstörung oder sonstige Veränderung der Naturdenkmäler verboten. Als Veränderung gilt auch jede sonstige Störung des Wachstums z.B. durch Veränderung der Wasserverhältnisse. Im zu erstellenden Entwässerungskonzept wird dies berücksichtigt und die Entwässerung so geplant, dass eine Beeinträchtigung des Naturdenkmals ausgeschlossen werden kann.

Baumschutz

Im Bebauungsplanverfahren wird der Schutz von Bäumen sachgerecht berücksichtigt.

Das Landschaftsschutzgebiet und das Naturdenkmal mit ihrem Baumbestand werden nicht überplant und erhalten. Die Wohnbebauung hat Schutzabstände zu den Schutzgebieten einzuhalten. Die Zielsetzungen und fachlichen Vorgaben des Rahmenplanes zum Erhalt von Gehölzen und Einzelbäumen werden im Grundsatz berücksichtigt. Für das Bebauungsplanverfahren wird ein Baumgutachten erstellt, das den langfristigen Gehölzerhalt sicherstellen soll. Die im Ergebnis des Gutachtens umzusetzenden Vorgaben zum Erhalt von Bäumen und Gehölzen werden falls erforderlich in den Bebauungsplanentwurf als Festsetzung übernommen oder über vertragliche Regelungen (gemäß § 11 BauGB) gewährleistet.

Der Gehölzstreifen im Osten wird im Grundsatz erhalten, ebenso wie die vorhandenen Gehölze im Norden außerhalb des Baugrundstückes. Einzelne Bäume auf dem Baugrundstück, die derzeit zur Grüneinbindung beitragen, können nicht erhalten werden.

Baumasse und Gutachten allgemein

Für das Bebauungsplanverfahren sind verschiedene Gutachten zu erstellen, um den Belangen der Umwelt Rechnung zu tragen. Die Ergebnisse aus dem Artenschutzgutachten und dem Baumgutachten werden im Bebauungsplan entsprechend berücksichtigt. Im Zuge der Gutachten wird insbesondere geprüft, ob die Planung mit den angrenzenden Schutzgebieten vereinbar ist und welche Maßnahmen hierzu umgesetzt werden müssen.

Darüber hinaus wird ein Baugrundgutachten erstellt, das u.a. Aussagen zum Aufbau des Baugrundes und die bodenmechanischen Eigenheiten wie das Setzungsverhalten oder die Tragfähigkeit liefert und Empfehlungen für die Gründung gibt.

Im Zuge des weiteren Bebauungsplanverfahrens wird eine umfassende Verkehrsuntersuchung durchgeführt, mit der das zu erwartende Verkehrsaufkommen abgeschätzt und die Verkehrsbelastung an den maßgebenden Knotenpunkten prognostiziert wird. Zudem wird die vorhandene Situation des ruhenden Verkehrs analysiert. Die Ergebnisse fließen in das Bebauungsplanverfahren ein.

Den Anregungen kann in o. g. Umfang gefolgt werden.

6. Anregung 6

- Email vom 26.01.2017 mit Anlagen -

- **Wettbewerbsverfahren:**
Dem vorliegenden Konzept stehe man als bestmögliches Ergebnis eines Wettbewerbs grundsätzlich positiv gegenüber. In diesem Sinne seien die vorgebrachten Einwände als konstruktive Kritik und Verbesserungsvorschläge zu verstehen. Es werde um Korrektur der festgestellten Überschreitungen von rechtlichen Maßgaben und um Berücksichtigung der Vorschläge zur angemessenen Einfügung der Neubebauung in den Stadtteil gebeten.
- **Verkehr, fließender Verkehr:**
Die geplante spitzwinklige Straßeneinmündung im Kurvenbereich der Jakob-Steffan-Straße sei unübersichtlich und stelle eine Gefahrenquelle dar. Die s-förmige Straßenführung zwischen Jakob-Steffan-Straße und dem stark abfallenden und nur einspurigen Lungenberg-Zubringer sei zu eng und werde dem Verkehrsaufkommen nicht gerecht.
Die fussläufige Anbindung an den bestehenden Fußweg Richtung Lungenberg sei zudem nicht nachgewiesen und durch die grenznahe Bebauung von "Haus F" nicht gegeben. Es werde daher vorgeschlagen, eine senkrechte Straßenanbindung an die Jakob-Steffan-Straße zu planen, um einen sicheren Abbiegeverkehr in beide Richtungen der Hauptstraße zu ermöglichen. Die bis zur Lieferstraße verbreiterte Zufahrt erlaube einen störungsfreien Gegenverkehr für das Neubaugebiet und zum Lungenberg. Die bestehende Fußwegverbindung sei zudem durch die Verschiebung von "Haus F" nach Norden gewährleistet.
- **Verkehr, ruhender Verkehr:**
Durch die geplante Straßenführung vor der "Jakob-Steffan-Straße 81" entfielen öffentliche Parkplätze. Die bestehenden Parkplätze könnten durch eine senkrechte Straßenanbindung an die Jakob-Steffan-Straße erhalten bleiben und würden sinnvoll die nachzuweisenden Stellplätze des Neubaugebiets ergänzen.
- **Bebauung "Haus F":**
"Haus F" unterschreite den gemäß LBauO erforderlichen Mindestgrenzabstand (hier bis zur Fahrbahnkante) von 3,00 m. "Haus F" überschreite zudem die Maßgabe des Rahmenplans um ein Vollgeschoss, nach dem nur eine viergeschossige Bebauung plus Staffelgeschoss zulässig sei. Das Sockelgeschoss (2,50 m) rage im Mittel aber um mehr als 1,40 m über das Gelände hinaus und stelle damit gemäß LBauO ein Vollgeschoss dar. Der grenzständige, 17,85 m hohe Baukörper von "Haus F" überrage maßstabssprengend die angrenzende 1,5-geschossige EFH-Bebauung.
Es werde daher vorgeschlagen, das Gebäude LBauO-gerecht abzusenken und durch Verschiebung und Verschwenkung den Rahmenplan bzw. die LBauO

einzuhalten. Hierdurch wären die Abstandsflächen zwischen "Haus E" und "Haus F" zu gewährleisten und durch die Verschwenkung dem Gebäude die Massivität in der Sichtachse der Jakob-Steffan-Straße genommen. Gleichzeitig könne der Übergang zur kleinteiligen Nachbarbebauung verbessert werden. Durch den gewonnenen Grenzabstand könnten zugleich die beschriebene Gehwegverbindung und die Fahrbahnverbreiterung gewährleistet werden.

- **Verschiebung der Tiefgarage und Sicherung der Bauminself:**
Gemäß der Planung werde der als "grünes Gelenk" im Rahmenplan ausgedescribete Baumbestand in der Grundstückmitte bis auf eine kleine, südliche Baumgruppe reduziert. Durch die dicht an die verbliebenen Bäume angrenzende Tiefgarage seien deren Überlebenschancen in Frage zu stellen. Der erforderliche Kinderspielplatz sei zudem nicht ausgewiesen. Es werde daher vorgeschlagen, den Erhalt der Baumgruppe durch Verschiebung der Tiefgarage nach Westen ohne wirtschaftlichen Nachteil zu gewährleisten. Das Entwurfskonzept einer grünen, baumbestandenen Mitte und als Ende der Grünachse vom Taubertsbergbad über das Stadion bis zum Hartenbergpark könne hierdurch gewährleistet werden.
- **Kinderspielplatz im Quartier:**
Der quartierseigene Kinderspielplatz in der grünen Mitte sei im Sinne der sozialen Kontrolle und Nutzung wie eine Belebung der Freianlagen durch die Bewohner als wertvoll anzusehen.
- **Überbauung östlicher Grünstreifen / Bebauung "Haus H" und "Haus J":**
Die östlichen Grünflächen und die zu erhaltenden Abstandsflächen zum sonstigen Grünbestand würden durch die beiden Baukörper "Haus H" und "Haus J" überbaut. Damit würden die im Rahmenplan definierten Abstandsflächen verletzt. Die Baukörper seien aus den gemäß Rahmenplan festgelegten Tabuzonen zu rücken. Dabei entstünde kein wirtschaftlicher Nachteil.
- **Grenzbebauung im Norden, Bebauung "Haus A" und Tiefgarage:**
Gemäß grafischem Nachweis rücke "Haus A" ohne den gemäß LBauO erforderlichen 3 m-Mindestgrenzabstand bis an die Grundstücksgrenze heran. Durch die Überbauung und insbesondere durch die Tiefgarage werde der auf dem Baugelände erhaltenswerte nördliche Baumbestand (hinter dem vorhandenen Ballfangzaun) unnötigerweise dezimiert. Die Wohnnutzung werde dadurch unvorteilhafter Weise nahe an die Schall- und Konfliktquellen (Seilbahn) herangerückt. Es werde daher vorgeschlagen, die Baukörper LBauO-gerecht vom Baumbestand von der Grundstücksgrenze weg zu verschieben. Denn der bestehende Gehölzstreifen stelle eine "kostenlose" Wohnqualität dar und diene als Grünpuffer zwischen Park und Quartier.
- **Freizeitnutzungen im Hartenbergpark/ Familienfreundlichkeit:**
Die von den Wohnbaugesellschaften geschuldete Aufwertung des desolaten Ascheplatzes als Ersatz für den entfallenen Fußballplatz sei nicht verbindlich fixiert und in seiner Qualität nicht belegt. Die Ausführung des Ballsportplatzes müsse daher als Textbaustein wie folgt in den Bebauungsplandtext aufgenommen werden: *"Die Anlage ist gemäß fachlichen Standards als professionelle Sportstätte, z. B. mit Ballfangzaun, lärmschluckenden Sportbelag und diversen Ballsportmarkierungen auszustatten."*

Abwägungsergebnis

Wettbewerbsverfahren

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens positiv aufgenommen wird. Die im Zuge des Bebauungsplanverfahrens vorgebrachten Anregungen und Vorschläge werden im Zuge des weiteren Verfahrens fachlich geprüft.

Eine Überschreitung von rechtlichen Maßgaben in welcher Form auch immer kann bis dato nicht festgestellt werden.

Verkehr, fließender Verkehr

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Im fließenden (= fahrenden) Verkehr ist nicht alleinig die Gesamtsumme der neu hinzu kommenden Fahrzeuge von Bedeutung. Diese Gesamtsumme führt nicht zwangsläufig zu der Annahme, dass Straßennetz sei unterdimensioniert. Vielmehr ist die Kombination aus wer, in welche Richtung und zu welcher Uhrzeit sein Kfz bewegt, ausschlaggebend. Erst die Berücksichtigung dieser richtungsbezogenen und tageszeitlichen Verteilung der Neuverkehre und ihre Überlagerung mit der Bestandssituation im fließenden Verkehr geben Aufschluss über die letztlich an Strecken und Knoten zu bewältigenden Verkehrsströme. Diese Betrachtung ist Teil der verkehrsfachlichen Begutachtung und läuft ganz überwiegend nach in der Verkehrsplanungspraxis bundesweit anerkannten Verfahren.

Die verkehrsfachliche Begutachtung wird auch insbesondere die Straßen "Am Judensand" sowie die "Jakob-Steffan-Straße" dahingehend betrachten, ob Behinderungen für den fließenden Verkehr vorliegen, die einen Einsatz von Rettungskräften gefährden, den ÖPNV behindern bzw. den Verkehrsfluss bezüglich seiner Abwicklung grundsätzlich einschränken können. Bei Bedarf werden geeignete Maßnahmen ermittelt, z. B. die Schaffung von Ausweichstellen unter Verlängerung bereits vorhandener Haltverbotsbereichen an Parkplatz- und Tiefgaragenzufahrten.

Grundsätzlich ist anzustreben, die bereits vorhandenen Straßen und Knotenpunkte so zu ertüchtigen, dass sie das zusätzliche Verkehrsaufkommen abwickeln können. Die Option einer ergänzenden Verkehrserschließung durch die genannten Siedlung ("Kurzschluss Wallstraße") wird aus verkehrsfachlicher Sicht abgelehnt. Dieser Vorschlag würde angesichts der fehlenden Gehwege erhebliche Eingriffe in den Grünbestand und zur Schaffung der erforderlichen fabrdynamischen Voraussetzungen viele tiefbautechnische Maßnahmen hervorrufen. Auch die Querschnittsbreite der Fahrbahn reicht für eine Verlagerung der Erschließung in diesem Bereich nicht aus. Zudem würde diese Verkehrsstrasse mit den dann verlagerten Verkehrsbewegungen mitten durch eine bestehende Wohnsiedlung führen, was aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht abgelehnt wird.

Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird sehr kritisch gesehen und abgelehnt. Eine Einbahnregelung hätte für die Bewohner des gesamten über der Straße "Am Judensand" und der "Jakob-Steffan-Straße" erschlossenen Quartiers erhebliche Umweg Fahrten zur Folge, die weder zumutbar noch ökologisch vertretbar sind. Außerdem führen Einbahnstraßenregelungen wegen des fehlenden Gegenverkehrs oftmals zu einem höheren Geschwindigkeitsniveau an. Zudem hätte eine

Einbahnregelung negative Wirkungen auf die ÖPNV-Erschließung, da die Linien innerhalb des Quartiers nur noch in eine Richtung bedient werden könnten. Schließlich führt eine Einbahnstraße dazu, dass in den Zeiten der Spitzenbelastungen zu den Schulanfangs- und -endzeiten der zu- bzw. abfahrende Verkehr noch deutlich stärker auf jeweils einen Knoten gerichtet wäre, was von der Knotenleistungsfähigkeit her nicht darstellbar ist.

Aus Verkehrsbeobachtungen vor Ort ist bekannt, dass die Haltevorgänge der Linienbusse sich mindernd auf die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Knotens "Am Judensand/Am Fort Gonsenheim" auswirken. Teil des Arbeitsprogramms für die verkehrsfachliche Begutachtung ist daher auch, hierzu Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Ein Gesamtverkehrskonzept über die betroffenen Quartiere des Hartenbergs ist parallel zum Bebauungsplanverfahren "H 97" in Erarbeitung.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Verkehr, ruhender Verkehr

Bereits im Vorfeld der in 2014 durchgeführten Bürgerversammlung zum städtebaulichen Rahmenplan wurde die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit der zum damaligen Zeitpunkt bekannten Rahmenbedingungen des Projektes und weiterer, im Quartier bekannter Vorhaben geprüft und in einer Ersteinschätzung für machbar befunden. Gleichwohl wurde darauf hingewiesen, dass eine vertiefte verkehrsfachliche Prüfung erst dann sinnvoll sei, wenn die auf Basis des Rahmenplans entwickelte, letztendliche Ausgestaltung des Projektes definitiv vorliege. Dies könne und müsse spätestens im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgen und baue auf aktuellen verkehrsrelevanten Daten und Erhebungen auf.

Diese vertiefte verkehrsfachliche Betrachtung konnte daher sinnvoll erst im Laufe des Jahres 2016 begonnen werden. Die Ergebnisse werden in das Bebauungsplanverfahren "H 97" eingespeist.

In mehreren Koordinierungsrunden mit städtischen Ämtern und dem Vorhabenträger wurde auf die Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum hingewiesen. Hierbei wurde mehrfach die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg"; Bedeutung der Freizeitfunktion des Hartenbergparks) hervorgehoben. Dieser Bereich wurde von einem hierfür beauftragten Planungsbüro überarbeitet und wird als Planung im Bebauungsplanentwurf festgesetzt.

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Bebauung "Haus F"

Gemäß städtebaulichem Rahmenplan sind im gesamten Gebiet vier Vollgeschosse möglich. Das geplante Sockelgeschoss der Tiefgarage sowie das Staffelgeschoss stellen im Sinne der Landesbauordnung kein Vollgeschoss dar. Das Staffelgeschoss ist im Architekturentwurf zudem so geplant, dass es gegenüber der Nachbarbebauung zurückspringt, sodass in diesem Bereich visuell die Attika des vierten Vollgeschosses wahrgenommen wird.

Der Abstand von "Haus F" zur Grundstücksgrenze wurde zwischenzeitlich auf drei Meter erhöht. Ergänzend soll in diesem Bereich zur Minderung der Fassadenwirkung eine Pflanzung vorgenommen und entsprechend im Bebauungsplanentwurf umgesetzt werden. Die genaue Positionierung des Gebäudes "Haus F" sowie die exakte Höhenentwicklung wurden noch einmal planerisch überprüft und werden entsprechend als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf einfließen.

Zudem wurde im Vorgriff auf den Bebauungsplanentwurf in "Planstufe I" bereits die Tiefgaragenzufahrt entgegen der Planung im Wettbewerbsverfahren nach Osten verlagert, um die potenziellen Beeinträchtigungen für die Nachbarbebauung bereits planerisch im Vorfeld zu lösen.

Eine Wertminderung der Bestandsimmobilien geht mit der Planung des neuen Wohnquartiers und der Umnutzung des nicht mehr genutzten Schulgeländes in der Nachbarschaft nicht einher.

Verschiebung Tiefgarage und Sicherung der Bauminsel

Gemäß dem Erläuterungstext zum Rahmenplan ist die gestaltprägende Grüninsel aus hochgewachsenen acht Bäumen in das städtebauliche Konzept zu integrieren. Dem trägt die Planung zum Großteil Rechnung, in dem Bäume erhalten werden.

Für das Bebauungsplanverfahren wird ein Baumgutachten erstellt und im weiteren Verfahren berücksichtigt. Im Gutachten werden zudem zur Sicherung und zum Erhalt der Bäume bauvorbereitende, baubegleitende Maßnahmen und Maßnahmen nach Abschluss des Bauvorhabens dargestellt. Die im Ergebnis des Gutachtens umzusetzenden Vorgaben zum Erhalt von Bäumen und/ oder Gehölzen werden in den Bebauungsplanentwurf als Festsetzung übernommen oder über vertragliche Regelungen gewährleistet.

Kinderspielplatz im Quartier

Innerhalb des Plangebiets und der privaten Freiflächen sind die gemäß Landesbauordnung erforderlichen Spielangebote zu erbringen. Darüber hinaus besteht seitens der Stadt die Forderung, Spielangebote auch für ältere Kinder anzubieten. Es wird im weiteren Verfahren geprüft, ob zur Sicherung der erforderlichen Flächen eine entsprechende Festsetzung im Bebauungsplanentwurf erfolgen muss.

Freihaltung von Grünflächen, Bebauung "Haus H" und "Haus J"

Die Baukörper der Häuser "H" und "J" liegen außerhalb der im städtebaulichen Rahmenplan als "Erhalt" dargestellten Grünfläche. Geringfügig liegen Teile der Gebäudekörper innerhalb der

definierten Abstandsflächen. Einzelne Bäume, die derzeit zur Grüneinbindung beitragen, befinden sich auf dem Baugrundstück innerhalb dieser Abstandsflächen.

Für das Vorhaben wird ein Baumgutachten erstellt, in dem zur Sicherung und zum Erhalt von Bäumen bauvorbereitende, baubegleitende Maßnahmen und Maßnahmen nach Abschluss des Bauvorhabens darzustellen sind. Im weiteren Verfahren kann im Abgleich mit den Ergebnissen des Baumgutachten die Lage der Baukörper noch optimiert werden. Der Charakter des durchgehenden Baumstreifens als optische Trennung zwischen privaten und öffentlichen Flächen wird erhalten bleiben.

Freihaltung von Grünflächen, Bebauung "Haus A" und Tiefgarage

Die Parkflächen des Hartenbergparks werden nicht überplant. Die grenznahen Freiflächen bleiben weiterhin entsprechend informell nutz- und erlebbar. Es erfolgt keine Einschränkung.

Ein Verzicht der Bebauung insbesondere von Gebäude "Haus A" führt nicht zur Vergrößerung des Parks, da die möglichen überbaubaren Grundstücksflächen auf das Gelände der ehemaligen Peter-Jordan-Schule beschränkt sind. Dieses Gelände war auch bisher nicht im Sinne einer parkähnlichen Nutzung zugänglich. Mit dem Wohngebiet entstehen neue halböffentliche Freiräume, die mit den öffentlichen Parkflächen verzahnt werden. Dies führt zukünftig zu einer größeren Durchlässigkeit und Zunahme von erlebbaren und wahrnehmbaren Freiflächen, die bisher nicht oder eingeschränkt zugänglich waren.

Ein Teil des Gehölzstreifens im Norden befindet sich außerhalb des Baugrundstückes. Dieser wird erhalten und nicht beansprucht. Zum Hartenbergpark und der Grundstücksgrenze sind mit dem Gebäude "Haus A" und der Tiefgarage Mindestabstände einzuhalten, die u.a. sicherstellen sollen, dass die außerhalb des Baugrundstückes stehenden Bäume nicht beeinträchtigt und erhalten werden können. Für das Vorhaben wird zudem ein Baumgutachten erstellt, das auch die angrenzenden Bäume, die das Baugrundstück mit ihren Kronentraufen überstreichen, mit berücksichtigt. Im Gutachten werden zur Sicherung und zum Erhalt der Bäume bauvorbereitende, baubegleitende Maßnahmen und Maßnahmen nach Abschluss des Bauvorhabens dargestellt.

Einzelne Bäume des derzeit wahrnehmbaren Gehölzstreifens befinden sich auf dem Baugrundstück und können nicht erhalten werden. Im weiteren Verfahren werden im Bebauungsplanentwurf Festsetzungen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen getroffen. Damit kann langfristig im Norden ein wahrnehmbarer Gehölzstreifen zwischen der Bebauung und dem Hartenbergpark gewährleistet werden. Der Charakter des durchgehenden Baumstreifens als optische Trennung zwischen privaten und öffentlichen Flächen wird erhalten bleiben.

Freizeiteinrichtungen im Hartenbergpark (Familienfreundlichkeit)

Der geplanten Wohnbebauung wurde seitens der politischen Gremien mit der Maßgabe zugestimmt, dass die bestehenden Naherholungsangebote im Hartenbergpark nicht beeinträchtigt werden oder gar verloren gehen. Entsprechend werden zukünftig alle bestehenden Freizeit- Nutzungsformen (Spiel, Sport, Naherholung etc.) im Hartenbergpark erhalten bleiben. Die Nutzung des Parks wird nicht eingeschränkt. Die Entwicklung der Wohngebietsflächen ist auf das Gelände der ehemaligen Peter-Jordan-Schule beschränkt. Die angrenzenden Flächen des Hartenbergparks werden nicht überplant.

Das öffentliche Interesse an der Freizeitnutzung des öffentlichen Parks hat Vorrang vor privaten Befindlichkeiten. Dies bleibt mit der Schaffung des Baurechts gewährleistet. Darüber hinaus wird der im Hartenbergpark vorhandene Bolzplatz aufgewertet. Ziel ist die Schaffung eines neuwertigen Spielfeldes, das mit entsprechendem Belag und verschiedenen Linierungen und Toren multifunktional nutzbar sein wird.

Eine Verlagerung eines Spielangebotes innerhalb des Hartenbergparks führt auch nicht zu einer Verkleinerung von Flächen, da der bisherige Standort beispielsweise der Seilbahn entsprechend als Freifläche informell nutz- und erlebbar wird.

Die Verlegung der Seilbahn ist begründet in einer Entzerrung der unterschiedlichen Nutzungen und dient der Konfliktminimierung. Bei der Neuverortung des linearen Spielgerätes "Seilbahn" wird ein adäquater, wegebegleitender Bereich gewählt, der heute informell nutzbar ist, sodass keine derzeitige Nutzung davon negativ beeinflusst wird.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

7. Anregung 7

- Email- Schreiben vom 26.01.2017 -

- **Verkehr, fließender Verkehr:**
Der Hartenberg sei ein in sich geschlossener Verkehrsraum. Der Abfluss von Verkehr finde ausschließlich in die Straße "Am Fort Gonsenheim" statt. Am SWR werde diese Ausfahrt über eine Ampel gesteuert. In der Hauptverkehrszeit vom morgens 7:30 Uhr bis 8:30 Uhr, in der ein erheblicher Rückstau in die Straße im Judensand herrsche, sei eine Ausfahrt bereits jetzt oftmals erst nach der 3. oder 4. Ampelphase möglich. Insbesondere das Verkehrsaufkommen durch die Berufsschulen bewirke schon zum jetzigen Zeitpunkt, dass man zu den genannten Zeiten oft in einem langen Rückstau stehe. Bei einer angenommenen Bebauung von 270 Wohneinheiten und weiteren Wohnungen durch den Neubau "Oblatenkloster" werde das Verkehrsaufkommen unerträglich und nicht mehr vertretbar. Es müsse daher sichergestellt werden, dass der fließende Verkehr bürgerfreundlich von Statten gehen könne, ggf. durch eine weitere Erschließung des Hartenbergs in Richtung Wallstraße durch die Siedlung oder durch das Parkhaus hindurch.
- **Verkehr, ruhender Verkehr:**
Bereits heute sei die Parkplatzsituation prekär. Unter der Woche würden die Berufsschüler die meisten freien Parkplätze in Anspruch nehmen (so auch die Kundenplätze vor "Norma"). Am Wochenende gäbe es großen Parkplatzsuchverkehr durch Besucher des Hartenbergparks, für die zu wenige Parkplätze geplant seien. Eigentlich sollten möglichst viele Parkmöglichkeiten für die Parkbesucher geschaffen werden, um dem "wildem Parken" am Lungenberg sowie an den Gärten unterhalb der Jakob-Steffan-Straße Einhalt zu bieten. Es müsse daher Ersatz für die im Wendehammer entfallenden "freien" Parkplätze geschaffen werden.
- **Freizeitnutzungen im Hartenbergpark/ Familienfreundlichkeit:**
Die Nutzung des Parks dürfe durch die Bebauung nicht beeinträchtigt oder verändert werden. Die Seilbahn müsse aus baurechtlicher Sicht nicht verlagert werden und sollte am ursprünglichen Platz verbleiben. Eine Verlagerung in den Park nehme Fläche in Anspruch, die dann innerhalb des Parks für andere Aktivitäten fehle. Die durch die Verlagerung frei werdende Fläche sei nicht attraktiv für eine andere Nutzung. Es müsse sichergestellt sein, dass die Nutzung des Parks nicht eingeschränkt werde.

Zudem müsse der "Bolzplatz" aufgewertet werden. Es wird gefragt, welche Mittel für diese Aufwertung und von wem bereitgestellt würden?

- Fußballplatz Münchfeldschule:
Es sei im Rahmen der Planungen zugesagt worden, dass der Sportplatz der Münchfeldschule öffentlich nutzbar sei. Es wird die Frage gestellt, wo dies festgehalten und öffentlich gemacht worden sei. Wo könne man Nutzungszeiten erfahren.

Abwägungsergebnis

Verkehr, fließender Verkehr

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Im fließenden (= fahrenden) Verkehr ist nicht alleinig die Gesamtsumme der neu hinzu kommenden Fahrzeuge von Bedeutung. Diese Gesamtsumme führt nicht zwangsläufig zu der Annahme, dass Straßennetz sei unterdimensioniert. Vielmehr ist die Kombination aus wer, in welche Richtung und zu welcher Uhrzeit sein Kfz bewegt, ausschlaggebend. Erst die Berücksichtigung dieser richtungsbezogenen und tageszeitlichen Verteilung der Neuverkehre und ihre Überlagerung mit der Bestandssituation im fließenden Verkehr geben Aufschluss über die letztlich an Strecken und Knoten zu bewältigenden Verkehrsströme. Diese Betrachtung ist Teil der verkehrsfachlichen Begutachtung und läuft ganz überwiegend nach in der Verkehrsplanungspraxis bundesweit anerkannten Verfahren.

Die verkehrsfachliche Begutachtung wird auch insbesondere die Straßen "Am Judensand" sowie die "Jakob-Steffan-Straße" dahingehend betrachten, ob Behinderungen für den fließenden Verkehr vorliegen, die einen Einsatz von Rettungskräften gefährden, den ÖPNV behindern bzw. den Verkehrsfluss bezüglich seiner Abwicklung grundsätzlich einschränken können. Bei Bedarf werden geeignete Maßnahmen ermittelt, z. B. die Schaffung von Ausweichstellen unter Verlängerung bereits vorhandener Haltverbotsbereichen an Parkplatz- und Tiefgaragenzufahrten.

Grundsätzlich ist anzustreben, die bereits vorhandenen Straßen und Knotenpunkte so zu ertüchtigen, dass sie das zusätzliche Verkehrsaufkommen abwickeln können. Die Option einer ergänzenden Verkehrserschließung durch die genannten Siedlung ("Kurzschluss Wallstraße") wird aus verkehrsfachlicher Sicht abgelehnt. Dieser Vorschlag würde angesichts der fehlenden Gebwege erhebliche Eingriffe in den Grünbestand und zur Schaffung der erforderlichen fahrdynamischen Voraussetzungen viele tiefbautechnische Maßnahmen hervorrufen. Auch die Querschnittsbreite der Fahrbahn reicht für eine Verlagerung der Erschließung in diesem Bereich nicht aus. Zudem würde diese Verkehrsstrasse mit den dann verlagerten Verkehrsbewegungen mitten durch eine bestehende Wohnsiedlung führen, was aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht abgelehnt wird.

Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird sehr kritisch gesehen und abgelehnt. Eine Einbahnregelung hätte für die Bewohner des gesamten über der Straße "Am Judensand" und der "Jakob-Steffan-Straße" erschlossenen Quartiers erhebliche Umweg Fahrten zur Folge, die weder zumutbar noch ökologisch vertretbar sind. Außerdem führen Einbahnstraßenregelungen wegen des fehlenden Gegenverkehrs oftmals zu einem höheren Geschwindigkeitsniveau an. Zudem hätte eine

Einbahnregelung negative Wirkungen auf die ÖPNV-Erschließung, da die Linien innerhalb des Quartiers nur noch in eine Richtung bedient werden könnten. Schließlich führt eine Einbahnstraße dazu, dass in den Zeiten der Spitzenbelastungen zu den Schulanfangs- und -endzeiten der zu bzw. abfahrende Verkehr noch deutlich stärker auf jeweils einen Knoten gerichtet wäre, was von der Knotenleistungsfähigkeit her nicht darstellbar ist.

Aus Verkehrsbeobachtungen vor Ort ist bekannt, dass die Haltevorgänge der Linienbusse sich mindernd auf die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Knotens "Am Judensand/Am Fort Gonsenheim" auswirken. Teil des Arbeitsprogramms für die verkehrsfachliche Begutachtung ist daher auch, hierzu Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Ein Gesamtverkehrskonzept über die betroffenen Quartiere des Hartenbergs ist parallel zum Bebauungsplanverfahren "H 97" in Erarbeitung.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Verkehr, ruhender Verkehr

Bereits im Vorfeld der in 2014 durchgeführten Bürgerversammlung zum städtebaulichen Rahmenplan wurde die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit der zum damaligen Zeitpunkt bekannten Rahmenbedingungen des Projektes und weiterer, im Quartier bekannter Vorhaben geprüft und in einer Ersteinschätzung für machbar befunden. Gleichwohl wurde darauf hingewiesen, dass eine vertiefte verkehrsfachliche Prüfung erst dann sinnvoll sei, wenn die auf Basis des Rahmenplans entwickelte, letztendliche Ausgestaltung des Projektes definitiv vorliege. Dies könne und müsse spätestens im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgen und baue auf aktuellen verkehrsrelevanten Daten und Erhebungen auf.

Diese vertiefte verkehrsfachliche Betrachtung konnte daher sinnvoll erst im Laufe des Jahres 2016 begonnen werden. Die Ergebnisse werden in das Bebauungsplanverfahren "H 97" eingespeist.

In mehreren Koordinierungsrunden mit städtischen Ämtern und dem Vorhabenträger wurde auf die Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum hingewiesen. Hierbei wurde mehrfach die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg"; Bedeutung der Freizeitfunktion des Hartenbergparks) hervorgehoben. Dieser Bereich wurde von einem hierfür beauftragten Planungsbüro überarbeitet und wird als Planung im Bebauungsplanentwurf festgesetzt.

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkebesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Freizeitnutzungen im Hartenbergpark (Familienfreundlichkeit)

Der geplanten Wohnbebauung wurde seitens der politischen Gremien mit der Maßgabe zugestimmt, dass die bestehenden Naherholungsangebote im Hartenbergpark nicht beeinträchtigt werden oder gar verloren gehen. Entsprechend werden zukünftig alle bestehenden Freizeit-Nutzungsformen (Spiel, Sport, Naherholung etc.) im Hartenbergpark erhalten bleiben. Die Nutzung des Parks wird nicht eingeschränkt. Die Entwicklung der Wohngebietsflächen ist auf das Gelände der ehemaligen Peter-Jordan-Schule beschränkt. Die angrenzenden Flächen des Hartenbergparks werden nicht überplant.

Das öffentliche Interesse an der Freizeitnutzung des öffentlichen Parks hat Vorrang vor privaten Befindlichkeiten. Dies bleibt mit der Schaffung des Baurechts gewährleistet. Darüber hinaus wird der im Hartenbergpark vorhandene Bolzplatz aufgewertet. Ziel ist die Schaffung eines neuwertigen Spielfeldes, das mit entsprechendem Belag und verschiedenen Linierungen und Toren multifunktional nutzbar sein wird.

Eine Verlagerung eines Spielangebotes innerhalb des Hartenbergparks führt auch nicht zu einer Verkleinerung von Flächen, da der bisherige Standort beispielsweise der Seilbahn entsprechend als Freifläche informell nutz- und erlebbar wird.

Die Verlegung der Seilbahn ist begründet in einer Entzerrung der unterschiedlichen Nutzungen und dient der Konfliktminimierung. Bei der Neuverortung des linearen Spielgerätes "Seilbahn" wird ein adäquater, wegebegleitender Bereich gewählt, der heute informell nutzbar ist, sodass keine derzeitige Nutzung davon negativ beeinflusst wird.

Ersatzangebot Fußballplatz

Ziel ist die Schaffung eines neuwertigen Spielfeldes, das mit entsprechendem Belag und verschiedenen Linierungen und Toren multifunktional nutzbar sein wird. Die Herstellung/ Sicherstellung der Maßnahme soll vertraglich mit den Vorhabenträgern festgehalten werden.

Die Nutzung des Parks wird nicht eingeschränkt. Die Entwicklung der Wohngebietsflächen ist auf das Gelände der ehemaligen Peter-Jordan-Schule beschränkt. Die angrenzenden Flächen des Hartenbergparks werden nicht überplant. Alle bestehenden Freizeit-Nutzungsformen (Spiel, Sport, Naherholung, etc.) des Hartenbergparks bleiben erhalten.

Fußballplatz Münchfeldschule

Bei dem Wegfall des Sportplatzes handelt es sich um einen Schulsportplatz, der in der schulfreien Zeit als Bolzplatz genutzt wurde. Nach aktuellem Stand soll diese Sportfläche nicht wie ursprünglich angedacht, ersetzt werden, indem man den Schulsportplatz der Münchfeldschule aufwertet und öffentlich macht, sondern eine Fläche im Hartenbergpark als öffentliche Sportfläche entsprechend herrichtet.

Unabhängig davon, wird es keine offizielle Vergabe von Nutzungszeiten für das neue Freizeit-sportgelände geben, da insbesondere Bolzplätze grundsätzlich Jedermann/Jederfrau zugänglich sein sollen und demzufolge grundsätzlich nicht offiziell an bestimmte Einzelpersonen oder auch

Gruppen vergeben werden. Die eigentliche sportliche "Benutzbarkeit" dieser Fläche richtet sich dann künftig nach der entsprechenden Lärmschutzverordnung für Freizeitsportanlagen.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

8. Anregung 8

- Email- Schreiben vom 27.01.2017 -

- Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplanes:
Die weit in den öffentlichen Straßenverkehr ragende Bebauungsgrenze behindere eine reibungslose Zufahrt zur Straße am Lungenberg, den umfangreichen Publikumsverkehr zum Minigolfplatz und den Zugang zur westlichen Quartier-Versorgung-Straße, da der Verkehr jetzt an der östlichen und nördlichen Grundstücksgrenze des Hauses "Jakob-Steffan-Str.81 ff" vorbeigeleitet werden müsse. Die geplante Verkehrsführung sei eine unzumutbare Belastung für die angrenzenden Grundstücke und mache den Verkehr durch Unübersichtlichkeit und fehlendes Trottoir für Autofahrer und Fußgänger gefährlich. Durch Umplanung oder Wegfall des südlichen Gebäudes "Haus F" wären diese Probleme aus der Welt geschafft.
- Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13 a BauGB:
Die Aussage, dass "Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele oder des Schutzzweckes von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung nicht vorlägen", sei falsch, da durch die nachbarschaftliche Bebauung des Wohnquartiers jährlich tausende aus der Mainzer Innenstadt kommende Hartenbergpark- Nutzer künftig erstmals zur Einhaltung der Mainzer Parkordnung gezwungen sein werden und die jahrzehntelange intensive und liberale (Sport/Grillen/Freizeit- Lärm) Nutzungsmöglichkeit des Parks gefährdet sei. Die Parkordnung sei künftig nur mit einzusetzender Staatsgewalt bei hohen Konfliktpotenzial durchsetzbar, deren Einsatz aber angesichts der immensen Zahl der künftig durch Einschränkung betroffenen Mainzer Bürger/ Parknutzer (meist mit Migrations- Hintergrund) nach jahrzehntelangem Laissez-Faire unverhältnismäßig sei. Der Einsatz des Ordnungsamtes würde in diesen Fällen zugunsten des neuen Wohnquartiers und nicht zugunsten der Parknutzer durchgeführt werden, was die schwerwiegende Beeinträchtigung der Gemeinschaftsnutzung des Parks für Mainzer Bürger beweise. Bei Beibehaltung der jetzt geplanten Bebauungsgrenzen sei der Park in der bisherigen liberalen Weise nicht mehr nutzbar. Damit sei bei der bisher nicht durchgeführten aber für den Mainzer Bürger so wichtigen "Familienfreundlichkeitsprüfung" ebenfalls ein günstiges Ergebnis für den Park nicht gewährleistet.
- Darstellung im Flächennutzungsplan:
Das Plangebiet sei im Flächennutzungsplan als "Fläche für den Gemeinbedarf" mit den Zweckbestimmungen "sportlichen Zwecken dienende Einrichtung", "Sportplatz" dargestellt. Durch die Umwandlung von "Gemeinbedarfsfläche" zu "Wohnbaufläche" gefährde die Stadt Mainz das innerstädtische Erholungsgebiet durch den zu erwartenden Wandel der Parknutzung.
- Widerspruch zum Stadtratsbeschluss:
Die jetzt geplante Bebauung widerspreche durch deren Umfang dem Ziel des Stadtratsbeschlusses vom 03.12.2014 aufgrund der Verwaltungsvorlage des

Grün-& Umweltamtes vom 25.11.2014, in der eine Veränderung des Parks wegen der Wohnbebauung abgelehnt wurde.

- **Freihaltung von Grünflächen, Bebauung "Haus A" und Tiefgarage:**
Es sei auf eine Einbeziehung der nördlichen und westlichen angrenzenden Flächen des Hartenbergparks zu verzichten. Dies sei aber durch die grenznahe Bebauung funktionell für den Park nicht gewährleistet. Durch einen teilweisen Verzicht der Bebauung würden sich die Bauabstände zugunsten des Parks vergrößern.
- **Klima:**
Wichtige Gutachten würden fehlen, sodass der Widerspruch gegen die Begründung des Bebauungsplans derzeit nur unvollständig sein kann und sich neue wichtige Aspekte erst noch ergeben könnten. Es fehle zudem ein Hinweis auf das notwendige Klimagutachten, da jede Wohnbebauung zu einer lokalen Aufwärmung führe und damit den Hartenbergpark als bekannte und für die Stadt wichtige Kältezone beeinträchtigt werde.
- **Verkehr, fließender Verkehr:**
Es fehle auch ein Hinweis auf die zusätzlich zu erwartenden PKWs und ÖPNV-Busse, die bei der schon jetzt immensen Verkehrsbelastung zu zusätzlichen gesundheitlichen Risiken führe. "Zusätzliches" Wohnen sei nicht ohne zusätzlichen Verkehr möglich, sodass eine Bebauungsplanung und eine Planung für den fließenden und ruhenden Verkehr zwingend Hand in Hand gehen müsse.
- **Freizeitnutzungen im Hartenbergpark/ Familienfreundlichkeit:**
Es fehle ein rechtsverbindlicher Hinweis auf die bisher nur mündlich zugesagte Ertüchtigung der Sportmöglichkeiten. Es fehle zudem ein Hinweis auf die angedrohte Verlegung der Seilbahn, die durch ihren und für die notwendige Sicherheitszone benötigten Platzbedarf im Hartenbergpark die bisherige Geländedenutzung am neuen Standort reduziere.
Wenn der Park in der geplanten Weise bebaut sei, so würde er unwiederbringlich seiner jetzigen vielfältigen gesellschaftlichen, Menschen zusammenführenden und gesundheitsfördernden Wirkung beraubt.

Abwägungsergebnis

Räumlicher Geltungsbereich

Warum durch den Wegfall von Gebäude "Haus F" alle aufgezählten Verkehrsprobleme zu lösen seien, erschließt sich nicht. Der geforderte Wegfall von Gebäude "Haus F" hat aus verkehrlicher Sicht weder etwas mit der Minigolfanlage noch mit der Straße "Am Lungenberg" zu tun. Die laufende verkehrsfachliche Begutachtung wird auch insbesondere die Straßen "Am Judensand" sowie die "Jakob-Steffan-Straße" dahingehend betrachten, ob Behinderungen für den fließenden Verkehr vorliegen, die einen Einsatz von Rettungskräften gefährden, den ÖPNV behindern bzw. den Verkehrsfluss bezüglich seiner Abwicklung grundsätzlich einschränken können. Bei Bedarf werden geeignete Maßnahmen ermittelt, z. B. die Schaffung von Ausweichstellen unter Verlängerung bereits vorhandener Haltverbotsbereichen an Parkplatz- und Tiefgaragenzufahrten.

Beschleunigtes Verfahren und Natura 2000

Die genannte Textstelle wurde unvollständig wiedergegeben. Mit den Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung sind die FFH-Gebiete und Europäischen Vogelschutzgebiete des NATURA 2000-Netztes gemeint. Im Geltungsbereich oder näheren Umfeld befinden sich keine derartigen Schutzgebiete, so dass eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele oder des Schutzzweckes solcher Gebiete ausgeschlossen werden kann.

Darstellung im Flächennutzungsplan

Mit der Entwicklung eines Wohngebietes ist keine Einschränkung der bisherigen Parknutzung verbunden. Der Hartenbergpark ist weiterhin vollumfänglich und öffentlich nutzbar. Der Flächennutzungsplan der Stadt Mainz wird im Zuge einer Berichtigung angepasst.

Widerspruch zum Stadtratsbeschluss

Gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Rahmenplan ist die Wohnbauflächenentwicklung auf das Gelände der ehemaligen Peter-Jordan-Schule zu beschränken. Die nördlich und östlich angrenzenden Flächen werden in die Wohnbauflächenentwicklung nicht miteinbezogen. Der flächenmäßige Umfang der Bebauung entspricht diesen Vorgaben. Das öffentliche Interesse der Freizeitnutzung des öffentlichen Parks hat Vorrang vor privaten Belangen. Dies bleibt mit Schaffung des Baurechts gewährleistet.

Freihaltung von Grünflächen, Bebauung "Haus A" und Tiefgarage

Die Parkflächen des Hartenbergparks werden nicht überplant. Die grenznahen Freiflächen bleiben weiterhin entsprechend informell nutz- und erlebbar. Es erfolgt keine Einschränkung. Ein Verzicht der Bebauung insbesondere von "Haus A" führt nicht zur Vergrößerung des Parks, da die möglichen überbaubaren Grundstücksflächen auf das Gelände der ehemaligen Peter-Jordan-Schule beschränkt sind. Dieses Gelände war auch bisher nicht im Sinne einer parkähnlichen Nutzung zugänglich. Mit dem Wohngebiet entstehen neue halböffentliche Freiräume, die mit den öffentlichen Parkflächen verzahnt werden. Dies führt zukünftig zu einer größeren Durchlässigkeit und Zunahme von erlebbaren und wahrnehmbaren Freiflächen, die bisher nicht oder eingeschränkt zugänglich waren.

Ein Teil des Gehölzstreifens im Norden befindet sich außerhalb des Baugrundstückes. Dieser wird erhalten und nicht beansprucht. Zum Hartenbergpark und der Grundstücksgrenze sind mit dem Gebäude "Haus A" und der Tiefgarage Mindestabstände einzuhalten, die u.a. sicherstellen sollen, dass die außerhalb des Baugrundstückes stehenden Bäume nicht beeinträchtigt und erhalten werden können. Für das Vorhaben wird zudem ein Baumgutachten erstellt, das auch die angrenzenden Bäume, die das Baugrundstück mit ihren Kronentraufen überstreichen, mit berücksichtigt. Im Gutachten werden zur Sicherung und zum Erhalt der Bäume bauvorbereitende, baubegleitende Maßnahmen und Maßnahmen nach Abschluss des Bauvorhabens dargestellt.

Einzelne Bäume des derzeit wahrnehmbaren Gehölzstreifens befinden sich auf dem Baugrundstück und können nicht erhalten werden. Im weiteren Verfahren werden im Bebauungsplanentwurf Festsetzungen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen getroffen. Damit kann langfristig im Norden ein wahrnehmbarer Gehölzstreifen zwischen der Bebauung und dem Hartenbergpark gewährleistet werden. Der Charakter des durchgehenden Baumstreifens als optische Trennung zwischen privaten und öffentlichen Flächen wird erhalten bleiben.

Klima

Zur klimatischen Situation im Plangebiet, im angrenzenden Hartenbergpark und im angrenzenden Gonsbachtal liegen gute Erkenntnisse vor. Diese umfassen Informationen zur Größe, Lage und Ausprägung von Räumen mit vergleichbarem Klima (sog. Klimatopen) und Informati-

onen zu bodennahen Luftaustauschprozessen. Die Erkenntnisse sind in der Klimafunktionskarte zum Klimaökologischen Begleitplan (1993) dargestellt. Sie sind bis heute vollumfänglich gültig. Die Klimafunktionskarte und Thermalkarten der Morgen- und Abendbefliegung sind im Internet verfügbar und einsehbar (www.mainz.de).

Durch die Umwandlung der ehemaligen Peter-Jordan-Schule in ein Wohnquartier ergeben sich Änderungen der lokalklimatischen Situation und des Mikroklimas. Die zu erwartenden Änderungen des bodennahen Windfeldes, der Oberflächen- und Lufttemperatur sowie des Feuchtfeldes sind bekannt. Diese bleiben auf den Geltungsbereich und den unmittelbar angrenzenden Nachbarbereich beschränkt. Auswirkungen auf die angrenzenden bestehenden Stadtteile Hartenberg-Münchfeld, Mainz-Neustadt oder Mainz-Gonsenheim sind nicht erheblich, nicht mess- und nicht spürbar. Beeinträchtigungen von planungsrelevanten Kaltluft- oder Ventilationsbahnen (z. B. linienhaften Kaltluftabflüssen mit Siedlungsbezug) können ausgeschlossen werden. Die klimaökologischen Funktionen des Hartenbergparks und des Gonsbachtals bleiben auch zukünftig erhalten. Die Erstellung eines Fachgutachtens zum lokalen Klima ist nicht erforderlich.

Verkehr, fließender Verkehr

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Im fließenden (= fahrenden) Verkehr ist nicht allein die Gesamtsumme der neu hinzu kommenden Fahrzeuge von Bedeutung. Diese Gesamtsumme führt nicht zwangsläufig zu der Annahme, dass Straßennetz sei unterdimensioniert. Vielmehr ist die Kombination aus wer, in welche Richtung und zu welcher Uhrzeit sein Kfz bewegt, ausschlaggebend. Erst die Berücksichtigung dieser richtungsbezogenen und tageszeitlichen Verteilung der Neuverkebrer und ihre Überlagerung mit der Bestandssituation im fließenden Verkehr geben Aufschluss über die letztlich an Strecken und Knoten zu bewältigenden Verkehrsströme. Diese Betrachtung ist Teil der verkehrsfachlichen Begutachtung und läuft ganz überwiegend nach in der Verkehrsplanungspraxis bundesweit anerkannten Verfahren.

Die verkehrsfachliche Begutachtung wird auch insbesondere die Straßen "Am Judensand" sowie die "Jakob-Steffan-Straße" dahingehend betrachten, ob Behinderungen für den fließenden Verkehr vorliegen, die einen Einsatz von Rettungskräften gefährden, den ÖPNV behindern bzw. den Verkehrsfluss bezüglich seiner Abwicklung grundsätzlich einschränken können. Bei Bedarf werden geeignete Maßnahmen ermittelt, z. B. die Schaffung von Ausweichstellen unter Verlängerung bereits vorhandener Haltverbotsbereichen an Parkplatz- und Tiefgaragenzufahrten.

Grundsätzlich ist anzustreben, die bereits vorhandenen Straßen und Knotenpunkte so zu ertüchtigen, dass sie das zusätzliche Verkehrsaufkommen abwickeln können. Die Option einer ergänzenden Verkehrserschließung durch die genannten Siedlung ("Kurzschluss Wallstraße") wird aus verkehrsfachlicher Sicht abgelehnt. Dieser Vorschlag würde angesichts der fehlenden Gehwege erhebliche Eingriffe in den Grünbestand und zur Schaffung der erforderlichen fahrdynamischen Voraussetzungen viele tiefbautechnische Maßnahmen hervorrufen. Auch die Querschnittsbreite der Fahrbahn reicht für eine Verlagerung der Erschließung in diesem Bereich nicht aus. Zudem würde diese Verkehrsstrasse mit den dann verlagerten Verkehrsbewegungen mitten durch eine bestehende Wohnsiedlung führen, was aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht abgelehnt wird.

Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird sehr kritisch gesehen und abgelehnt. Eine Einbahnregelung hätte für die Bewohner des gesamten über der Straße "Am Judensand" und der "Jakob-Steffan-Straße" erschlossenen Quartiers erhebliche Umweg Fahrten zur Folge, die weder zumutbar noch ökologisch vertretbar sind. Außerdem führen Einbahnstraßenregelungen wegen des fehlenden Gegenverkehrs oftmals zu einem höheren Geschwindigkeitsniveau an. Zudem hätte eine Einbahnregelung negative Wirkungen auf die ÖPNV-Erschließung, da die Linien innerhalb des Quartiers nur noch in eine Richtung bedient werden könnten. Schließlich führt eine Einbahnstraße dazu, dass in den Zeiten der Spitzenbelastungen zu den Schulanfangs- und -endzeiten der zu bzw. abfahrende Verkehr noch deutlich stärker auf jeweils einen Knoten gerichtet wäre, was von der Knotenleistungsfähigkeit her nicht darstellbar ist.

Aus Verkehrsbeobachtungen vor Ort ist bekannt, dass die Haltevorgänge der Linienbusse sich mindernd auf die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Knotens "Am Judensand/Am Fort Gonsenheim" auswirken. Teil des Arbeitsprogramms für die verkehrsfachliche Begutachtung ist daher auch, hierzu Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Ein Gesamtverkehrskonzept über die betroffenen Quartiere des Hartenbergs ist parallel zum Bebauungsplanverfahren "H 97" in Erarbeitung.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Verkehr, ruhender Verkehr

Bereits im Vorfeld der in 2014 durchgeführten Bürgerversammlung zum städtebaulichen Rahmenplan wurde die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit der zum damaligen Zeitpunkt bekannten Rahmenbedingungen des Projektes und weiterer, im Quartier bekannter Vorhaben geprüft und in einer Ersteinschätzung für machbar befunden. Gleichwohl wurde darauf hingewiesen, dass eine vertiefte verkehrsfachliche Prüfung erst dann sinnvoll sei, wenn die auf Basis des Rahmenplans entwickelte, letztendliche Ausgestaltung des Projektes definitiv vorliege. Dies könne und müsse spätestens im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgen und baue auf aktuellen verkehrsrelevanten Daten und Erhebungen auf.

Diese vertiefte verkehrsfachliche Betrachtung konnte daher sinnvoll erst im Laufe des Jahres 2016 begonnen werden. Die Ergebnisse werden in das Bebauungsplanverfahren "H 97" eingespeist.

In mehreren Koordinierungsrunden mit städtischen Ämtern und dem Vorhabenträger wurde auf die Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum hingewiesen. Hierbei wurde mehrfach die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg"; Bedeutung der Freizeitfunktion des Hartenbergparks) hervorgehoben. Dieser Bereich wurde von einem hierfür beauftragten Planungsbüro überarbeitet und wird als Planung im Bebauungsplanentwurf festgesetzt.

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen

Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Freizeitnutzungen im Hartenbergpark (Familienfreundlichkeit)

Der geplanten Wohnbebauung wurde seitens der politischen Gremien mit der Maßgabe zugestimmt, dass die bestehenden Naberholungsangebote im Hartenbergpark nicht beeinträchtigt werden oder gar verloren gehen. Entsprechend werden zukünftig alle bestehenden Freizeit-Nutzungsformen (Spiel, Sport, Naberholung etc.) im Hartenbergpark erhalten bleiben. Die Nutzung des Parks wird nicht eingeschränkt. Die Entwicklung der Wohngebietsflächen ist auf das Gelände der ehemaligen Peter-Jordan-Schule beschränkt. Die angrenzenden Flächen des Hartenbergparks werden nicht überplant.

Das öffentliche Interesse an der Freizeitnutzung des öffentlichen Parks hat Vorrang vor privaten Befindlichkeiten. Dies bleibt mit der Schaffung des Baurechts gewährleistet. Darüber hinaus wird der im Hartenbergpark vorhandene Bolzplatz aufgewertet. Ziel ist die Schaffung eines neuwertigen Spielfeldes, das mit entsprechendem Belag und verschiedenen Linierungen und Toren multifunktional nutzbar sein wird.

Eine Verlagerung eines Spielangebotes innerhalb des Hartenbergparks führt auch nicht zu einer Verkleinerung von Flächen, da der bisherige Standort beispielsweise der Seilbahn entsprechend als Freifläche informell nutz- und erlebbar wird.

Die Verlegung der Seilbahn ist begründet in einer Entzerrung der unterschiedlichen Nutzungen und dient der Konfliktminimierung. Bei der Neuverortung des linearen Spielgerätes "Seilbahn" wird ein adäquater, wegebegleitender Bereich gewählt, der heute informell nutzbar ist, sodass keine derzeitige Nutzung davon negativ beeinflusst wird.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

9. Anregung 9

- Email- Schreiben vom 30.01.2017 -

- Gebäudehöhen, Anzahl der Gebäude und Bebauungsstruktur
Durch die Bebauung mit fast einem Dutzend Häuserblöcken, die allesamt über 15 Meter hoch seien, werde eine blockartige Wirkung erzeugt. Dies entspräche in keiner Weise der gebotenen Anpassung an die bestehende Einfamilienhaus-Nachbarschaft in Jakob-Steffan-Straße und in der Straße "Am Lungenberg". Auch verkleinere eine solche Blockbebauung den Hartenbergpark schon rein optisch, da der bisherige Schulsportplatz durch seine rundum begrünte Umgebung optisch kaum wahrnehmbar gewesen sei und die eigentliche Schule durch ihre geringe Höhe und ihre erkennbar an Schulzeiten gebundene Benutzung

den Parkbesuchern schon beim Betreten des Parks signalisiert hätte, dass man hier niemanden stören könne. Ein Dutzend Häuserblocks habe aber genau die gegenteilige Wirkung. Die Planung beruhe keineswegs auf dem vom Stadtrat beschlossenen Rahmenplan. Eine von außen nach innen hin langsamer und stufenweise ansteigende Geschosshöhe der Bebauung wäre wesentlich verträglicher.

- **Verkehr, fließender Verkehr:**

Wenn der Bereich entlang der Jakob-Steffan-Straße schon ohne Not umgestaltet werde, sollte man diesen für eine gefahrlose Benutzung für Kinderwagen, Rollstuhlfahrer und andere mobilitätseingeschränkte Mitbürger ertüchtigen, statt ihn noch gefährlicher zu machen. Hier müsse dringend ein eigener Fußgängerkorridor eingerichtet werden, statt die schmale Straße mit noch mehr Kraftfahrzeug-Verkehr zu belasten.

Es sei zu untersuchen, wie der Verkehrsfluss der Buslinie 64/65 auf dem Hartenberg verbessert werden könne, der schon heute sehr unter zugeparkten Straßen leide. Eine Buslinie, die im ruhenden Verkehr stecken bleibe, werde von den Anwohnern nicht genutzt - damit verkehre sich das beabsichtigte Konzept des autoarmen Wohnens ins Gegenteil und erzeuge noch mehr Staus durch überproportional zunehmenden Individualverkehr.

- **Verkehr, ruhender Verkehr:**

Der Hartenbergpark habe keine eigenen Parkplätze, erzeuge aber insbesondere an Sommerwochenenden erheblichen ruhenden Verkehr. Gleiches gelte für die benachbarte Minigolfanlage, auf der Meisterschaftsspiele mit entsprechendem Parkplatz-Bedarf ausgetragen würden. Vor einer Bebauung des Plangebiets sollte der tatsächliche Bedarf an Parkplätzen für die an diesem Ort zusammen treffenden Nutzungen entsprechend den heute üblichen Berechnungsmethoden bzw. Richtlinien geklärt und planerisch realisiert werden. Hier könne man vom Investor keinen "vorausseilenden Gehorsam" erwarten, daher müsse die Stadt als Verantwortliche für die Setzung von Rahmenbedingungen tätig werden, die den Belangen der Bevölkerung gerecht werden.

- **Historische Bausubstanz:**

Unter dem zur Bebauung vorgesehenen Gelände befänden sich Hohlräume und Gewölbe aus dem 19. Jahrhundert, die zu den ganz wenigen Resten aus der Zeit der Reichsfestung Mainz gehören würden. Dies sei schon Grund genug, diese zu erhalten. Nach dem Zweiten Weltkrieg seien diese Überreste von ausgebombten Mainzer Familien jahrelang als Notwohnungen genutzt worden, was noch heute sehr eindrucksvoll an Wandverzierungen zu erkennen sei. Provisorische Unterkünfte ("Elendsquartiere"), die in aufgegebenen Festungswerken eingerichtet wurden und bis heute erhalten sind, gäbe es in ganz Deutschland nur sehr wenige. Sie könnten helfen, dass man sich auch in guten Zeiten an die schlechten erinnern und eine Idee davon bekommen könnte, was es hieße, aus einem Krieg mit dem Leben, aber mit nicht viel mehr davongekommen zu sein.

Es sei unverständlich, dass noch nicht einmal der Versuch unternommen werde, diese historischen Zeugnisse zu erhalten oder gar der Öffentlichkeit zu präsentieren bzw. zugänglich zu machen. Es müsse in den Bebauungsplan eine Auflage integriert werden, die eine Erhaltung in der Weise zur Pflicht mache, dass aus den erhaltenen Resten die gesamten Ausmaße der früheren Festungs-

bzw. Notwohnungsgemäuer erkennbar würden. Als Beispiele seien das "Fort Lambert" in Luxemburg (integriert in eine Tiefgarage) oder auch der ansprechend gestaltete Wellnessbereich des Novotel - ehemals Dorint - in Mainz auf dem Kästrich ebenfalls als früher Teil des Mainzer Festungsgürtels zu nennen.

- **Geologische Situation:**
Der Hartenberg sei hinsichtlich der Wasserverhältnisse unter der Erdoberfläche unberechenbar und tückisch. Sowohl durch Bau und Einsturz von Festungsanlagen (die nach 1918 bzw. nach 1945 nur teilweise abgerissen und weitgehend zugeschüttet wurden) als auch durch natürliche Wasservorkommen und -transportwege sei hier ein sehr komplexes Netz eines unterirdischen Wasserhaushalts entstanden. Dieses habe in der Vergangenheit immer wieder für Überraschungen gesorgt, sei es durch unerwartet auftretende Wasserausströmungen oder durch Setzungen in der Umgebung. Bevor im Plangebiet gebaggert werde, sei sicherzustellen, dass es durch die unvermeidlichen Eingriffe in den Wasserhaushalt nicht an anderer Stelle zu Setzungen und damit zu Schäden an bestehenden Gebäuden komme.
- **Begriff der "Innenentwicklung":**
Der gesetzlich verankerte städtebauliche Grundsatz "Innenentwicklung vor Außenentwicklung" ziele darauf ab, Flächen im Innenbereich, die von den Bürgern bislang nicht genutzt werden konnten, einer sinnvollen Nutzung zuzuführen und dadurch eine Zersiedlung der umgebenden Region und lange Fahrtwege zu vermeiden. Industrie- und Militärbrachen seien zweifellos nicht von der Bevölkerung nutzbar, Schulgebäude nur von den anwohnenden Schulkindern.
Die Sporthalle sei jedoch von den Hartenbergern nutzbar, da sie sich in gutem baulichem Zustand befände und bis vor kurzem von Vereinen und als Flüchtlingsunterkunft genutzt worden sei. Ebenso sei der auf dem Schulgelände befindliche Fußballplatz von der Bevölkerung nutzbar. Da dieser nach Osten zum Park hin keinen Zaun bzw. im Nordosten ein seit vielen Jahren stets offenes Tor aufweise, sei er zwar nicht "de jure", aber "de facto" Teil des Hartenbergparks gewesen. Der Sportplatz wurde als öffentliches Eigentum pfleglich genutzt und befände sich auch heute noch in gutem Zustand. Daher sollten Sporthalle und Fußballplatz aus dem Plangebiet herausgenommen werden. Denn durch die Neubebauung würden diese Flächen den anderen Anwohnern fehlen. Es sei zudem nicht möglich, vergleichbar gut erreichbare Ersatzflächen für sportliche Betätigung zu schaffen. Wenn man durch Innenentwicklung die im Innenbereich der Stadt lebenden Einwohner für ihre Freizeitgestaltung in die Außenbereiche der Stadt zwingt, werde der Sinn der Innenentwicklung nicht verstanden.
- **Infrastruktur-Dimensionierung**
Durch die Bebauung würden zukünftig mehrere Hundert zusätzliche Bewohner auf dem Hartenberg leben. Die Infrastruktur dürfe daher nicht vermindert, sondern müsse erweitert werden. Dies betreffe Flächen für Sport, Spaziergänge, Erholung, Grillen und Parkplätze, aber auch Kindergärten, Schulen und Flächen für Kinder und Jugendliche zum Toben und zum Abbauen überschüssiger Kräfte, die sich sonst in Vandalismus äußern könnten.
- **Schulbedarf**

Vor dem Abriss der Peter-Jordan-Schule, welche sich offenbar in hinreichend gutem Zustand befände (Nutzung durch Künstlerinitiative PENG als Flüchtlingsunterkunft), sollte geprüft werden, wie sich der Bedarf an Kindergarten- und Schulplätzen durch die zusätzlichen Bewohner verändern werde. Es dürfe auf keinen Fall passieren, dass man eine Schule abreiße, an ihrer Stelle Wohnungen für Familien errichtet und dann feststelle, dass man in unmittelbarer Nähe eine neue Schule bauen müsse, weil die Martin-Luther-King- bzw. Münchfeld-Grundschule keine Kapazitäten zur Aufnahme der zusätzlichen Schüler habe.

- **Naturdenkmal und Vogelschutzgebiet:**
Unmittelbar neben der Peter-Jordan-Schule-Sporthalle befände sich das Naturdenkmal "Vogelschutzgebiet Am Lungenberg". Rechtliche Regelungen würden vorgeben, dass dieses vor Lärm aller Art zu schützen sei. Es sei nicht erkennbar, wie ein Abriss der Sporthalle und ein Neubau von Häusern direkt neben dem Naturdenkmal mit dem Schutzziel vereinbar seien. Auch aus diesem Grund sollten Sporthalle und Fußballplatz erhalten werden.

Abwägungsergebnis

Gebäudehöhen, Anzahl der Gebäude und Bebauungsstruktur

Es sind weder Gebäudeblöcke bzw. eine Blockbebauung noch ein Dutzend Gebäude geplant. Das im Zuge des Wettbewerbsverfahrens ausgewählte Konzept sieht eine Bebauung mit insgesamt neun Solitärgebäuden vor, die sich um einen grünen Innenbereich herum gruppieren. Das Konzept nimmt dabei sehr wohl Bezug auf die heterogene städtebauliche Struktur mit einer Mischung aus kleinteiliger Einzel- und Doppelhausbebauung, mehrgeschossiger Zeilenbebauung und hochgeschossigen Solitärgebäuden im unmittelbaren Umfeld der "Jakob-Steffan-Straße" bzw. im Umfeld des Plangebiets. Im Ergebnis handelt es sich dabei im Plangebietsumfeld um eine sehr heterogene Baustruktur.

Darüber hinaus werden die im städtebaulichen Rahmenplan enthaltenen Vorgaben zur Geschossigkeit und Bauweise eingehalten. Die in der Stellungnahme genannte Gebäudehöhe von ca. 15 Metern ergibt sich bei Annahme von Bruttogeschosshöhen von ca. 3,00 Metern durch die zulässige viergeschossige Bebauung plus eines zusätzlichen Staffelgeschoss, welches im bauordnungsrechtlichen Sinne aber kein Vollgeschoss darstellt.

Verkehr, fließender Verkehr

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Im fließenden (= fahrenden) Verkehr ist nicht alleinig die Gesamtsumme der neu hinzu kommenden Fahrzeuge von Bedeutung. Diese Gesamtsumme führt nicht zwangsläufig zu der Annahme, dass Straßennetz sei unterdimensioniert. Vielmehr ist die Kombination aus wer, in welche Richtung und zu welcher Uhrzeit sein Kfz bewegt, ausschlaggebend. Erst die Berücksichtigung dieser richtungsbezogenen und tageszeitlichen Verteilung der Neuverkehre und ihre Überlagerung mit der Bestandssituation im fließenden Verkehr geben Aufschluss über die letztlich an

Strecken und Knoten zu bewältigenden Verkehrsströme. Diese Betrachtung ist Teil der verkehrsfachlichen Begutachtung und läuft ganz überwiegend nach in der Verkehrsplanungspraxis bundesweit anerkannten Verfahren.

Die verkehrsfachliche Begutachtung wird auch insbesondere die Straßen "Am Judensand" sowie die "Jakob-Steffan-Straße" dahingehend betrachten, ob Behinderungen für den fließenden Verkehr vorliegen, die einen Einsatz von Rettungskräften gefährden, den ÖPNV behindern bzw. den Verkehrsfluss bezüglich seiner Abwicklung grundsätzlich einschränken können. Bei Bedarf werden geeignete Maßnahmen ermittelt, z. B. die Schaffung von Ausweichstellen unter Verlängerung bereits vorhandener Haltverbotsbereichen an Parkplatz- und Tiefgaragenzufahrten.

Grundsätzlich ist anzustreben, die bereits vorhandenen Straßen und Knotenpunkte so zu ertüchtigen, dass sie das zusätzliche Verkehrsaufkommen abwickeln können. Die Option einer ergänzenden Verkehrserschließung durch die genannten Siedlung ("Kurzschluss Wallstraße") wird aus verkehrsfachlicher Sicht abgelehnt. Dieser Vorschlag würde angesichts der fehlenden Gebwege erhebliche Eingriffe in den Grünbestand und zur Schaffung der erforderlichen fahrdynamischen Voraussetzungen viele tiefbautechnische Maßnahmen hervorrufen. Auch die Querschnittsbreite der Fahrbahn reicht für eine Verlagerung der Erschließung in diesem Bereich nicht aus. Zudem würde diese Verkehrsstrasse mit den dann verlagerten Verkehrsbewegungen mitten durch eine bestehende Wohnsiedlung führen, was aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht abgelehnt wird.

Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird sehr kritisch gesehen und abgelehnt. Eine Einbahnregelung hätte für die Bewohner des gesamten über der Straße "Am Judensand" und der "Jakob-Steffan-Straße" erschlossenen Quartiers erhebliche Umweg Fahrten zur Folge, die weder zumutbar noch ökologisch vertretbar sind. Außerdem führen Einbahnstraßenregelungen wegen des fehlenden Gegenverkehrs oftmals zu einem höheren Geschwindigkeitsniveau an. Zudem hätte eine Einbahnregelung negative Wirkungen auf die ÖPNV-Erschließung, da die Linien innerhalb des Quartiers nur noch in eine Richtung bedient werden könnten. Schließlich führt eine Einbahnstraße dazu, dass in den Zeiten der Spitzenbelastungen zu den Schulanfangs- und -endzeiten der zu- bzw. abfahrende Verkehr noch deutlich stärker auf jeweils einen Knoten gerichtet wäre, was von der Knotenleistungsfähigkeit her nicht darstellbar ist.

Aus Verkehrsbeobachtungen vor Ort ist bekannt, dass die Haltevorgänge der Linienbusse sich mindernd auf die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Knotens "Am Judensand/Am Fort Gonsenheim" auswirken. Teil des Arbeitsprogramms für die verkehrsfachliche Begutachtung ist daher auch, hierzu Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Ein Gesamtverkehrskonzept über die betroffenen Quartiere des Hartenbergs ist parallel zum Bebauungsplanverfahren "H 97" in Erarbeitung.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Verkehr, ruhender Verkehr

Bereits im Vorfeld der in 2014 durchgeführten Bürgerversammlung zum städtebaulichen Rahmenplan wurde die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit der zum damaligen Zeitpunkt bekannten Rahmenbedingungen des Projektes und weiterer, im Quartier bekannter Vorhaben ge-

prüft und in einer Ersteinschätzung für machbar befunden. Gleichwohl wurde darauf hingewiesen, dass eine vertiefte verkehrsfachliche Prüfung erst dann sinnvoll sei, wenn die auf Basis des Rahmenplans entwickelte, letztendliche Ausgestaltung des Projektes definitiv vorliege. Dies könne und müsse spätestens im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgen und baue auf aktuellen verkehrsrelevanten Daten und Erhebungen auf.

Diese vertiefte verkehrsfachliche Betrachtung konnte daher sinnvoll erst im Laufe des Jahres 2016 begonnen werden. Die Ergebnisse werden in das Bebauungsplanverfahren "H 97" eingespeist.

In mehreren Koordinierungsrunden mit städtischen Ämtern und dem Vorhabenträger wurde auf die Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum hingewiesen. Hierbei wurde mehrfach die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg"; Bedeutung der Freizeitfunktion des Hartenbergparks) hervorgehoben. Dieser Bereich wurde von einem hierfür beauftragten Planungsbüro überarbeitet und wird als Planung im Bebauungsplanentwurf festgesetzt.

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Historische Bausubstanz

Die aktuelle Bestandssituation der Festungsanlagen ist grundsätzlich bekannt. Um nachteilige Auswirkungen auf die Nachbarbebauung auszuschließen, sind folgende Maßnahmen bzw. Untersuchungen vorgesehen:

- detaillierte Baugrunduntersuchung,
- schonende Untergrundverbesserung unter Vermeidung starker Erschütterungen,
- an die besondere Untergrundsituation angepasste Entwässerungsplanung.

Geologische Situation

Das Gebiet des Hartenbergs wurde über einen Zeitraum von rund 150 Jahren (1811 – 1964) durch Festungsanlagen geprägt. Auch heute befinden sich noch Reste der Anlagen (Mauerreste, aufgefüllte Gräben und Gänge etc.) im Untergrund. Die oberflächennahe Geologie und Hydrogeologie ist somit schon sehr lange stark verändert. Dies äußert sich u. a. in einer besonders guten Wasserwegsamkeit entlang der ehemaligen Festungsgräben, Miniergänge und Dränleitungen. In sehr nassen Jahren kann es somit zu punktuellen Wasseraustritten kommen, in trockenen Jahren dagegen zu relativer Austrocknung.

Die besondere "Wassersituation" des Hartenbergs, geprägt durch ehemalige Festungsanlagen und deren unterirdische Wasserwegsamkeiten ist seit einem Schadensfall (Wasserrohrbruch) im September/Oktober 2003 ausreichend bekannt. Da die Lage des ehemaligen Forts Hartenberg inzwischen detailgenau kartiert ist, kann sie bei der Planung entsprechend berücksichtigt werden. Insbesondere wird bei der Planung der Entwässerung sorgfältig darauf geachtet, dass Niederschlagswasser von Wegen, Straßen und Dachflächen nicht mehr als bisher in wasserwegsame unterirdische Gräben und Gänge gelangt.

Um nachteilige Auswirkungen auf die Nachbarbebauung (z.B. Setzungen) auszuschließen, sind folgende Maßnahmen bzw. Untersuchungen vorgesehen.

- detaillierte Baugrunduntersuchung, ggf. mit Beweissicherung,
- schonende Untergrundverbesserung unter Vermeidung starker Erschütterungen,
- an die besondere Untergrundsituation angepasste Entwässerungsplanung.

Durch den Bau von Tiefgaragen sind bei Eingriffen in das historische Graben- und Gangsystem Änderungen im Wasserhaushalt möglich, jedoch sieht die Planung nur eine eingeschossige Tiefgarage vor. Daher ist eine Unterbrechung der wasserwegsamkeit ehemaligen Festungsgräben nicht zu befürchten.

Hinsichtlich der Baugrundstabilität, der Grundwasserhältnisse und einer eventuellen Schadstoffbelastung der Auffüllungen ist eine detaillierte Baugrunderkundung vorgesehen. Sobald die Ergebnisse vorliegen, kann auch eine Prognose zum Grundwasserhaushalt erfolgen sowie die Art der Gründung entschieden werden. Dabei werden auch die Belange des Denkmalschutzes und der Schutz der Nachbarbebauung berücksichtigt.

Für das Bebauungsplanverfahren werden ein Baugrundgutachtengutachten und ein Entwässerungskonzept erstellt.

Gemäß § 2 der Verordnung zur Sicherung von Naturdenkmälern im Stadtkreis Mainz ist die Entfernung, Zerstörung oder sonstige Veränderung der Naturdenkmäler verboten. Als Veränderung gilt auch jede sonstige Störung des Wachstums z.B. durch Veränderung der Wasserhältnisse. Im zu erstellenden Entwässerungskonzept wird dies berücksichtigt und die Entwässerung so geplant, dass eine Beeinträchtigung des Naturdenkmals ausgeschlossen werden kann.

Begriff der "Innentwicklung"

In § 1 Abs. 5 Satz 3 Baugesetzbuch heißt es zu den allgemeinen Zielen des Städtebaus: "Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innentwicklung erfolgen." Gemäß § 1a Abs. 2 Baugesetzbuch sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, durch Nachverdichtung und durch andere Maßnahmen zur Innentwicklung zu nutzen.

Bebauungspläne der Innentwicklung erfassen insbesondere Bauungspläne zur Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und Umbau vorhandener Ortsteile und zur Umnutzung von Flächen. Die Regelung zielt damit sowohl auf brachgefallene Flächen als auch auf Flächen ab, die aus anderen Gründen einer neuen Nutzung zugeführt werden sollen. Damit sind folglich nicht ausschließlich Flächen gemeint, die nicht mehr nutzbar sind, sondern auch Flächen, deren derzeitige Nutzung z. B. aus Gründen der Abnutzung oder aus Gründen der nicht mehr vorhandenen Nachfrage obsolet sind und die deshalb (im Sinne der Innentwicklung) einer anderen Nutzung zugeführt werden sollen.

Unabhängig von der vorgebrachten Argumentation, der Begriff der "Innentwicklung" zielt nur auf bislang nicht nutzbare Flächen ab, kann hinsichtlich der in der Stellungnahme unterstellten Nutzbarkeit der im Plangebiet vorhandenen Einrichtungen folgendes festgestellt werden:

Der Zustand des Sportplatzes der Peter Jordan Schule (PJS) ist schlecht, da er sich am Ende der wirtschaftlichen Nutzungsdauer befindet. Nach ca. 20 jähriger Nutzung ist die Tennenober-

fläche abgespielt, d. h. durch intensiven Spielbetrieb entstehen Feinteile im Splitt, die sich bei Niederschlag nach unten verlagern und die Wasserabführung (Drainierung) behindern. Dies führt bei Regen zu Pfützen- und Schlammabfuhr. Bei Trockenheit bewirken die Feinteile eine starke Staubbildung im Spielbetrieb. Aufgrund der schlechten Dämpfungseigenschaften wird man keinen "Hartplatz" mehr bauen oder sanieren, sondern - wenn überhaupt - die Ausführung als Kunstrasenplatz anstreben. Der Schulsportplatz konnte bislang zunächst nur außerhalb der Schulzeiten und erst seit der Schließung des Schulbetriebes der Peter-Jordan-Schule auch ganzjährig von den Vereinen und Initiativen genutzt werden. Auch Kinder und Jugendliche haben die Anlage zum Fußballspiel genutzt. Insgesamt ist daher der Wegfall des Schulsportplatzes begründet. Als Kompensation soll daher der innerhalb des Hartenbergparks in unmittelbarer Nähe des Plangebiets liegende und ebenfalls abgespielte Bolzplatz im Zuge der Umnutzung des Schulgeländes aufgewertet werden. Der Schulsportplatz nördlich der Schule gehört - wie von vielen Einwanderinnen und Einwanderern vorgebracht - ursprünglich nicht zum Hartenbergpark, sondern zum früheren Schulbetrieb.

Die Turnhalle befindet sich ebenfalls in keinem guten Zustand. Die Halle ist nicht barrierefrei zu nutzen (öffentliches Gebäude). Der Prallschutz ist zum Teil lose und dem Alter entsprechend auch auszutauschen. Die Glasbausteine bröckeln und müssten ersetzt werden. Die Halle müsste nach Stand der Technik im Umkleide- und Sanitärbereich umfassend saniert werden. Die Leitungsführung muss erneuert sowie die gesamte Gebäudehülle energetisch ertüchtigt werden (neue EnEV). Der Hallenboden entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen (nicht gelenkschonend). Die Nutzung durch die Vereine wird nur für eine begrenzte Zeit noch geduldet und ist daher keine langfristige oder nachhaltige Option. Der Wegfall der sanierungsbedürftigen Sporthalle der Peter-Jordan-Schule wurde kompensiert. Zum einen wurde durch die Errichtung einer modernen wettkampfgerechten Drei-Feldhalle-Sporthalle der Berufsbildenden Schule I und III im Jahr 2013 eine zusätzliche Sporthalle im Bereich Hartenberg/ Münchfeld geschaffen, zum anderen handelt es sich bei den in der alten Sporthalle ansässigen Sportvereinen und Gruppierungen überwiegend um solche, die zwar im Stadtgebiet aber nicht unmittelbar in Hartenberg/ Münchfeld beheimatet sind. Für diese wird nach Wegfall der Sporthalle eine Ausweichmöglichkeit in anderen Stadtteilen zur Verfügung geschaffen. Der in Hartenberg/ Münchfeld beheimatete Verein DJK/ BSC Mainz nutzt mittlerweile die Sporthalle der Münchfeldschule.

Der unterbreitete Vorschlag, im vorderen Teil des Geländes (dort wo derzeit noch die eigentliche Peter-Jordan-Schule und die Schulsporthalle verortet ist) Wohnbebauung zu errichten und im hinteren Teil den angrenzenden Sportplatz zu erhalten, führt in der Praxis zu großen Problemen. Entsprechende Erfahrungen in anderen vergleichbaren Fällen haben gezeigt, dass der durch den Spiel- und Trainingsbetrieb auftretende Lärm für die unmittelbar angrenzenden neuen Bewohner oftmals über der gesetzlich zulässigen Maximalwerten liegen würde. Dies würde zu erheblichen zeitlichen Einschränkungen des Sportbetriebs führen und stellt die Sinnhaftigkeit des Erhalts der Sportfläche in Frage.

Infrastruktur- Dimensionierung

Das zuständige Fachamt hat Bedarf für eine viergruppige KiTa im Stadtteil Hartenberg/ Münchfeld angemeldet. Ein neuer Standort für eine KiTa innerhalb des Plangebiets war bereits als Planungsaufgabe in den Wettbewerb eingespeist und ist im Bebauungsplanentwurf hinweislich enthalten (Unterbringung im "Haus G"). Eine KiTa ist hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung in einem allgemeinen Wohngebiet zulässig.

Schulbedarf

Im Rahmen umfassender Untersuchungen des baulichen Zustandes des Schulstandortes Peter-Jordan-Schule durch die Gebäudewirtschaft Mainz wurde festgestellt, dass eine Sanierung des Gebäudes unwirtschaftlich ist. Es liegen TÜV- Untersuchungen mit erheblicher Kontamination von mikrobiologischen Keimen vor. Die Kosten von Umbau und Sanierung wurden gegenüber ge-

stellt und durch die ADD bestätigt. Die Sanierung des Schulgebäudes steht daher nicht mehr zur Debatte (Stadtratsbeschluss Beschlussvorlage 1075/2013). Die Künstlerinitiative nutzte bislang nur Räume im 1.OG in einem eingeschränkten Bereich, die unbedenklich waren. Die restlichen Räume der Peter-Jordan-Schule sind für den Publikumsverkehr nicht freigegeben. Die angestrebte Lösung mit der geplanten Verlagerung der Peter-Jordan-Schule ist die wirtschaftlichste Lösung.

Naturdenkmal und Vogelschutzgebiet

Naturdenkmale werden aus wissenschaftlichen, naturgeschichtlichen oder landeskundlichen Gründen oder wegen ihrer Seltenheit, Eigenart oder Schönheit festgesetzt. Schutzgegenstand sind Einzelschöpfungen der Natur, im vorliegenden Fall ein waldartiger Bestand aus Bäumen, der für die Umwelt prägend und von besonderer Bedeutung ist. Anders als Tiere besitzen Vegetationsbestände gegenüber Lärmimmissionen eine sehr geringe bis keine Empfindlichkeit. Das Verbot von Beeinträchtigungen des Naturdenkmals gemäß § 2 der Verordnung zur Sicherung von Naturdenkmalen zielt daher ab auf Handlungen zur direkten Zerstörung und Beseitigung, z. B. durch Inanspruchnahme oder auf sonstige Veränderungen z. B. durch Änderung der Grundwasserverhältnisse. Der Bebauungsplanentwurf trägt dem mit seinen Festsetzungen Rechnung. Zum Schutz des Naturdenkmals sind mit baulichen Anlagen Mindestabstände einzuhalten. Es werden Flächen, die von der Bebauung freizubehalten sind, festgesetzt. Die Vereinbarkeit der Planung mit dem Schutzzweck des Naturdenkmals wird im Verfahren nachgewiesen. Es wird zudem ein Baumgutachten erstellt, in dem zur Sicherung und zum Erhalt von Bäumen bauvorbereitende, baubegleitende Maßnahmen und Maßnahmen nach Abschluss des Bauvorhabens darzustellen sind. Dies beinhaltet auch Maßnahmen, die ggf. während des Abrisses von baulichen Anlagen zum Schutz der Bäume und Vegetationsbestände umzusetzen sind.

Gegenüber Lärmimmissionen weisen vor allem Tiere eine erhöhte Empfindlichkeit auf. Für das Bebauungsplanverfahren wird ein Artenschutzgutachten erstellt, das auch die Flächen des Naturdenkmals umfasst. In dem Gutachten werden die Auswirkungen durch Lärm- und Lichtimmissionen auf die Tierwelt, insbesondere Vögel, ermittelt und bewertet sowie geeignete Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung festzulegt. Dies umfasst auch die Abriss- und Bauphase.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

10. Anregung 10

- Handout im Rahmen der Bürgerbeteiligung am 14.12.2016/ Autor(en) unbekannt -

- Verkehr, fließender und ruhender Verkehr:
Die Inhalte des Handouts zielten auf die im Stadtteil Hartenberg geplanten mehr als 600 neuen Wohnungen ab. Dies bedeute gemäß der Fortschreibung der Sozialraumanalyse 2012 insgesamt 25 % mehr Haushalte, 600 zusätzliche Fahrzeuge mit der Folge, dass der Parkraumdruck weiter steige und das Straßennetz bereits heute unterdimensioniert sei. In diesem Zusammenhang werde eine Einbahnstraßenregelung abgelehnt, da diese das Verkehrsaufkommen verdoppele. In einem Stadtplan werde zudem erläutert, in welchen Straßenabschnitten des Hartenbergs es "kritische Engpässe", "Engpässe" und "Stauzonen" gäbe.

Abwägungsergebnis

Verkehr, fließender Verkehr

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz-/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Im fließenden (= fahrenden) Verkehr ist nicht alleinig die Gesamtsumme der neu hinzu kommenden Fahrzeuge von Bedeutung. Diese Gesamtsumme führt nicht zwangsläufig zu der Annahme, dass Straßennetz sei unterdimensioniert. Vielmehr ist die Kombination aus wer, in welche Richtung und zu welcher Uhrzeit sein Kfz bewegt, ausschlaggebend. Erst die Berücksichtigung dieser richtungsbezogenen und tageszeitlichen Verteilung der Neuverkehere und ihre Überlagerung mit der Bestandssituation im fließenden Verkehr geben Aufschluss über die letztlich an Strecken und Knoten zu bewältigenden Verkehrsströme. Diese Betrachtung ist Teil der verkehrsfachlichen Begutachtung und läuft ganz überwiegend nach in der Verkehrsplanungspraxis bundesweit anerkannten Verfahren.

Die verkehrsfachliche Begutachtung wird auch insbesondere die Straßen "Am Judensand" sowie die "Jakob-Steffan-Straße" dahingehend betrachten, ob Behinderungen für den fließenden Verkehr vorliegen, die einen Einsatz von Rettungskräften gefährden, den ÖPNV behindern bzw. den Verkehrsfluss bezüglich seiner Abwicklung grundsätzlich einschränken können. Bei Bedarf werden geeignete Maßnahmen ermittelt, z. B. die Schaffung von Ausweichstellen unter Verlängerung bereits vorhandener Haltverbotsbereichen an Parkplatz- und Tiefgaragenzufahrten.

Grundsätzlich ist anzustreben, die bereits vorhandenen Straßen und Knotenpunkte so zu ertüchtigen, dass sie das zusätzliche Verkehrsaufkommen abwickeln können. Die Option einer ergänzenden Verkehrserschließung durch die genannten Siedlung ("Kurzschluss Wallstraße") wird aus verkehrsfachlicher Sicht abgelehnt. Dieser Vorschlag würde angesichts der fehlenden Gehwege erhebliche Eingriffe in den Grünbestand und zur Schaffung der erforderlichen fahrdynamischen Voraussetzungen viele tiefbautechnische Maßnahmen hervorrufen. Auch die Querschnittsbreite der Fahrbahn reicht für eine Verlagerung der Erschließung in diesem Bereich nicht aus. Zudem würde diese Verkehrsstrasse mit den dann verlagerten Verkehrsbewegungen mitten durch eine bestehende Wohnsiedlung führen, was aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht abgelehnt wird.

Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird sehr kritisch gesehen und abgelehnt. Eine Einbahnregelung hätte für die Bewohner des gesamten über der Straße "Am Judensand" und der "Jakob-Steffan-Straße" erschlossenen Quartiers erhebliche Umweg Fahrten zur Folge, die weder zumutbar noch ökologisch vertretbar sind. Außerdem führen Einbahnstraßenregelungen wegen des fehlenden Gegenverkehrs oftmals zu einem höheren Geschwindigkeitsniveau an. Zudem hätte eine Einbahnregelung negative Wirkungen auf die ÖPNV-Erschließung, da die Linien innerhalb des Quartiers nur noch in eine Richtung bedient werden könnten. Schließlich führt eine Einbahnstraße dazu, dass in den Zeiten der Spitzenbelastungen zu den Schulanfangs- und -endzeiten der zu- bzw. abfahrende Verkehr noch deutlich stärker auf jeweils einen Knoten gerichtet wäre, was von der Knotenleistungsfähigkeit her nicht darstellbar ist.

Aus Verkehrsbeobachtungen vor Ort ist bekannt, dass die Haltevorgänge der Linienbusse sich mindernd auf die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Knotens "Am Judensand/Am Fort Gonsenheim" auswirken. Teil des Arbeitsprogramms für die verkehrsfachliche Begutachtung ist daher auch, hierzu Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Ein Gesamtverkehrskonzept über die betroffenen Quartiere des Hartenbergs ist parallel zum Bebauungsplanverfahren "H 97" in Erarbeitung.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Befahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Verkehr, ruhender Verkehr

Bereits im Vorfeld der in 2014 durchgeführten Bürgerversammlung zum städtebaulichen Rahmenplan wurde die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit der zum damaligen Zeitpunkt bekannten Rahmenbedingungen des Projektes und weiterer, im Quartier bekannter Vorhaben geprüft und in einer Ersteinschätzung für machbar befunden. Gleichwohl wurde darauf hingewiesen, dass eine vertiefte verkehrsfachliche Prüfung erst dann sinnvoll sei, wenn die auf Basis des Rahmenplans entwickelte, letztendliche Ausgestaltung des Projektes definitiv vorliege. Dies könne und müsse spätestens im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgen und baue auf aktuellen verkehrsrelevanten Daten und Erhebungen auf.

Diese vertiefte verkehrsfachliche Betrachtung konnte daher sinnvoll erst im Laufe des Jahres 2016 begonnen werden. Die Ergebnisse werden in das Bebauungsplanverfahren "H 97" eingespeist.

In mehreren Koordinierungsrunden mit städtischen Ämtern und dem Vorhabenträger wurde auf die Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum hingewiesen. Hierbei wurde mehrfach die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg"; Bedeutung der Freizeitfunktion des Hartenbergparks) hervorgehoben. Dieser Bereich wurde von einem hierfür beauftragten Planungsbüro überarbeitet und wird als Planung im Bebauungsplanentwurf festgesetzt.

Es ist zutreffend, die in der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz zitierten Motorisierungskennziffern Kfz/Haushalt bei der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die neuen Vorhaben im Quartier heranzuziehen. Im ruhenden Verkehr ist der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen der Bewohner durch die geplanten Vorhaben durch geeignete Parkieranlagen auf dem Areal der neuen Vorhaben selber zu decken. Die Einhaltung dieser Notwendigkeit wird durch die städtischen Fachämter spätestens im Rahmen der notwendigen Bauanträge eingefordert und überprüft. Die zur Deckung des ruhenden Verkehrs berechneten, notwendigen Stellplätze beruhen auf verschiedenen, umfangreichen empirischen Untersuchungen in der Stadt Mainz.

Die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung des Übergangs vom Projektgebiet zum öffentlichen Straßenraum ist bekannt. Die Notwendigkeit zur Einhaltung der Vorgaben laut Rahmenplan (Anzahl und Lage der Parkbesucherstellplätze; Lage und Ausbildung der ÖPNV-Haltestelle; Übergang zur Straße "Am Lungenberg") wurde im Zuge der weiteren Planung aufrechterhalten und von einem hierfür beauftragten Planungsbüro geplant. Eine leichtgängige Be-

fahrbarkeit, die Reduzierung von Gefahrensituationen sowie die Deckung der Bedarfe im ruhenden Verkehr waren hierbei Grundlage für die Neuplanung dieses Bereiches. Die Ergebnisse der Planung sind als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf eingeflossen.

Sozialraumanalyse

Als Bezugsgröße wird die Sozialraumanalyse der Stadt Mainz vom Juni 2012 mit 2.279 Haushalten zugrunde gelegt (Datenbasis 31.12.2009). Die genannte Zahl stellt allerdings nicht die Haushaltszahl des gesamten Stadtteils Hartenberg/Münchfeld dar, sondern nur diejenige des Stadtbezirks 251- Hartenberg, also eines Teilbereichs des Stadtteils. Dieser kann allerdings nicht als Bezugsgröße gewählt werden, da das Areal der Peter-Jordan-Schule nicht zu diesem Stadtbezirk zählt.

Legt man als Bezugsgröße den kompletten Stadtteil Hartenberg/ Münchfeld zugrunde, ergibt sich folgendes Bild: Am 02.01.2017 wurden 8.765 Haushalte ausgewiesen. Für die drei Bauprojekte "Peter-Jordan-Schule", "Oblatenkloster" und "Schützenhaus" ergibt sich eine Wohnungszahl (und damit abgeleitet eine Haushaltszahl) von insgesamt ca. 520 WE (Peter-Jordan-Schule ca. 270 WE, Oblatenkloster ca. 160 WE, Schützenhaus ca. 90 WE). Die Zahl der Haushalte würde sich durch die o.g. drei Projekte entsprechend um 5,9 % erhöhen und nicht um 25 %.

Den Anregungen kann in o.g. Umfang gefolgt werden.

Mainz, 09.08.2017



Straub

II. Frau Beigeordnete Grosse mit der Bitte um Kenntnisnahme

Das Bauleitplanverfahren kann ohne tiefgreifende Änderungen weiter betrieben werden; eine Unterrichtung der Fraktionen erfolgt innerhalb der nächsten Verfahrensschritte im Bauausschuss

III. Nach Fortschreibung der Verfahrensdaten durch 61.2.0.1 z. d. lfd. A.



Mainz, 09.08.2017
61-Stadtplanungsamt



Ingenthron

ANREGUNG 1

Fax 0 61 31 - 12 26 71

<http://www.mainz.de/stadtplanungsamt>

----- Weitergeleitet von Nina DiPaolo/Amt61/Mainz am 12.01.2017 08:34 -----

6126 4197

Zu den lfd. Akten

Von:

An: stadtplanungsamt@stadt.mainz.de

Datum: 11.01.2017 11:39

Betreff: Öffentlichkeitsbeteiligung: Bebauungsplanentwurf "Wohnquartier ehemalige Peter-Jordan-Schule (H 97)" Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB Zeitraum: 14.12.2016 bis 27.01.2017 Bebauungsplanentwurf "Wohnquartier ehemalige Peter-Jordan-Schule (H 97)" - 01. Bebauungsplan PDF-Datei, 1,5 MB Bebauungsplanentwurf "Wohnquartier ehemalige Peter-Jordan-Schule (H 97)" - 02. Begründung PDF-Datei, 3,52 MB

Mainz, den

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der veröffentlichten Begründung zum Bebauungsplanentwurf zu o.a. Wohnquartier mache ich folgende Anmerkungen:

Zu 6. Städtebaulicher Rahmenplan

Die im Erläuterungstext zum städtebaulichen Rahmenplan formulierten übergeordneten Zielsetzungen für das Plangebiet begrüße ich ausdrücklich.

Besonders hervorheben möchte ich die Aussage, dass sich der städtebauliche Rahmenplan an den Standortbedingungen des Plangebietes sowie an den fachlichen Vorgaben der städtischen Fachämter und externen Dienststellen orientiert. Hierbei kommt u.a. dem formulierten Verzicht auf eine Einbeziehung der nördlichen und östlich angrenzenden Flächen des Hartenbergparks (Gehölzstreifen) eine besondere Bedeutung zu.

Die Planung des Quartiers hat sich demnach nach dem Park zu richten und nicht umgekehrt. Das Quartier ist also so zu planen, dass eine Verlegung von Spiel- und Freizeitgeräten nicht erforderlich ist.

Bei der Zielsetzung der Entwicklung eines überwiegend autofreien Wohnquartiers reichen m.E. die für Bewohner und deren Besucher vorgesehenen Stellplätze nicht aus. Auch wenn diese der „Stellplatzverordnung“ entsprechen, haben sie mit der Realität auf dem Hartenberg wenig zu tun. Hier bestehen bereits heute Parkengpässe, die durch die zu geringe Zahl der vorgesehenen Stellplätze im neuen Quartier weiter verstärkt werden.

zu 7. Wettbewerbsverfahren

Im Wettbewerbsverfahren wurde von den zuständigen Vertretern der städtischen Ämter wiederholt auf den einzuhaltenden Lärmschutz hingewiesen. Auch zu diesem Punkt wurden die Verfasser der vier mit dem „2. Preis“ ausgezeichneten Arbeiten um Überarbeitung gebeten. Dies ist dem „Wettbewerbssieger“ offensichtlich gelungen, da Frau Grosse gegenüber Vertretern der IG Hartenbergpark in Gesprächen am 8.12.2016 und 22.12.2016 u.a. mitgeteilt hat, dass die Seilbahn wegen des Lärmschutzes nicht verlegt werden müsse, weil die Gebäude so geplant wurden, dass sie den Lärmschutzanforderungen entsprechen.

Zu 10.1 Lärmschutz

Da die Begründung zum Bebauungsplanentwurf den Stand zum 31.10.2016 darstellt, wurden danach offenbar entsprechende Erhebungen vorgenommen, deren Ergebnis Frau Grosse in den Gesprächen am 8.12. und 22.12.2016 den IG-Vertretern mitteilte.

Zu 10.4 Baumgutachten

Die Gehölzstreifen im Norden und Osten der ehemaligen Peter-Jordan-Schule mit den dazugehörigen Bäumen und Gehölzen sind laut städtischen Rahmenplan zu erhalten. Sie dienen auch der Erhaltung der Parklandschaft, weil die Parkbesucher ohne sie auf ca. 17 Meter hohe Häuser blicken müssten, was, wegen der Nähe zum Park, zu einer deutlich

116¹

werdenden optischen Verkleinerung des Parks führen würde.

zu 14. Familienfreundlichkeitsprüfung

Der Hartenbergpark ist insbesondere für die Bürgerinnen und Bürger des Hartenbergs, der Neustadt und Mombach die „grüne Oase“, in der Familien spielen, musizieren, grillen etc., ohne befürchten zu müssen, dass sich Menschen in ihrer „Wohnqualität“ beeinträchtigt oder gestört fühlen. Damit das auch in Zukunft so bleiben kann, muss das neue Quartier so geplant werden, dass es zu keinen Konflikten zwischen Bewohnern und Parknutzern kommt. Hierzu gehören neben dem Lärmschutz auch ausreichend Parkplätze für die Bewohner des Quartiers und deren Besucher, aber auch für die Parkbesucher, die oft „schwer beladen“ in den Park gehen, um sich dort einen schönen Tag zu machen.

Weitere Anmerkungen die bei der Planung des neuen Quartier zu beachten sind:

Ruhender Verkehr/Parkplatzsituation

Bei der Planung des neuen Quartiers ist auch die aktuelle Parkplatzsituation im Viertel zu beachten. Sie ist ausgereizt. Die Bewohner der vor ca. 55 Jahren entstandenen Wohnblocks müssen in den umliegenden Straßen parken, weil es keine Tiefgaragen oder ausreichend Parkplätze gibt. Die geplanten 20 Parkplätze für Parkbesucher reichen nicht aus. Zur Zeit sind ca. 30 kostenfreie Parkplätze in Parknähe nicht auskömmlich, was bereits heute zu einer zusätzlichen Belastung des Viertels führt. Dazu kommen noch Schüler der Berufsschulen, die im Viertel parken.

Verkehrssituation/fließender Verkehr

Durch den Bau des Quartiers mit ca. 270 Wohneinheiten und der vorgesehenen Wohnbebauung des ehemaligen Oblatenklosters am Judensand ist mit ca. 500 weiteren Autos im Viertel zu rechnen. Die schon jetzt sehr schwierige Verkehrssituation in Stoßzeiten wird noch schwieriger. Feuerwehr, Krankenwagen, Busse, Müllabfuhr und Straßenreinigung kommen bereits heute oft nicht oder nur schwer durch.

Ich würde mich freuen, wenn Sie meine Anregungen in die Überlegungen für die Planung des neuen Quartiers einbeziehen und verbleibe
mit freundlichen Grüßen

ANREGUNG 2

6126 H 97

Fax 0 61 31 - 12 26 71

<http://www.mainz.de/stadtplanungsamt>

----- Weitergeleitet von Nina DiPaolo/Amt61/Mainz am 12.01.2017 08:35 -----

Zu den Ho. Akten

Mainz, den

Von:

An: stadtplanungsamt@stadt.mainz.de

Datum: 11.01.2017 11:41

Betreff:

Öffentlichkeitsbeteiligung: Bebauungsplanentwurf "Wohnquartier ehemalige Peter-Jordan-Schule (H 97)" Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB Zeitraum: 14.12.2016 bis 27.01.2017 Bebauungsplanentwurf "Wohnquartier ehemalige Peter-Jordan-Schule (H 97)" - 01. Bebauungsplan PDF-Datei, 1,5 MB Bebauungsplanentwurf "Wohnquartier ehemalige Peter-Jordan-Schule (H 97)" - 02. Begründung PDF-Datei, 3,52 MB

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der veröffentlichten Begründung zum Bebauungsplanentwurf zu o.a. Wohnquartier mache ich folgende Anmerkungen:

Zu 6. Städtebaulicher Rahmenplan

Die im Erläuterungstext zum städtebaulichen Rahmenplan formulierten übergeordneten Zielsetzungen für das Plangebiet begrüße ich ausdrücklich.

Besonders hervorheben möchte ich die Aussage, dass sich der städtebauliche Rahmenplan an den Standortbedingungen des Plangebietes sowie an den fachlichen Vorgaben der städtischen Fachämter und externen Dienststellen orientiert. Hierbei kommt u.a. dem formulierten Verzicht auf eine Einbeziehung der nördlichen und östlich angrenzenden Flächen des Hartenbergparks (Gehölzstreifen) eine besondere Bedeutung zu.

Die Planung des Quartiers hat sich demnach nach dem Park zu richten und nicht umgekehrt. Das Quartier ist also so zu planen, dass eine Verlegung von Spiel- und Freizeitgeräten nicht erforderlich ist.

Bei der Zielsetzung der Entwicklung eines überwiegend autofreien Wohnquartiers reichen m.E. die für Bewohner und deren Besucher vorgesehenen Stellplätze nicht aus. Auch wenn diese der „Stellplatzverordnung“ entsprechen, haben sie mit der Realität auf dem Hartenberg wenig zu tun. Hier bestehen bereits heute Parkengpässe, die durch die zu geringe Zahl der vorgesehenen Stellplätze im neuen Quartier weiter verstärkt werden.

zu 7. Wettbewerbsverfahren

Im Wettbewerbsverfahren wurde von den zuständigen Vertretern der städtischen Ämter wiederholt auf den einzuhaltenden Lärmschutz hingewiesen. Auch zu diesem Punkt wurden die Verfasser der vier mit dem „2. Preis“ ausgezeichneten Arbeiten um Überarbeitung gebeten. Dies ist dem „Wettbewerbssieger“ offensichtlich gelungen, da Frau Grosse gegenüber Vertretern der IG Hartenbergpark in Gesprächen am 8.12.2016 und 22.12.2016 u.a. mitgeteilt hat, dass die Seilbahn wegen des Lärmschutzes nicht verlegt werden müsse, weil die Gebäude so geplant wurden, dass sie den Lärmschutzanforderungen entsprechen.

Zu 10.1 Lärmschutz

Da die Begründung zum Bebauungsplanentwurf den Stand zum 31.10.2016 darstellt, wurden danach offenbar entsprechende Erhebungen vorgenommen, deren Ergebnis Frau Grosse in den Gesprächen am 8.12. und 22.12.2016 den IG-Vertretern mitteilte.

Zu 10.4 Baumgutachten

Die Gehölzstreifen im Norden und Osten der ehemaligen Peter-Jordan-Schule mit den dazugehörigen Bäumen und Gehölzen sind laut städtischen Rahmenplan zu erhalten. Sie dienen auch der Erhaltung der Parklandschaft, weil die Parkbesucher ohne sie auf ca. 17 Meter hohe Häuser blicken müssten, was, wegen der Nähe zum Park, zu einer deutlich

116²

werdenden optischen Verkleinerung des Parks führen würde.

zu 14. Familienfreundlichkeitsprüfung

Der Hartenbergpark ist insbesondere für die Bürgerinnen und Bürger des Hartenbergs, der Neustadt und Mombach die „grüne Oase“, in der Familien spielen, musizieren, grillen etc., ohne befürchten zu müssen, dass sich Menschen in ihrer „Wohnqualität“ beeinträchtigt oder gestört fühlen. Damit das auch in Zukunft so bleiben kann, muss das neue Quartier so geplant werden, dass es zu keinen Konflikten zwischen Bewohnern und Parknutzern kommt. Hierzu gehören neben dem Lärmschutz auch ausreichend Parkplätze für die Bewohner des Quartiers und deren Besucher, aber auch für die Parkbesucher, die oft „schwer beladen“ in den Park gehen, um sich dort einen schönen Tag zu machen.

Weitere Anmerkungen die bei der Planung des neuen Quartier zu beachten sind:

Ruhender Verkehr/Parkplatzsituation

Bei der Planung des neuen Quartiers ist auch die aktuelle Parkplatzsituation im Viertel zu beachten. Sie ist ausgereizt. Die Bewohner der vor ca. 55 Jahren entstandenen Wohnblocks müssen in den umliegenden Straßen parken, weil es keine Tiefgaragen oder ausreichend Parkplätze gibt. Die geplanten 20 Parkplätze für Parkbesucher reichen nicht aus. Zur Zeit sind ca. 30 kostenfreie Parkplätze in Parknähe nicht auskömmlich, was bereits heute zu einer zusätzlichen Belastung des Viertels führt. Dazu kommen noch Schüler der Berufsschulen, die im Viertel parken.

Verkehrssituation/fließender Verkehr

Durch den Bau des Quartiers mit ca. 270 Wohneinheiten und der vorgesehenen Wohnbebauung des ehemaligen Oblatenklosters am Judensand ist mit ca. 500 weiteren Autos im Viertel zu rechnen. Die schon jetzt sehr schwierige Verkehrssituation in Stoßzeiten wird noch schwieriger. Feuerwehr, Krankenwagen, Busse, Müllabfuhr und Straßenreinigung kommen bereits heute oft nicht oder nur schwer durch.

Ich würde mich freuen, wenn Sie meine Anregungen in die Überlegungen für die Planung des neuen Quartiers einbeziehen und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

ANREGUNG 3



WG: Einwendung H97

Bernd Schmitt An: Thorsten Straub

17.01.2017 15:54

Von: Bernd Schmitt/Amt61/Mainz
An: Thorsten Straub/Amt61/Mainz@Mainz



Landeshauptstadt
Mainz

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt
Bernd Schmitt
Dipl.-Ing. Leiter Sachgebiet 2

Postfach 38 20 55028 Mainz
Zitadelle, Bau A Zimmer 208
Tel 0 61 31 - 12 30 75
Fax 0 61 31 - 12 26 71
<http://www.mainz.de>

— Weitergeleitet von Bernd Schmitt/Amt61/Mainz am 17.01.2017 15:54 —

Von: Nina DiPaolo/Amt61/Mainz
An: Bernd Schmitt/Amt61/Mainz@Mainz
Datum: 17.01.2017 15:20
Betreff: WG: Einwendung H97



Landeshauptstadt
Mainz

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt
Nina Di Paolo
Vorzimmer / Assistenz
Postfach 38 20
55028 Mainz
Zitadelle, Bau A
Tel 0 61 31 - 12 38 30
Fax 0 61 31 - 12 26 71
<http://www.mainz.de/stadtplanungsamt>

— Weitergeleitet von Nina DiPaolo/Amt61/Mainz am 17.01.2017 15:20 —

Von:
An: stadtplanungsamt@stadt.mainz.de
Datum: 17.01.2017 15:11
Betreff: Einwendung H97

Zu den lfd. Akten
Mainz, den

6126 H97 19

Sehr geehrte Damen und Herren,

116³

anbei erhalten Sie meine Einwendung im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum
Bebauungsplan H97.

Mit freundlichen Grüßen

Von meinem iPad gesendet



Bürgerbeteiligung_H97_ - Januar 2017.docx

Landeshauptstadt Mainz
61-Stadtplanungsamt
Zitadelle, Bau A
55131 Mainz

Mainz, 17.01.2017

**Einwendungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung
Bebauungsplan H97 „Wohnquartier ehem. Peter-Jordan-Schule“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchte ich meine Bedenken bezüglich Bebauungsplanes H97 äußern. Dies betrifft im Wesentlichen die folgenden drei Themen:

- Verkehrssituation
- Vogelschutzgebiet „Auf dem Hartenberg“
- Spielplatz im Wohnquartier

Verkehrssituation

Aus der vorgelegten Planung war nicht ersichtlich, wie die Ausfahrtsituation der Straße „Am Lungenberg“ und für die letzten vier Häuser in der Jakob-Steffan-Straße erfolgen soll. Auch der Fortbestand der acht Parkplätze, die jetzt vor der Jakob-Steffan-Straße 87 liegen, ist unklar.

Wie sieht hier die Planung aus ?

Vogelschutzgebiet „Auf dem Hartenberg“

Das Vogelschutzgebiet „Auf dem Hartenberg“ wird durch die zukünftige Wohnbebauung mit Lärm- und Lichteinwirkungen zwangsläufig beeinträchtigt.

Wie sehen für diesen Bereich die nötigen Schutzmaßnahmen aus ?

Spielplatz im Quartier

Das neue Wohnquartier wird über eine nicht unerhebliche Anzahl neuer Wohneinheiten unter dem Motto „Wohnen am Hartenbergpark“ verfügen. Da der Park bereits jetzt sehr stark beansprucht wird, muss für die Kinder aus dem Quartier innerhalb des Planungsbereiches ein eigener Spielplatz vorgesehen werden.

Ist dieser Spielplatz in der Planung vorgesehen ?

Ich hoffe, dass meine Einwände im Rahmen der weiteren Bauözeitplanung entsprechend geprüft und berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

ANRECHNUNG 4

Stadtverwaltung Mainz
61 – Stadtplanungsamt
Postfach 3820
55028 Mainz

| | | | | | | | | | |
|--|------------|---|---|------|---|---|---|---|---|
| Stadtverwaltung Mainz 61 - Stadtplanungsamt | | | | | | | | | |
| Eingang: 23. Jan. 2017 | | | | | | | | | |
| Antw. Dez. | E. d. Hd/A | | | Wvl. | | | R | | |
| Abl. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| SG: | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| SB: | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |

Mainz, 19.1.2017

**Anregungen zum Bebauungsplanentwurf
"Wohnquartier ehemalige Peter-Jordan-Schule (H 97)"
im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung in Planstufe 1**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchte ich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung in Planstufe 1 folgende Anregungen zum Bebauungsplanentwurf "Wohnquartier ehemalige Peter-Jordan-Schule (H 97)" vorbringen:

1. Verkehrskonzept

1.1. Fließender Verkehr

Durch die Bebauung werden ca. 270 neue Wohneinheiten geschaffen. Die Zufahrt zum neuen Quartier ist nur über die Straßen „Am Judensand“ und „Jakob-Steffan-Straße“ möglich. Diese Straßen sind bereits bei der heutigen Verkehrsdichte (Anwohner, Berufsschüler, Besucher des Hartenbergparks etc.) am Rande ihrer Kapazität. Bei den bisherigen Erhebungen des Stadtplanungsamtes wurde außer Acht gelassen, dass beide Straßen durch das notwendigerweise (siehe hierzu 1.2) erlaubte Parken am Straßenrand großteils nur einspurig befahrbar ist. Die verbleibende Fahrbahnbreite beträgt an vielen Stellen nur 4,90 – 5,05m, was bei einem vorgeschriebenen Mindestabstand von 0,50m zwischen Fahrzeugen im Begegnungsverkehr nicht ausreicht, damit ein PKW und ein Kleintransporter (Rettungswagen, Lieferwagen) oder ein Linienbus (Linien 64, 65, 91) noch aneinander vorbeifahren können. Daher rege ich eindringlich an, diesen Umstand bei dem noch vorzulegenden Verkehrskonzept zu berücksichtigen. Weder eine Einbahnstraßenlösung (der Linienbus muss in beide Richtungen fahren) noch die Reduzierung der Parkflächen am Straßenrand (ohne hin bestehender Parkraumangel, siehe 1.2.) sind zielführend. Wenn anhand der zu erwartenden zusätzlichen Fahrzeuge der Verkehrsfluss nicht sichergestellt werden kann, rege ich an, die Anzahl der Wohneinheiten entsprechend zu reduzieren oder eine zusätzliche Erschließung des Quartiers durch Ausweitung und Ertüchtigung der bestehenden, aber bisher Anwohnern vorbehaltenen Stichstraße zur Wallstraße nötig.

1.2. Ruhender Verkehr

Laut aktueller Planung werden 20 Parkplätze für Parkbesucher im Plangebiet als Ersatz für die wegfallenden, de facto von Anwohnern und Parkbesuchern genutzten Lehrerparkplatz geschaffen. Außer Acht gelassen wird hierbei, dass weitere 7 Parkplätze und 1 Behinder-

1164

tenparkplatz im Bereich des Wendehammers vor dem Haus Jakob-Steffan-Straße Nr. 81 entfallen. Die Parkplatzsituation im Viertel ist ohnehin mehr als ausgereizt ist, dadurch dass viele Anwohner der vor über 50 Jahren ohne ausreichende Parkangebote erbauten Mehrfamilienhäuser im öffentlichen Straßenraum parken müssen. Die Besucher des Hartenbergparks und der Minigolfanlage finden an stark frequentierten Tagen bereits aktuell keinen Parkplatz. Durch die oben geschilderte Reduzierung der Parkflächen wird diese Situation verschärft. Daher rege ich an, dass weitere öffentliche Parkplätze im Plangebiet geschaffen werden – mindestens 8 Parkplätze um den Status Quo zu erhalten, besser deutlich mehr Parkplätze, um eine Entlastung der aktuell bereits unzumutbaren Situation herbeizuführen.

2. Verlagerung von Freizeiteinrichtungen / Spielgeräten im Hartenbergpark

In Sitzung vom 3.12.2014 beschloss der Stadtrat den städtebaulichen Rahmenplan H97 auf Grundlage der Verwaltungsvorlage vom 25.11.2014. In dieser Verwaltungsvorlage 1475/2014 vom 25.11.2014 steht, dass das Grün- und Umweltamt zum „Ergebnis“ kam, „dass eine Verlagerung von Freizeitanlagen einerseits aufgrund der sozialen Kontrolle und andererseits wegen der nicht vorhandenen Flächenreserven innerhalb des Parks als nicht realisierbar angesehen wird“. In der Bürgerinformation am 14.12.2016 berichteten Herr Schmitt, Stadtplanungsamt und Herr Schneider, Grünamt, dass die Verlagerung der Seilbahn aufgrund eines schalltechnischen Gutachtens, das zeitlich nach Beschluss des Rahmenplans erstellt wurde, verlegt werden müsse. Im Erläuterungstext zum Rahmenplan heißt es allerdings, dass „im Zuge einer Bebauung des Nordteils des Plangebiets (...) auf die Nachbarschaft zu den Freizeitanlagen im Hartenbergpark (Lärmeintrag) reagiert werden muss“. Anstelle zu reagieren, würde aber agiert, wenn die Seilbahn verlagert wird. Der Park würde zugunsten der Wohnbebauung umgestaltet werden. Das widerspricht dem Beschluss des Stadtrates. Daher rege ich an, dass die Wohnbebauung so geplant und realisiert wird, dass der Park und seine Freizeitanlagen weder beeinträchtigt noch verlagert werden müssen.

3. Anpassung von Haus F an die umgebende Bebauung

Die von der Jakob-Steffan-Straße Haus einsehbare Traufhöhe des Haus F liegt bei 17,85 m (135,35 üNN – 117,50 üNN). Im Bezug auf das Haus Jakob-Steffan-Straße 81 mit einer Firsthöhe von ca. 7,50 m und bei einem Abstand der Häuser von 13,5m entspricht dies keineswegs dem städtebaulichen Grundsatz der Anpassung an die umgebende Bebauung. Das Haus Jakob-Steffan-Straße 81 ist das dem neuen Quartier am nächst gelegene Bestandsgebäude. Daher rege ich an, zumindest das Haus F um ein Stockwerk zu verkleinern und den Abstand zum Haus Jakob-Steffan-Straße 81 soweit zu vergrößern, dass dem Grundsatz der Anpassung an die umgebende Bebauung entsprochen wird.

Ich bitte Sie meine Einwendungen und Anregungen im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen und die Öffentlichkeit umfassend und zeitnah über den weiteren Fortgang der Planungen zu informieren.

Ich bitte Sie um eine Eingangsbestätigung meines Schreibens.

Abgemacht 5

6126 H797

Zu:
Mainz, den *JK*

Stadtverwaltung Mainz
- Stadtplanungsamt -
Zitadelle Mainz, Bau A

55131 Mainz

22.1.2017

**Einwendungen und Anregungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur
Bebauung des „Wohnquartiers ehem. Peter-Jordan-Schule (H97)“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Besitzer und Bewohner eines Hauses, das fast direkt an das Planungsgebiet angrenzt, sind wir besonders stark von den Plänen zur Bebauung des Areals der ehem. Peter-Jordan-Schule betroffen. Wir haben dieses Haus als Mainzer Neubürger von den Erstbesitzern erworben und saniert und damit in diesen Stadtteil investiert. Dies haben wir im Zusammenhang mit einer existierenden Bebauungssituation getan, die sich nach den bisher vorliegenden Planungsunterlagen sehr deutlich verändern würde. Wir hoffen, dass im Planungsverfahren nicht die Möglichkeiten für Neuanwohner des Hartenbergs im Vordergrund stehen, sondern dass in gleichem Maße die Interessen der bisherigen Anwohner berücksichtigt werden.

Wir wollen im Folgenden auf verschiedene Aspekte eingehen, die besonders mit der sich abzeichnenden Art der Bebauung zusammenhängen.

116 5

(1) Verkehrs- und Parksituation

In den letzten Jahren kam es zu einer immer stärkeren baulichen Verdichtung am Hartenberg und damit zu einer problematischen Verkehrs- und Parksituation. Hinzu kommt der Verkehr zu den beruflichen Schulen am Judensand. Die Situation wird in den Sommermonaten an Wochenenden verschärft, weil dann der Minigolfplatz am Lungenberg z.T. für Turniere genutzt wird und weil viele Familien aus anderen Stadtteilen den Hartenbergpark als Freizeitgelände mit Spiel- und Grillmöglichkeiten nutzen. Für den Transport der Gerätschaften wird in jedem Fall das Auto genutzt und nicht die öffentlichen Verkehrsmittel.

Da seit einigen Wochen zwei Buslinien (64 und 65) regelmäßig in relativ enger Taktung die Jakob-Steffan-Straße und den Judensand befahren, kommt es immer wieder zu einer Begegnung der Busse. Dabei haben wir als Fahrgäste bereits mehrfach erlebt, dass wegen der parkenden Autos ein Bus auf den Fußgängerweg ausweichen musste. Dies ist manchmal auch bei entgegenkommenden PKW notwendig.

Aus den Unterlagen können wir entnehmen, dass im straßennahen Bereich fünfgeschossige Gebäude geplant sind. Bei einer entsprechend hohen Zahl von Wohneinheiten ist mit einer starken Zunahme des Verkehrsaufkommens und des Bedarfs an Parkplätzen zu rechnen. Dafür spricht auch, dass eine Tiefgarage geplant ist, die bestenfalls von Wohnungsbesitzern und Mietern, nicht jedoch von Besuchern, Handwerkern usw. genutzt werden kann.

Wir wünschen uns ein schlüssiges Verkehrskonzept, das evtl. eine weitere Straße aus dem Hartenbergviertel einplant, um lange Wartezeiten an der Ampel Judensand - Fort Gonsenheim zu vermeiden. Der Ausbau des vorhandenen Weges hinter der Berufsschule scheint hier eine mögliche Lösung zu sein.

(2) Geologische Situation und Wasserflüsse unter der Oberfläche am Hartenberg und am Hang zum Gonsbachtal

Vom Hartenberg wird immer wieder als einem Quellgebiet gesprochen, bei dem es auch durch die Baumaßnahmen der letzten Jahre im Bereich der Jakob-Steffan-Straße zu Umleitungen der Wasserströme unter der Oberfläche gekommen ist. In

unserem Bereich ist eine starke Austrocknung des Bodens gegeben. Durch eine tiefergehende Bebauung des Schulareals, die sich durch den Bau einer Tiefgarage ergeben würde, könnte es zu weiteren Veränderungen im Boden kommen, die die Fundamente der am Hang liegenden Häuser bedrohen würden. Nicht zu vernachlässigen sind auch die starken Erschütterungen am Hang, die bereits beim Bau der Tiefgarage zu den Häusern 12a und b bemerkbar waren.

Eine Veränderung der Wasserströme könnte auch das hangseitig unterhalb der beplanten Fläche liegende Naturdenkmal und die dort stehenden Bäume, insbesondere eine große Eiche schädigen. Dies gilt vor allem dann, wenn die Bebauung von Häusern und der Tiefgarage sehr weit im Bereich vor der Schule erfolgt, der bisher nicht bebaut ist. Wie wir den Plänen entnehmen konnten, wird ein Haus fast vor der Einfahrt zu unserer Anwohnerstraße stehen. Häuser sind sehr schnell zu ersetzen und doch werden kurzfristige Bauinteressen immer wieder dem Schutz von Bäumen vorgezogen, die im Zweifelsfall viele Jahrzehnte brauchen, um die aktuelle Größe zu erreichen.

Weiterhin sehen wir eine schonende Gründung vor allem der Tiefgarage als sehr wichtig an. Aufgrund der geologischen Situation am Hang befürchten wir Rissbildungen und andere Schädigungen der vorhandenen Bausubstanz. Notwendig ist eine transparente und umfassende Information über die geplanten Maßnahmen mit der Möglichkeit, eventuelle Veränderungen der Bausubstanz infolge der Baumaßnahmen dokumentieren zu können.

Zusammenfassend richten sich unsere Einwände vor allem gegen ein hoch verdichtetes Bauen mit Häusern, die mehr als vier Geschosse umfassen und eine Ausweitung der Bebauung, die den Bereich vor der Schule betrifft. Wir fordern ein schlüssiges Verkehrskonzept, einen Plan, der den Naturschutz rund um das Baugebiet sichert und eine schonende Gründung der Bebauung.

Mit freundlichen Grüßen



WG: Wohnquartier ehem. Peter-Jordan-Schule
Bernd Schmitt An: Thorsten Straub

23.01.2017 08:42

Von: Bernd Schmitt/Amt61/Mainz
An: Thorsten Straub/Amt61/Mainz@Mainz

Bitte R



Landeshauptstadt
Mainz

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt
Bernd Schmitt
Dipl.-Ing. Leiter Sachgebiet 2

Postfach 38 20 55028 Mainz
Zitadelle, Bau A Zimmer 208
Tel 0 61 31 - 12 30 75
Fax 0 61 31 - 12 26 71
<http://www.mainz.de>

----- Weitergeleitet von Bernd Schmitt/Amt61/Mainz am 23.01.2017 08:41 -----

Von: Lisa Scicolone/Amt61/Mainz
An: Bernd Schmitt/Amt61/Mainz@Mainz
Datum: 23.01.2017 08:04
Betreff: WG: Wohnquartier ehem. Peter-Jordan-Schule



Landeshauptstadt
Mainz

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt
Lisa Scicolone
Vorzimmer / Assistenz
Postfach 38 20
55028 Mainz
Zitadelle, Bau A
Tel 0 61 31 - 12 38 29
Fax 0 61 31 - 12 26 71
<http://www.mainz.de/stadtplanungsamt>

----- Weitergeleitet von Lisa Scicolone/Amt61/Mainz am 23.01.2017 08:04 -----

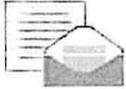
Von:
An: stadtplanungsamt@stadt.mainz.de
Datum: 22.01.2017 22:27
Betreff: Wohnquartier ehem. Peter-Jordan-Schule

Sehr geehrte Damen und Herren,

im anhängenden Schreiben haben wir unsere Einwendungen und Anregungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur Bebauung des "Wohnquartiers ehem. Peter-Jordan-Schule" (H97) verschriftlicht und bitten diese bei der Planung zu berücksichtigen.
Bitte bestätigen Sie den Eingang unseres Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

Antrag 6



WG: B-Planentwurf H97 Bürgerbeteiligung
Lisa Scicolone An: Bernd Schmitt, Thorsten Straub

27.01.2017 12:56

Von: Lisa Scicolone/Amt61/Mainz
An: Bernd Schmitt/Amt61/Mainz@Mainz, Thorsten Straub/Amt61/Mainz@Mainz



Landeshauptstadt
Mainz

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt
Lisa Scicolone
Vorzimmer / Assistenz
Postfach 38 20
55028 Mainz
Citadelle, Bau A
Tel 0 61 31 - 12 38 29
Fax 0 61 31 - 12 26 71
<http://www.mainz.de/stadtplanungsamt>

— Weitergeleitet von Lisa Scicolone/Amt61/Mainz am 27.01.2017 12:55 —

Von:
An: <stadtplanungsamt@stadt.mainz.de>
Datum: 27.01.2017 12:54
Betreff: WG: B-Planentwurf H97 Bürgerbeteiligung

Sehr geehrter Herr Schmitt,
sehr geehrter Herr Straub,

in der Anlage senden wir unseren Beitrag zum B-Planentwurf H97 zur
Ihrer Prüfung und mit Bitte um Einarbeitung.

Mit freundlichem Gruß

Verteiler s. Cc
Anlagen wie benannt

6126 H97

Zu gerichtl. Akten

Mainz, den

116 ⁶



B-Planentwurf H97 Einwendungen und Vorschläge 170125.pdf

An das Stadtplanungsamt Stadt Mainz
Zitadelle, Bau A
Am 87er Denkmal

55131 Mainz

Mainz-Hartenberg, 24.01.2017

**Bebauungsplanentwurf "Wohnquartier ehem. Peter-Jordan-Schule (H 97)"
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB**

Einwände und konstruktive Vorschläge

Sehr geehrter Herr Schmitt,
sehr geehrter Herr Straub,

als Mainzer Bürger und unmittelbare Anlieger des Neubaugebietes sind wir sehr an einer qualitätsvollen Weiterentwicklung der Stadt und unseres Ortsteils interessiert. Daher stehen wir dem vorliegenden B-Plan-Entwurf als bestmögliches Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs prinzipiell positiv gegenüber.

In diesem Sinne sind die von uns hiermit vorgelegten Einwände als konstruktive Kritik und Verbesserungsvorschläge zur Qualitätssteigerung des geplanten Quartiers und insbesondere dessen Einpassung in den Bestand zu verstehen.

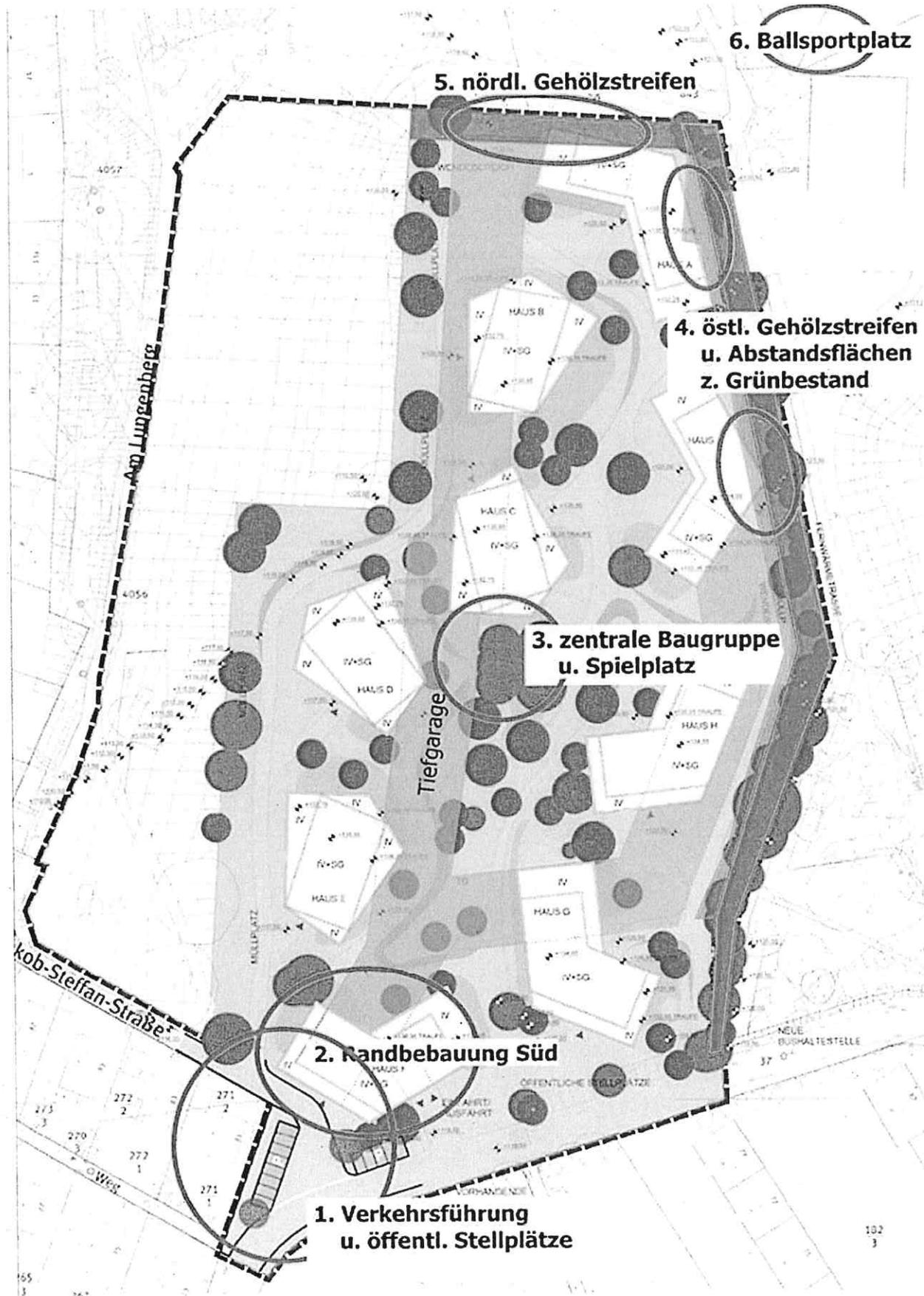
Wir bitten Sie um Korrektur der festgestellten Überschreitungen von rechtlichen Maßgaben und Berücksichtigung unserer Vorschläge zur angemessenen Einfügung der geplanten Bebauung in den Stadtteil.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.
Mit freundlichem Gruß

Anlage wie benannt 8 Seiten

Einwände und konstruktive Vorschläge zum Bebauungsplanentwurf
"Wohnquartier ehem. Peter-Jordan-Schule (H 97)"

Übersicht der Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge



Einwände und konstruktive Vorschläge zum Bebauungsplanentwurf "Wohnquartier ehem. Peter-Jordan-Schule (H 97)"

zu 1. Verkehrsführung u. öffentliche Stellplätze: ehemaliger Buswendehammer

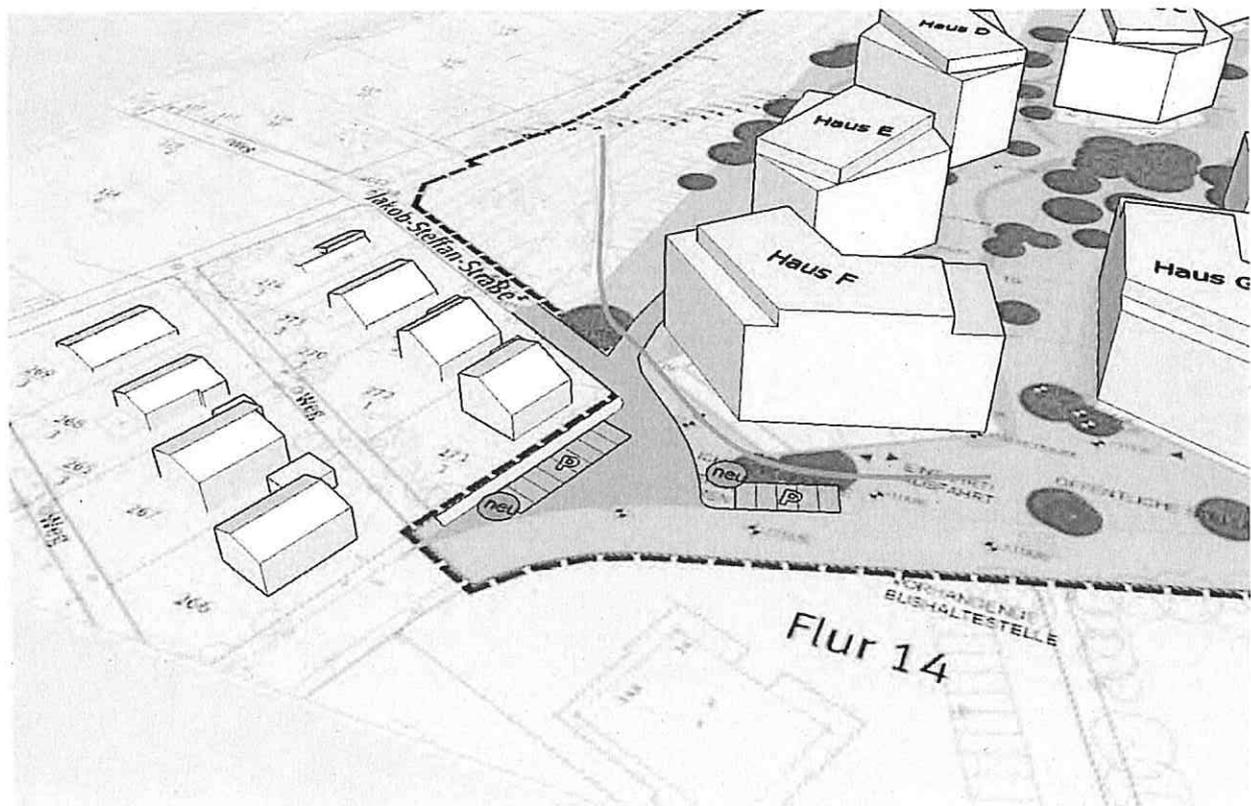
B-Planentwurf:

- Die spitzwinklige Straßeneinmündung im Kurvenbereich der Jakob-Steffan-Straße ist für den abbiegenden KFZ-Verkehr unübersichtlich und insbesondere zu Stoßzeiten eine Gefahrenquelle.
- Die s-förmige Straßenführung zwischen Jakob-Steffan-Straße und dem stark abfallenden und nur einspurigen Lungenberg-Zubringer ist zu eng und wird dem Verkehrsaufkommen, insbesondere dem Lieferverkehr ins Neubaugebiet (Großfahrzeuge) nicht gerecht.
- Durch die Straßenführung vor der Jakob-Steffan-Straße 81 entfallen öffentliche Parkplätze.
- Die fussläufige Anbindung an den bestehenden Fussweg Richtung Lungenberg ist nicht nachgewiesen und durch die grenznahe Bebauung von Haus F nicht gegeben.

Vorschlag:

- + Die senkrechte Straßenanbindung an die Jakob-Steffan-Straße ermöglicht einen sicheren Abbiegeverkehr in beide Richtungen der Hauptstraße.
- + Die bis zur Lieferstraße verbreiterte Zufahrt erlaubt störungsfreien Gegenverkehr für das Neubaugebiet und zum Lungenberg.
- + Die bestehenden Parkplätze können erhalten bleiben und ergänzen sinnvoll die nachzuweisenden Stellplätze des Neubaugebiets.
- + Die bestehende Fusswegverbindung ist durch die Verschiebung von Haus F gewährleistet, s. orange Linie.

1. Verkehrsführung und öffentliche Stellplätze



zu 2. Randbebauung Süd: Abstand Haus F zur Nachbarbebauung

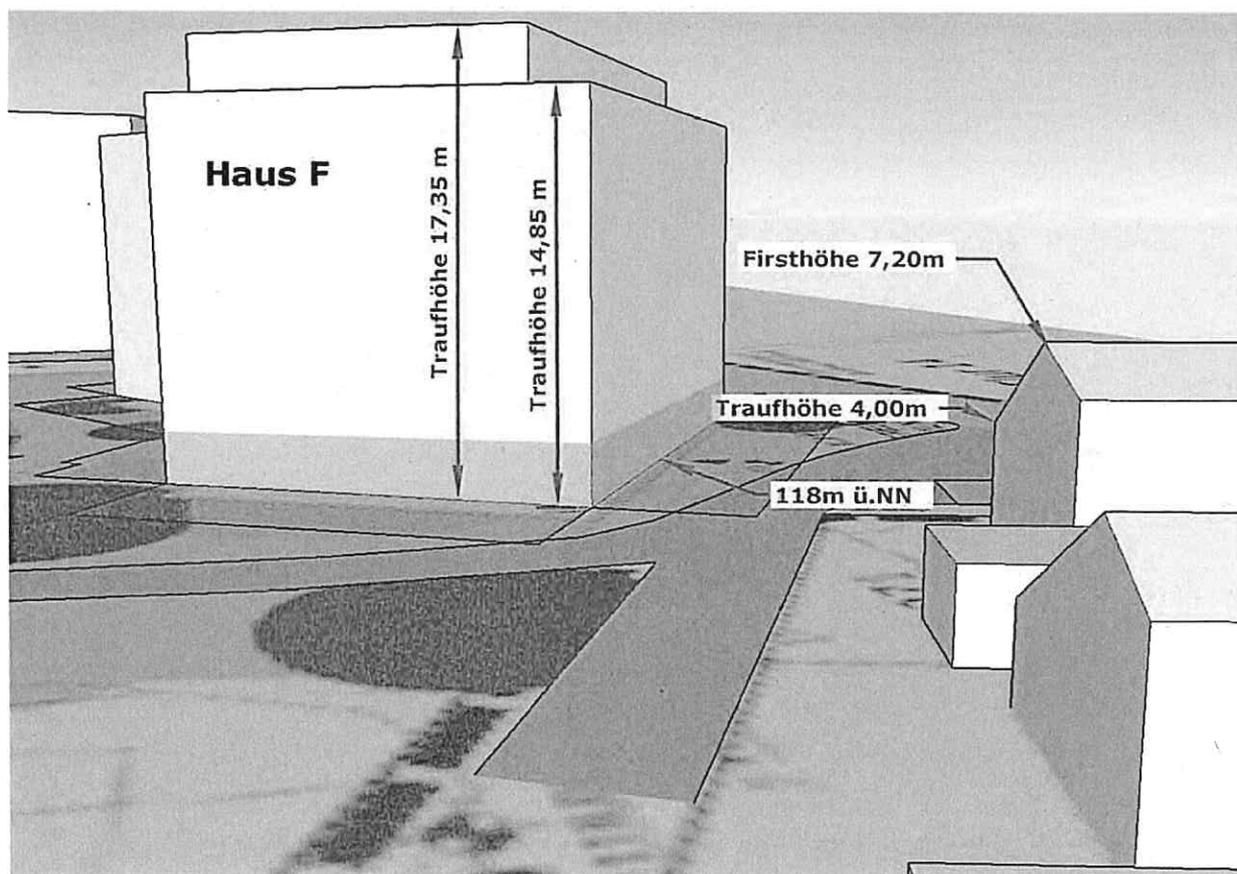
B-Planentwurf

- Haus F unterschreitet den gem. LBauO erforderlichen Mindestgrenzabstand (hier bis zur Fahrbahnkante) von 3m.
- Haus F überschreitet um ein Vollgeschoss gem. LBauO die Maßgabe des Rahmenplans, demnach nur eine viergeschossige Bebauung plus Staffelgeschoss zulässig sind. Das Sockelgeschoss (2,50m) ragt im Mittel um mehr als 1,40m über das Gelände, s. orange Markierung und stellt damit gem. LBauO ein Vollgeschoss dar.
- Der grenzständige, 17,85m-hohe Baukörper von Haus F überragt maßstabssprengend die angrenzende 1,5-geschossige EFH-Bebauung.

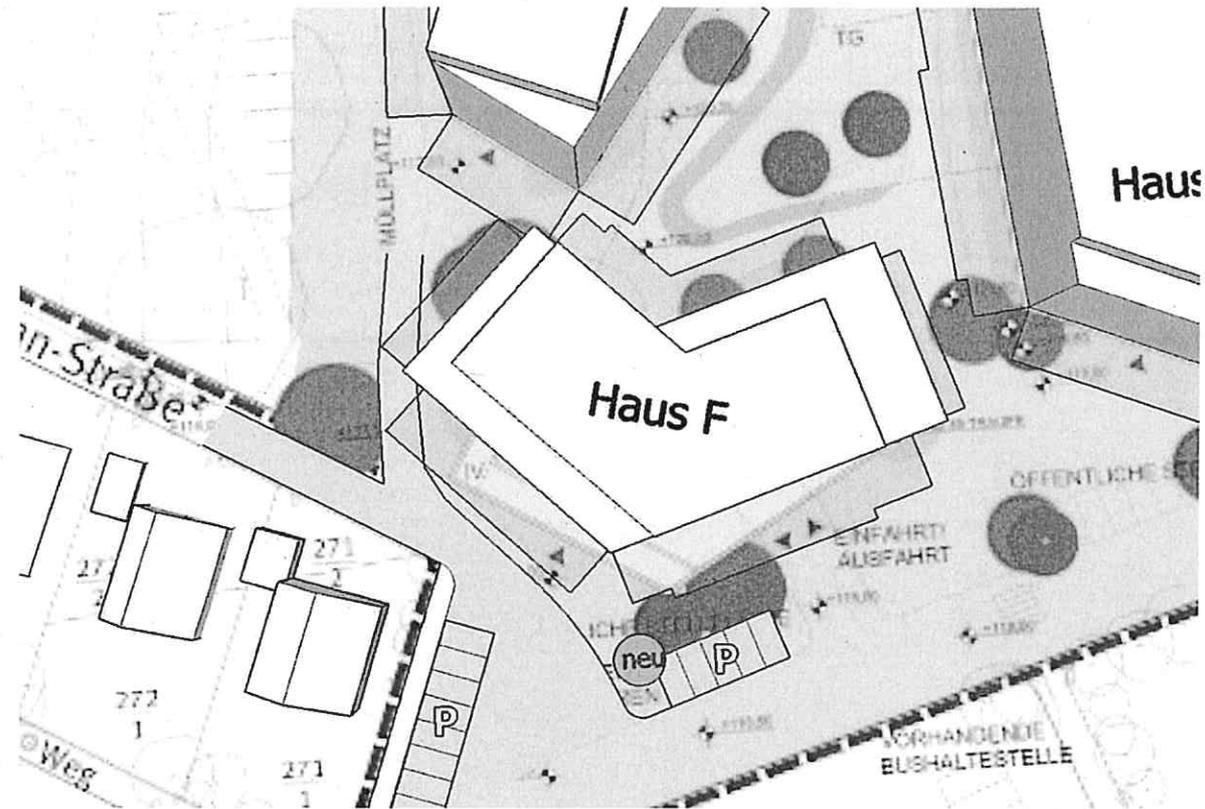
Vorschlag:

- + Das Gebäude wird LauBO-gerecht abgesenkt
- + und durch Verschiebung und Verschwenkung der Rahmenplan bzw. die LBauO eingehalten, s. Pläne unten.
- + Die Abstandsflächen gegenüber zwischen Haus E und Haus F sind gewährleistet.
- + Durch die Verschwenkung wird dem Gebäude die Massivität in der Sichtachse der Jakob-Steffan-Straße genommen und der Übergang zur kleinteiligen Nachbarbebauung verbessert.
- + Durch den gewonnenen Grenzabstand sind die in Pkt. 1. beschriebene Gehwegverbindung und Fahrbahnverbreiterung gewährleistet.

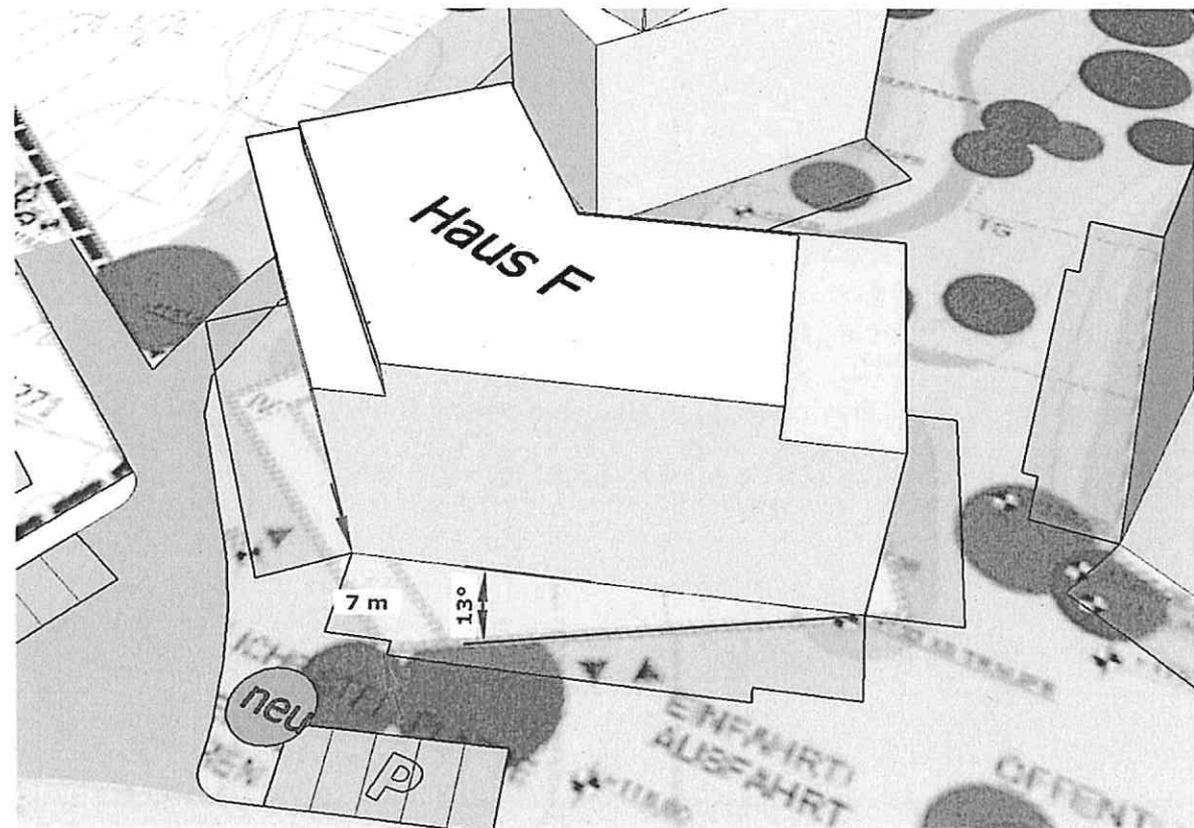
2. Randbebauung Süd - Ausgangssituation



2. Randbebauung Süd - Vorschlag Verschwenkung Haus F - Abstandsflächen



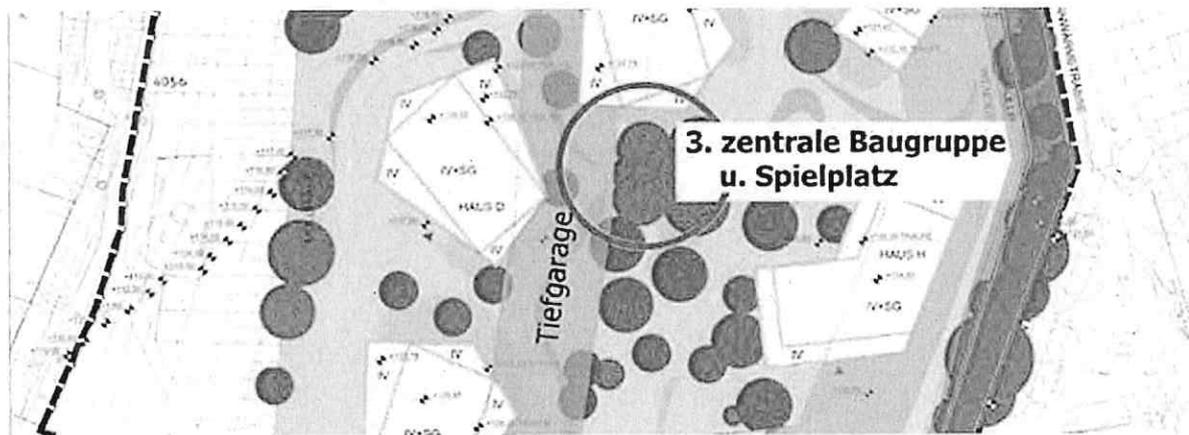
2. Randbebauung Süd - Vorschlag Verschwenkung Haus F - Maße



zu 3. Zentrale Baumgruppe und Spielplatz „erhaltenswerter Grünbestand“ in der Grundstücksmitte: Verschiebung Tiefgarage

B-Planentwurf

- Gem. Planung wird der als „*grünes Gelenk*“, im Rahmenplan ausgeschriebene Baumbestand in Grundstücksmitte bis auf eine kleine, südliche Baumgruppe reduziert.
- Durch die unmittelbar angrenzende Tiefgarage an die verbliebenen Bäume sind deren Überlebenschancen in Frage gestellt.
- Der erforderliche Kinderspielplatz ist nicht angewiesen.



Vorschlag:

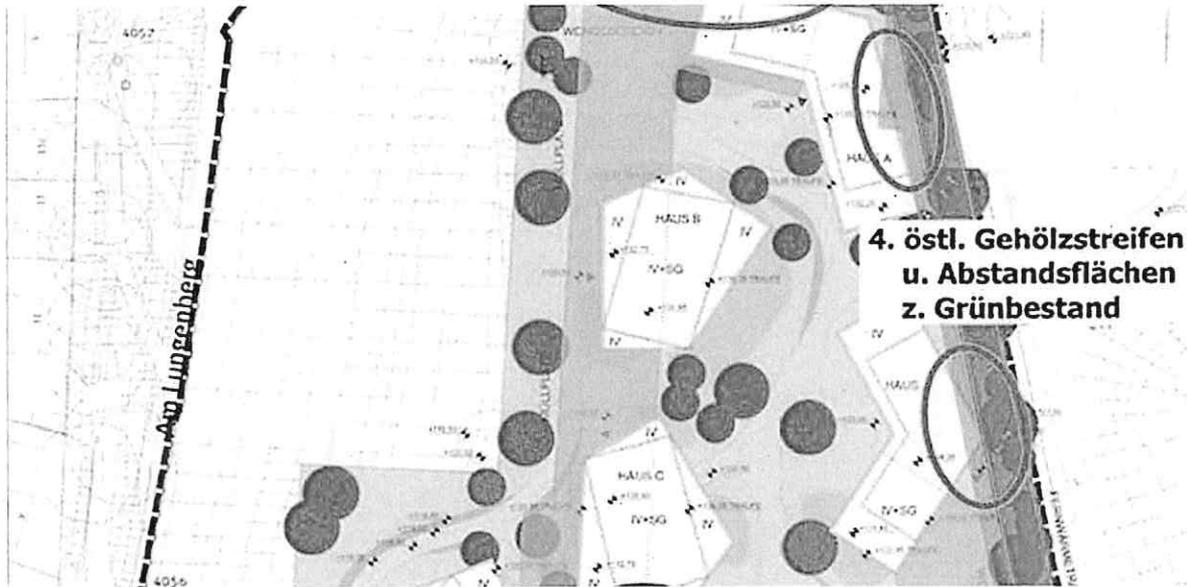
- + Durch Verschiebung der Tiefgarage nach Westen kann der Erhalt der Baumgruppe gewährleistet ohne wirtschaftlichen Nachteil werden. Das Entwurfskonzept einer grünen, baumbestandenen Mitte und als Ende der Grünachse vom Taubertsbergbad über Stadion bis Hartenbergpark ist dadurch gewährleistet.
- + Der quartiereigene Kinderspielplatz in der grünen Mitte ist im Sinne der sozialen Kontrolle und Nutzung wie Belebung der Freianlagen durch die Bewohner wertvoll.

Einwände und konstruktive Vorschläge zum Bebauungsplanentwurf
"Wohnquartier ehem. Peter-Jordan-Schule (H 97)"

zu 4. Überbauung östlicher „Grünstreifen“ und „Abstandsflächen zum sonstigem Grünbestand“: Verschiebung Haus H und J

B-Planentwurf

- Die östlichen „Grünflächen“ und zu erhaltenden „Abstandsflächen zum sonstigen Grünbestand“ werden durch die beiden Baukörper Haus H und J überbaut. Damit werden die im Rahmenplan definierten Abstandsflächen verletzt, s. hellgrünmarkierte Flächen.

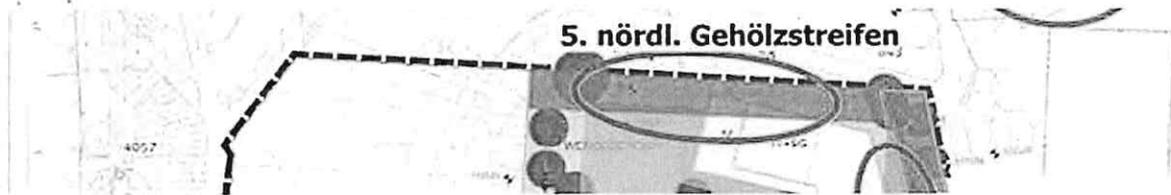


Korrektur:

- + Die Baukörper sind aus den gem. Rahmenplan festgelegten Tabuzonen zu rücken. Dabei entsteht kein wirtschaftlicher Nachteil.

zu 5. Grenzbebauung nördliche Grenze: Haus A u. Tiefgarage

- Gem. grafischem Nachweis rückt Haus A ohne den gem. LBauO erforderlichen 3m-Mindestgrenzabstand bis an Grundstücksgrenze.
- Durch die Überbauung und insbesondere die Tiefgarage wird der auf dem Baugelände erhaltenswerte nördliche Baumbestand (hinter dem vorhandenen Ballfangzaun) unnötigerweise dezimiert.
- Die Wohnnutzung wird dadurch unvorteilhafter Weise nah an die Schall- und Konfliktquellen wie die der Seilbahn herangerückt.



Vorschlag:

- + Die Baukörper können LBauO-gerecht und ohne wirtschaftlichen Nachteil vom Baumbestand von der Grundstücksgrenze weg verschoben werden.
- + Der bestehende Gehölzstreifen stellt eine kostenlose Wohnqualität dar und dient als Grünpuffer zwischen Park und Quartier.

Entsprechend der Freiraumanalyse des Rahmenplans soll „auch die Grundstückseingrünung im Norden und Osten als grünstrukturelle Zäsur zum Hartenbergpark erhalten“ bleiben.

zu 6. Ertüchtigung des bestehenden Ballsportplatzes

- Die von den Wohnbaugesellschaften geschuldete Aufwertung des desolaten Ascheplatzes als Ersatz für den entfallenen Fussballplatz ist nicht verbindlich gemacht und in seiner Qualität nicht belegt.



Vorschlag:

- + Die Ausführung des Ballsportplatzes wird als Textbaustein wie folgt in den B-Plantext aufgenommen.
- + *Die Anlage ist gemäß fachlichen Standards als professionelle Sportstätte, z.B. mit Ballfangzaun, lärmschluckenden Sportbelag und diversen Ballsportmarkierungen auszustatten.*

Mainz-Hartenberg im Januar 2017

Abrechnung 7

Stadtverwaltung Mainz
61 – Stadtplanungsamt

Postfach 3820
55028 Mainz

Zu den lfd. Akten

Mainz, den

6126-HM 97



Mainz, 26.1.2017

**Eingabe zum "Wohnquartier ehemalige Peter-Jordan-Schule (H 97)"
im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung in Planstufe 1**

Sehr geehrte Damen und Herren,.

anbei meine Einwendungen zum geplanten Bauvorhaben, die ich z.T. bei der
Bürgerinformation bereits mündlich geäußert hatte:

Zum fließenden Verkehr:

Der Hartenberg ist ein in sich geschlossener Verkehrsraum. Der Abfluss von Verkehr findet ausschließlich in die Straße Am Fort Gonsenheim statt. Am Südwestfunk wird diese Ausfahrt über eine Ampel gesteuert. In der Hauptverkehrszeit vom morgens 7:30 Uhr bis 8:30 Uhr, in der ein erheblicher Rückstau in die Straße im Judensand herrscht, ist eine Ausfahrt bereits jetzt oftmals erst nach der 3. oder 4. Ampelphase möglich.

Insbesondere das Verkehrsaufkommen durch die Berufsschulen bewirkt schon zum jetzigen Zeitpunkt, dass man zu den genannten Zeiten oft in einem langen Rückstau steht.

Bei einer angenommenen Bebauung von 270 Wohneinheiten und weiteren Wohnungen durch den Neubau statt des Oblatenklosters wird das Verkehrsaufkommen unerträglich und nicht mehr vertretbar.

Bitte stellen Sie sicher, dass der fließende Verkehr bürgervertraglich von statten gehen kann. Evtl. durch eine weitere Erschließung des Viertels Richtung Wallstraße: durch die Siedlung oder durch das Parkhaus

116⁷

Zum ruhenden Verkehr:

Bereits heute ist die Parkplatzsituation prekär. Unter der Woche nehmen die Berufsschüler die meisten freien Parkplätze in Anspruch (so auch die Kundenplätze vor Norma)

Am Wochenende gibt es großen Parkplatzsuchverkehr durch Parkbesucher, für die zu wenige Parkplätze geplant sind.

Eigentlich sollten möglichst viele Parkmöglichkeiten für die Parkbesucher geschaffen werden, und dem wilden Parken am Lungenberg sowie an den Gärten unterhalb der Jakob-Steffan-Straße Einhalt geboten werden.

Es muss Ersatz für die im Wendehammer entfallenden „freien“ Parkplätze geschaffen werden!

Zum Sportraumangebot im Park

Die Nutzung des Parks darf durch die Bebauung nicht beeinträchtigt oder verändert werden!

Die Seilbahn muss aus baurechtlicher Sicht z.B. nicht verlegt werden und sollte am ursprünglichen Platz bleiben. Eine Verlagerung in den Park nimmt Platz in Anspruch, der dann innerhalb des Parkes für andere Aktivitäten fehlt. Die frei werdende Fläche ist nicht attraktiv für eine andere Nutzung.

Der „Bolzplatz“ soll aufgewertet werden. Welche Mittel werden für diese Aufwertung von wem bereitgestellt?

Es muss sichergestellt sein, dass die Nutzung des Parks nicht eingeschränkt wird!

Ersatzangebot für den entfallenden Fußballplatz der Peter Jordan-Schule

Es wurde im Rahmen der Planungen zugesagt, dass der Sportplatz der Münchfeldschule öffentlich nutzbar ist!

Wo ist dies festgehalten und öffentlich gemacht?

Wo kann man Nutzungszeiten erfahren?

In der Hoffnung, dass meine Einwände eingehend geprüft werden und als konstruktiver Beitrag zu einer langfristig sinnvollen Stadtplanung verstanden werden, verbleibe ich mit freundlichen Grüßen



WG: H97 Wohnquartier PeterJordan-Schule
Nina DiPaolo An: Bernd Schmitt, Thorsten Straub

27.01.2017 07:34

Von: Nina DiPaolo/Amt61/Mainz
An: Bernd Schmitt/Amt61/Mainz@Mainz, Thorsten Straub/Amt61/Mainz@Mainz



Landeshauptstadt
Mainz

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt
Nina Di Paolo
Vorzimmer / Assistenz
Postfach 38 20
55028 Mainz
Zitadelle, Bau A
Tel 0 61 31 - 12 38 30
Fax 0 61 31 - 12 26 71
<http://www.mainz.de/stadtplanungsamt>

— Weitergeleitet von Nina DiPaolo/Amt61/Mainz am 27.01.2017 07:34 —

Von:
An: "stadtplanungsamt@stadt.mainz.de" <stadtplanungsamt@stadt.mainz.de>
Datum: 26.01.2017 15:28
Betreff: H97 Wohnquartier PeterJordan-Schule

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Anlage finden Sie meine Einwendungen zu dem oben genannten Bauvorhaben.

Mit freundlichen Grüßen



Eingabe zum Bauvorhaben H97 Mainz Hartenberg Januar 2017

docx

ANREGUNG 8

6126 HM97

— Weitergeleitet von Nina DiPaolo/Amt61/Mainz am 30.01.2017 07:58 —

Von:
An: Stadtplanungsamt <stadtplanungsamt@stadt.mainz.de>
Datum: 27.01.2017 18:13
Betreff: Antwort:

Zu den 10. Anträgen
Mainz, den

Mainz Hartenberg, 26.1.2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

da meine Frau und ich als Hartenbergbewohner seit 1961 an einer guten Quartiersentwicklung interessiert sind und innerhalb dieser Jahrzehnte eine gute vor "Vor-Ort-Kompetenz" entwickelt haben erheben wir gegen die o. g. Begründung folgende Einsprüche:

Zu "2. Räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes • im Süden. . . durch die südliche und nördliche Fahrbahnbegrenzung der Jakob-Steffan-Straße."

Diese weit in den öffentlichen Straßenverkehr ragende Bebauungsgrenze behindert

- eine reibungslose Zufahrt zur Straße am Lungenberg,
- den umfangreichen Publikumsverkehr zum Minigolf Platz und
- den Zugang zur westlichen Quartier-Versorgung-Straße,

da der Verkehr jetzt an der östlichen und nördlichen Grundstücksgrenze des Hauses Jakob-Steffan-Str.81ff vorbei geleitet werden muss. Diese komplizierte Verkehrsführung ist eine unzumutbare Belastung für die angrenzenden Grundstücke und macht den Verkehr durch Unübersichtlichkeit und fehlendes Trottoir dort für Autos und Fußgänger gefährlich.

Durch Umplanung oder Wegfall des südlichen Gebäudes F wären diese Probleme aus der Welt geschafft.

Zu "3. beschleunigtes Verfahren gemäß Paragraph 13a BauGB Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele oder des Schutzzweckes von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung . . . liegen nicht . . . vor. "

Diese Aussage ist falsch, da durch die nachbarschaftliche Bebauung des Wohnquartiers Ha 97 jährlich tausende aus der Mainzer Innenstadt kommende Hartenberg Park- Nutzer künftig erstmals zur Einhaltung der Mainzer Parkordnung gezwungen sein werden und die jahrzehntelange intensive und liberale (Sport/ Grillen/Freizeit- Lärm) Nutzungsmöglichkeit des Parks gefährdet ist. Die Parkordnung ist künftig nur mit hier erstmalig einzusetzender Staatsgewalt bei hohem Konfliktpotenzial durchsetzbar, deren Einsatz aber angesichts der immensen Zahl der künftig durch Einschränkung betroffenen Mainzer Bürger/Parknutzer (meist mit Migrations-Hintergrund) nach jahrzehntelangem Laissez-Faire unverhältnismäßig ist. Der Einsatz des Ordnungsamtes würde in diesen Fällen zugunsten des neuen Wohnquartiers und nichts zugunsten der Parknutzer durchgeführt werden, was die schwerwiegende Beeinträchtigung der Gemeinschaftsnutzung des Parks für Mainzer Bürger beweist.

Durch Verbreiterung der Bebauungsgrenze zum Park würde sich die drohende Konfliktsituation deutlich entspannen. Bei Beibehaltung der jetzt geplanten Bebauungsgrenzen ist der Park in der bisherigen liberalen Weise nicht mehr nutzbar. Damit ist bei der bisher nicht durchgeführten aber für den Mainzer Bürger so wichtigen "14. Familienfreundlichkeitprüfung" ebenfalls ein günstiges Ergebnis für den Park nicht gewährleistet.

Zu "5. Darstellung im Flächennutzungsplan ist das Plangebiet als "Fläche für den Gemeinbedarf" mit den Zweckbestimmungen "sportlichen Zwecken dienende Einrichtung", "Sportplatz". . . dargestellt. "

Durch die Umwandlung von "Gemeinbedarfsfläche" zu "Wohnbaufläche" gefährdet die Stadt

116⁸

Mainz innerstädtisches Erholungsgebiet durch den zu erwartenden Wandel der Parknutzung. Die jetzt geplante Bebauung widerspricht durch seinen flächenmäßigen Umfang dem Ziel des Stadtratsbeschluss vom 3.12.2014 aufgrund der Verwaltungsvorlage des Grün-& Umweltamtes vom 25.11.2014, in dem eine eine Veränderung des Parks wegen der Wohnbebauung abgelehnt wurde.

zu "6. städtebaulicher Rahmenplan •Verzicht auf eine Einbeziehung der nördlichen und westlichen angrenzenden Flächen des Hartenberg-Parks."

Diesen Verzicht sehe ich durch grenznahen Bebauung funktionell für den Park nicht gewährleistet.

Durch einen teilweisen Verzicht der Bebauung würden sich die Bauabstände zugunsten des Parks vergrößern.

Zu "7.-11."

Wichtige Gutachten fehlen, sodass ein Widerspruch gegen die "Begründung des Bebauungsplans" unvollständig sein kann und neue wichtige Aspekte sich erst ergeben.

Es fehlt ein Hinweis auf das notwendige Klimagutachten, da jede Wohnbebauung zu einer lokalen Aufwärmung führt und damit den Hartenberg Park als bekannte und für die Stadt wichtige Kältezone beeinträchtigen wird.

Es fehlt ein rechtsverbindlicher Hinweis auf die bisher nur mündlich zugesagte Ertüchtigung der Sportmöglichkeiten.

Es fehlt ein Hinweis auf die angedrohte Verlegung der Seilbahn, die durch ihren und für die notwendige Sicherheitszone benötigten Platzbedarf im Park die bisherige Geländennutzung am neuen Standort reduziert.

Es fehlt ein Hinweis auf die zusätzlich zu erwartenden Pkw und ÖNV-Busse, die bei der schon jetzt immensen Verkehrsbelastung zu zusätzlichen gesundheitlichen Risiken führt. "Zusätzliches" Wohnen ist nicht ohne zusätzlichen Verkehr möglich, so dass eine Bebauungsplan- und Planung für den fließenden und ruhenden Verkehr zwingend Hand in Hand gehen muss.

Ist der Park erst einmal in der geplanten Weise ungünstig randbebauet, ist er unwiederbringlich seiner jetzigen vielfältigen gesellschaftlichen, Menschen zusammenführenden und gesundheitsfördernden Wirkung beraubt.

Wir bitten Sie um Berücksichtigung unserer Einwendungen zugunsten der Hartenberg-Park-Nutzung bei der weiteren Planung und um eine Eingangsbestätigung unseres Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen!

Antrag 9



**WG: H 97: Einwendungen und Anregungen zur geplanten Bebauung des
Geländes der Peter-Jordan-Schule (Hartenberg)**

Nina DiPaolo An: Ralf Groh, Thorsten Straub

30.01.2017 08:32

Von: Nina DiPaolo/Amt61/Mainz
An: Ralf Groh/Amt61/Mainz@Mainz, Thorsten Straub/Amt61/Mainz@Mainz



Landeshauptstadt
Mainz

*zd. f. d. Allee
6116 - H 97
g*

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt
Nina Di Paolo
Vorzimmer / Assistenz
Postfach 38 20
55028 Mainz
Zitadelle, Bau A
Tel 0 61 31 - 12 38 30
Fax 0 61 31 - 12 26 71

<http://www.mainz.de/stadtplanungsamt>

— Weitergeleitet von Nina DiPaolo/Amt61/Mainz am 30.01.2017 08:32 —

Von: Nina DiPaolo/Amt61/Mainz
An: Bernd Schmitt/Amt61/Mainz@Mainz
Kopie: Guenther Ingenthron/Amt61/Mainz@Mainz
Datum: 30.01.2017 08:01
Betreff: WG: H 97: Einwendungen und Anregungen zur geplanten Bebauung des Geländes der
Peter-Jordan-Schule (Hartenberg)



Landeshauptstadt
Mainz

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt
Nina Di Paolo
Vorzimmer / Assistenz
Postfach 38 20
55028 Mainz
Zitadelle, Bau A
Tel 0 61 31 - 12 38 30
Fax 0 61 31 - 12 26 71

<http://www.mainz.de/stadtplanungsamt>

— Weitergeleitet von Nina DiPaolo/Amt61/Mainz am 30.01.2017 08:01 —

Von:
An: stadtplanungsamt@stadt.mainz.de
Datum: 27.01.2017 23:25
Betreff: H 97: Einwendungen und Anregungen zur geplanten Bebauung des Geländes der

116^g

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf dem Bürgerinfo-Abend vom 14. Dezember 2016 wurde gesagt, dass Anwohner Anregungen in den Planungsprozess einbringen können. Dies möchte ich nachfolgend tun.

- Höhe der Gebäude

Durch die Bebauung mit fast einem Dutzend Häuserblöcken, die allesamt über 15 Meter hoch sind, wird eine Block-artige Wirkung des neuen Quartiers erzeugt. Dies entspricht in keiner Weise der gebotenen Anpassung an die bestehende Einfamilienhaus-Nachbarschaft in Jakob-Steffan-Straße und Am Lungenberg. Auch verkleinert eine solche Block-Bebauung den Hartenberg-Park schon rein optisch, da der bisherige Schul-Fußballplatz durch seine rundum begrünte Umgebung von Park-Besuchern optisch kaum wahrnehmbar war und die eigentliche Schule durch ihre geringe Höhe und ihre erkennbar an Schulzeiten gebundene Benutzung den Park-Besuchern schon beim Betreten des Parks signalisierte, dass man hier niemanden stören kann. Ein Dutzend Häuserblocks hat genau gegenteilige Wirkung, diese ist aber vom Stadtrat gemäß seinem Beschluss zum Rahmenplan H 97 (vom 3.12.2014) nicht gewollt. Eine von außen nach innen hin langsam und stufenweise ansteigende Geschosszahl der Bebauung wäre wesentlich verträglicher.

- Fußweg vom Anstoßpunkt Am Judensand / Jakob-Steffan-Straße zum Lungenberg (Wohngebiet) / Gonsbachtal (Naherholung, Kleingärten) / Gonsbachterrassen (Wohngebiet):

Wenn man diesen Bereich schon ohne Not umgestaltet, dann sollte man ihn für eine gefahrlose Benutzung für Kinderwagen, Rollstuhlfahrer und andere mobilitätseingeschränkte Mitbürger ertüchtigen statt ihn noch gefährlicher zu machen als er jetzt schon ist. Hier sollte also dringend ein eigener Fußgängerkorridor eingerichtet werden statt die schmale Straße einfach mit noch mehr Kraftfahrzeug-Verkehr zu belasten.

- Historische Bausubstanz unter dem Plangebiet

Unter dem zur Bebauung vorgesehenen Gelände befinden sich Hohlräume und Gewölbe aus dem 19. Jahrhundert, die zu den ganz wenigen Resten aus der Zeit der Reichsfestung Mainz gehören. Das wäre eigentlich schon Grund genug, sie zu erhalten, doch es kommt eine weitere Besonderheit hinzu: Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden sie von ausgebombten Mainzer Familien jahrelang als Notwohnungen genutzt, was noch heute sehr eindrucksvoll an Wandverzierungen zu erkennen ist. Provisorische Unterkünfte ("Elendsquartiere"), die in aufgegebenen Festungswerken

eingerrichtet wurden, aber bis heute erhalten sind, gibt es in ganz Deutschland nur sehr wenige. Sie können helfen, dass wir uns auch in guten Zeiten an die schlechten erinnern und eine Idee davon bekommen, was es hieß, aus einem Krieg mit dem Leben, aber mit nicht viel mehr davongekommen zu sein. Es ist unverständlich, dass noch nicht einmal der Versuch unternommen wird, von diesen historischen Zeugnissen etwas zu erhalten oder gar der Öffentlichkeit zu präsentieren / zugänglich zu machen, beispielsweise durch eine Integration von Teilen in das geplante Parkhaus. Eigentlich würde eine Auflage in den Bebauungsplan gehören, die eine Erhaltung zur Pflicht macht in der Weise, dass aus den erhaltenen Resten die gesamten Ausmaße der früheren Festungs- bzw. Notwohnungsgemäuer erkennbar werden. (Positivbeispiele: Fort Lambert in Luxemburg, integriert in eine Tiefgarage, oder auch der ansprechend gestaltete Wellnessbereich des Hotel Novotel -ehemals Dorint - in Mainz auf dem Kästrich, ebenfalls früher Teil des Mainzer Festungsgürtels.)

- Wasser im Boden

Der Hartenberg ist unberechenbar und tückisch, was die Wasserverhältnisse unter der Erdoberfläche betrifft. Sowohl durch Bau und Einsturz von Festungsanlagen (die nach 1918 bzw. nach 1945 nur teilweise abgerissen und weitgehend einfach zugeschüttet wurden) als auch durch natürliche Wasservorkommen und -transportwege ist hier ein sehr komplexes Netz eines unterirdischen Wasserhaushalts entstanden. Dieses hat in der Vergangenheit immer wieder für Überraschungen gesorgt, sei es durch unerwartet an den unmöglichsten Stellen auftretende Wasserausströmungen oder durch Setzungen in der Umgebung. Bevor im Plangebiet H 97 gebaggert wird, ist sicherzustellen, dass es durch die unvermeidlichen Eingriffe in den Wasserhaushalt nicht an anderer Stelle zu Setzungen und damit zu Schäden an Gebäuden anderer Eigentümer kommt.

- Innenentwicklung

Der städtebauliche (gesetzlich verankerte) Grundsatz "Innenentwicklung vor Außenentwicklung" zielt darauf ab, Flächen im Innenbereich von Städten, die von den Bürgern bislang nicht genutzt werden konnten, einer sinnvollen Nutzung zuzuführen und dadurch eine Zersiedlung der umgebenden Region und lange Fahrtwege zu vermeiden. Industrie- und Militärbrachen sind zweifellos nicht von der Bevölkerung nutzbar, Schulgebäude nur von den anwohnenden Schulkindern. Die PJS-Sporthalle ist jedoch von den Hartenbergern nutzbar (sie befindet sich in gutem baulichen Zustand und wurde ja auch bis vor Kurzem von Vereinen und nun als Flüchtlingsunterkunft genutzt), ebenso ist der auf dem Schulgelände befindliche Fußballplatz von der Bevölkerung nutzbar. Da er nach Osten (zum Park hin) keinen Zaun bzw. im Nordosten ein seit vielen Jahren stets offenes Tor aufweist, war er zwar nicht de jure, aber de facto Teil des Hartenbergparks, da für die Nutzer nicht erkennbar war,

ob er rechtlich gesehen zum Park oder zur Schule gehört. Er wurde als öffentliches Eigentum pfleglich genutzt und befindet sich auch heute noch in gutem Zustand. Daher sollten Sporthalle und Fußballplatz aus dem Plangebiet zur PJS-Bebauung herausgenommen werden. Denn sollten sie eingeebnet und mit Wohnhäusern bebaut werden, so fehlen diese Flächen den anderen Anwohnern, und es ist nicht möglich, vergleichbar gut erreichbare Ersatzflächen für sportliche Betätigung zu schaffen. Wenn man durch Innenentwicklung die im Innenbereich der Stadt lebenden Einwohner für ihre Freizeitgestaltung in die Außenbereiche der Stadt zwingt, wurde der Sinn der Innenentwicklung nicht verstanden.

- Infrastruktur-Dimensionierung

Durch die PJS-Bebauung werden mehrere Hundert zusätzliche Bewohner auf dem Hartenberg leben. Die Infrastruktur darf daher nicht vermindert, sondern muss erweitert werden - dies betrifft Flächen für Sport, Spaziergänge, Erholung, Grillen und Parkplätze, aber auch Kindergärten, Schulen und Flächen für Kinder und Jugendliche zum Toben und zum Abbauen überschüssiger Kräfte, die sich sonst in Vandalismus äußern könnten.

- Schulbedarf

Vor dem Abriss der PJS (die sich offenbar in hinreichend gutem Zustand befindet, dass sowohl die Künstlerinitiative PENG als auch zahllose Flüchtlinge dort gefahrlos einziehen konnten) sollte geprüft werden, wie sich der Bedarf an Kindergarten- und Schul-Plätzen durch die zusätzlichen Bewohner verändern wird. Es sollte auf keinen Fall passieren, dass man eine Schule abreißt, an ihrer Stelle Wohnungen für Familien errichtet und dann feststellt, dass man in unmittelbarer Nähe eine neue Schule bauen muss, weil die Martin-Luther-King- bzw. Münchfeld-Grundschule keine Kapazitäten zur Aufnahme der zusätzlichen Schüler haben.

- Naturschutz

Unmittelbar neben der PJS-Sporthalle befindet sich das Naturdenkmal Vogelschutzgebiet Am Lungenberg. Rechtliche Regelungen geben vor, dass dieses vor Lärm aller Art zu schützen ist. Es ist nicht erkennbar, wie ein Abriss der Sporthalle und ein Neubau von Häusern direkt neben dem Naturdenkmal mit dessen Schutz vereinbar sein könnte. Auch aus diesem Grund sollten Sporthalle und Fußballplatz weder eingeebnet noch neu bebaut werden.

- Parkplätze

Der Hartenbergpark hat keine eigenen Parkplätze, erzeugt aber insb. an Sommerwochenenden erheblichen ruhenden Verkehr. Gleiches gilt für die benachbarte Minigolfanlage, auf der Meisterschaftsspiele mit

entsprechendem Parkplatz-Bedarf ausgetragen werden. Vor einer Bebauung des PJS-Geländes sollte der tatsächliche Bedarf an Parkplätzen für die an diesem Ort zusammentreffenden Nutzungen entsprechend den heute üblichen Berechnungsmethoden bzw. Richtlinien geklärt und planerisch realisiert werden. Hier kann man vom Investor keinen "vorausseilenden Gehorsam" erwarten, daher wird die Stadt als Verantwortliche für die Setzung von Rahmenbedingungen tätig werden müssen, die den Belangen der Bevölkerung gerecht werden und nicht nur denen der Investoren.

- ÖPNV-Erschließung

Es ist zu untersuchen, wie der Verkehrsfluss der Buslinie 64/65 auf dem Hartenberg verbessert werden kann, der schon heute sehr unter zugeparkten Straßen leidet. Eine Buslinie, die im ruhenden Verkehr stecken bleibt, wird von den Anwohnern nicht benutzt werden - damit verkehrt sich das beabsichtigte Konzept des autoarmen Wohnens ins Gegenteil und erzeugt noch mehr Staus durch überproportional zunehmenden Individualverkehr.

Ich hoffe, mit diesen Anregungen Impulse zur Optimierung der Planung gegeben zu haben und bitte um Nachricht, ob bzw. in welcher Weise meine Punkte berücksichtigt wurden.

Vielen Dank und freundliche Grüße

