

Aktz.: 61 26 – Ob 65

## ***Bebauungsplanentwurf "Neues Wohnen Rodelberg (O 65)"***

### **I. Vermerk**

#### **über die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB**

*Gesprächsort: Zitadelle, Bau E, Drususaal*

am: 27.02.2018 von 19 Uhr bis 20:30 Uhr

*Öffentlich bekannt gemacht am: 16.02.2018*

*Anzahl der Anwesenden: ca. 30*

*Verwaltungsangehörige: Frau Sigges, Stadtplanungsamt  
Herr Habel, Stadtplanungsamt*

*Vertreter des Vorhabenträger: Herr Dörnemann, WTR*

*Bedenkfrist: 26.02. bis 13.03.2018*

*Internet: Der Entwurf des Bebauungsplanes „Neues Wohnen Rodelberg (O 65)“ sowie die zugehörigen Gutachten waren in der Zeit vom 26.02.2018 bis einschließlich 13.03.2018 auf der Internetseite des Stadtplanungsamtes unter „Öffentlichkeitsbeteiligung“ einsehbar*

#### **A) Allgemeines**

Herr Habel stellt die auf dem Podium anwesenden Personen, Herrn Dörnemann als Vertreter der Projektgemeinschaft und Frau Sigges vom Stadtplanungsamt vor und gibt anschließend anhand einer Power-Point-Präsentation einen Überblick über den bisherigen Stand der Bauleitplanung. Anhand des städtebaulichen Lageplanes erläutert er die Ergebnisse des vorangegangenen Wettbewerbsverfahrens, die als Grundlage für die Festsetzungen des zukünftigen Bebauungsplanes dienen. In diesem Zusammenhang werden angesprochen:

- Die Anordnung der Mehrfamilienhäuser auf der Bergkuppe,
- Die Gebäudehöhe,
- Der Schutz vor Lärmimmissionen,
- Ruhige Grünbereich im Innenhof,

- Kleinkinderspielplätze,
- Nachbarschaftsspielplatz für Jugendliche und Erwachsene, dabei
- Attraktivierung des vorhandenen Spielplatzes,
- Sicherung der Fußwegeverbindungen,
- Fahrstraße als öffentliche Straße,
- Versickerung von Niederschlagswasser,
- Umgang mit den Resten des Fort Hechtsheim,
- Gründungsverfahren,
- Überblick über bereits vorliegende Fachgutachten,
- Überblick über den weiteren Verfahrenslauf.

## B) Von den Bürgerinnen/ Bürgern vorgebrachte Themen/ Fragen

Die von den Bürgerinnen und Bürgern aufgeworfenen Fragen sowie die von Verwaltungsseite/Vorhabenträgerseite dazu gegebenen Antworten werden nachfolgend in Themenbereichen zusammengefasst wiedergegeben.

### 1. Gebäudehöhe: Wer hat die Gebäudehöhe festgelegt? Wer hatte Mitspracherecht? Was ist der Unterschied zwischen Staffelgeschoss und Vollgeschoss?

#### Abwägungsergebnis:

*Der dem Bebauungsplan zugrunde liegenden städtebauliche Entwurf wurde in einem zweistufigen Wettbewerbsverfahren ermittelt. Bereits im Vorfeld des Wettbewerbes wurden mit Zustimmung des Bau- und Sanierungsausschusses die städtebaulichen Rahmenbedingungen für den Wettbewerb festgelegt. Die Sprachregelung damals war, dass die Neubebauung nicht höher sein sollte als das Bestandsgebäude, d.h. das Bürogebäude, das zuletzt vom Job-Center genutzt wurde. Aus dieser Höhe ergab sich eine viergeschossige Wohnbebauung plus Staffelgeschoss. Generell war die Vorgabe, dass eine Höhe von 165,50 m ü.N.N. von Gebäuden nicht überschritten werden darf. Von Anfang an war klar, dass hier eine Mehrfamilienhausbebauung und keine Einfamilienhausbebauung wie am Fuße des Rodelberges entstehen soll. Denn schließlich geht es einmal um Wohnraumschaffung und zum andern auch um einen nennenswerten Anteil an öffentlich gefördertem Wohnraum.*

*Die städtebaulichen Rahmenbedingungen wurde im Übrigen bereits am 15.07.2014 im Rahmen einer Bürgerinformation der Öffentlichkeit vorgestellt.*

*Das Staffelgeschoss ist das oberste Geschoss eines Gebäudes, das gegenüber mindestens einer Außenwand zurückgesetzt ist und weniger als drei Viertel der Grundfläche des darunter liegenden Geschosses einnimmt.*

*Die Fragen konnten beantwortet werden.*

### 2. Es werden Zweifel an der Stabilität und Standsicherheit des nur aufgeschütteten Rodelberges vorgetragen. Bietet der aufgeschüttete Berg genügend Sicherheit für eine solch dichte Bebauung? Es wird daran erinnert, dass seinerzeit hohe Auflagen beim Bau hatten erfüllt werden müssen. Kritisch gewertet wurde, dass die Neubebauung hauptsächlich am Rande des Berges stattfinden soll. Diesbezüglich wird eine Schnittdarstellung eingefordert, die die vorhandene Bebauung am westlichen Fuße des Berges und die Neubebauung zeigt. Wer haftet für auftretende Schäden an der Be-

## standsbebauung? Übernimmt die Stadt eine Bürgschaft über die gesetzliche 5-Jahres-Gewährleistungsfrist hinaus?

### **Abwägungsergebnis:**

*Es ist davon auszugehen, dass die im Bodengutachten aufgezeigten Besonderheiten des Rodelberges durch das zur Anwendung kommende Gründungsverfahren (Rüttelstopfverfahren) die notwendige statische Sicherheit bringt, so dass an den umliegenden Häusern keine Schäden auftreten werden. Die Haftung für Schäden, die beim Bau entstehen könnten, trägt grundsätzlich der Verursacher. Zu diesem Zwecke wird **vor** Baubeginn ein sogenanntes Beweissicherungsverfahren durchgeführt werden. Ein solches Verfahren wird durchgeführt, wenn die Gefahr besteht, dass ein Gebäude nach einem Bauvorhaben in der Nachbarschaft nicht mehr in dem Zustand ist, wie es zum Zeitpunkt der Beweissicherung, also vor Baubeginn, war. Die Verwaltung und auch der Vertreter der Vorhabenträgerin hatten darauf im Rahmen der Bürgerbeteiligung schon hingewiesen. Dieses Beweissicherungsverfahren wird die Vorhabenträgerin für die dem Rodelbergvorhaben am nächsten liegenden Wohngebäude Am Rodelberg 1, 5, 9, 13 und (15) von sich aus einleiten. Das bedeutet, sie wird einen öffentlich bestellten Bausachverständigen zur fotografischen Dokumentation vor Ort schicken, um beim Auftreten eventueller Schäden an der Nachbarbebauung belegen zu können, ob diese schon vor Baubeginn vorhanden waren oder durch das Vorhaben bedingt sind.*

*Die Stadt Mainz wird **keine** Bürgschaft übernehmen. Es ist nicht Aufgabe einer Kommune mit Steuergeldern für privat verursachte Schäden zu haften. Indem die Stadt im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens die Frage der grundsätzlichen Bebaubarkeit anhand von Gutachten und dem zur Anwendung kommenden Gründungsverfahren fachlich nachvollziehbar geklärt hat, ist ihr Part damit abgeschlossen. Nach derzeitigem Kenntnisstand soll im Zuge der zukünftigen Baumaßnahmen hier das sogenannte Rüttelstopfverfahren zum Einsatz kommen. Diese Verfahren ist geeignet eine ausreichende Standsicherheit zu gewährleisten.*

*Dass mit den Baumaßnahmen zeitlich begrenzte Belästigungen entstehen werden, liegt in der Natur der Sache. Diese Belästigungen sind hinzunehmen.*

*Die von den Anliegern gewünschte Schnittdarstellung wird erstellt und in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen und kann im nächsten Verfahrensschritt, der öffentlichen Auslegung, dort von Jedermann eingesehen werden.*

*Den Anregungen kann nur im aufgezeigten Umfang gefolgt werden.*

### 3. Was ist ein Rüttelstopfverfahren? Wie lange dauern diese Gründungsarbeiten?

#### **Abwägungsergebnis:**

*Das Rüttelstopfverfahren kommt bei Böden mit reduzierter Tragfähigkeit und Steifigkeit zum Einsatz, wie bei aufgeschütteten Böden. Der beim Rüttlerhub austretende Kies oder Schotter wird beim Andrücken verdichtet und seitlich in den Boden verdrängt. Das Rüttelstopfverfahren dient somit zur Tiefenverdichtung des Bodens. In den entstandenen Hohlraum wird kontinuierlich oder durch etappenweises Ziehen des Rüttlers grobkörniges Material (z. B. Schotter) eingefüllt und verdichtet. Es entsteht eine verdichtete, eng mit dem Boden verzahnte Säule.*

*Auf diese Weise entstehen „Stopfsäulen“, die im Verbund mit dem Boden die Lasten abtragen. Gründungstechnisch wird ein durch Stopfverdichtung verbesserter Boden wie normaler, ausreichend tragfähiger und verformungsarmer Baugrund behandelt. So kann der Rodelberg zur Aufnahme der Bebauung ertüchtigt werden. Da eine ganze Reihe solcher Stopfsäulen erstellt werden müssen, können diese Arbeiten mehrere Wochen dauern und sind natürlich auch mit Emissionen verbunden.*

*Die Frage konnte beantwortet werden.*

#### 4. Welche Wohnungen sind vorgesehen?

##### **Abwägungsergebnis:**

*Es ist ein Wohnungsmix von 1-Zimmer- bis 5-Zimmer-Wohnungen vorgesehen. Es entstehen ca. 185 bis 200 Wohneinheiten. 25% davon sind im geförderten Wohnungsbau zu errichten; entsprechende vertragliche Verpflichtungen sind in Vorbereitung.*

*Die Fragen konnten beantwortet werden.*

#### 5. **Spielplatz: Ältere Kinder werden auf den vorhandenen Spielplatz am Fuße des Rodelbergs verwiesen, der vom Vorhabenträger 'aufgehübscht' werden soll. Davon werde aber die Spielfläche nicht größer, das sei das ausschlaggebende Kriterium. Warum lässt man nicht ein Haus weg und baut den Spielplatz auf dem Berg? Geht es nur darum, dass der Vorhabenträger mehr Geld verdienen kann?**

##### **Abwägungsergebnis:**

*Das Thema „Kinderspielplatz“ bedarf einer differenzierten Betrachtung: Gesetzliche Verpflichtungen zur Herstellung von Kinderspielplätzen sind zu erfüllen, wenn es um den Bau vom Mehrfamilienhäusern geht. Hier sagt der § 11 der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz: „(1) Bei der Errichtung von Gebäuden mit mehr als drei Wohnungen ist ein Spielplatz für Kleinkinder herzustellen, der nach seiner Lage und Beschaffenheit ein gefahrloses Spielen ermöglicht. Der Spielplatz soll in angemessenem Umfang barrierefrei sein und besonnt und windgeschützt liegen; Ruf- und Sichtkontakt zur Wohnbebauung sollen gewährleistet sein. Seine Größe richtet sich nach der Zahl der Wohnungen“.*

*Darüber hinaus bezieht sich die genannte gesetzliche Verpflichtung nur auf **Kleinkinderspielplätze**. Diese werden bei der Rodelbergbebauung natürlich gesetzeskonform nachgewiesen, nahe bei der Wohnung, nahe bei jedem Haus. Dort, wo die Stadt dem Vorhabenträger entgegenkommt, geht es nicht um Kleinkinderspielplätze, sondern um den sogenannten „Nachbarschaftsspielplatz“ für Heranwachsende und auch für Erwachsene. Zu dieser Kategorie gibt es keine gesetzlichen Vorschriften; es gibt dazu die Empfehlungen der Deutschen Olympischen Gesellschaft, auf denen die Empfehlungen des städtischen Fachamtes aufbauen. Und hier gibt es durchaus die Möglichkeit auch alternative Lösungsmöglichkeiten in Betracht zu ziehen.*

*Mit den zuständigen Fachämtern hat eine Besichtigung des vorhandenen Spielplatzes stattgefunden. Dabei wurden durchaus Möglichkeiten gesehen, diesen Spielplatz noch attraktiver auszugestalten.*

*Darüber hinaus gibt es die politische Vorgabe, möglichst viele Wohneinheiten städtebaulich verträglich unterzubringen. Diese Aufgabe wurde im Rahmen eines zweistufigen städtebaulichen*

*Wettbewerbsverfahrens erfüllt. Dass man in diesem Zusammenhang im Rahmen einer Gesamt-abwägung zum Ergebnis kommt, einen Teil des Nachbarschaftsspielplatzes durch Aufwerten des bestehenden Spielplatzes am Fuße des Rodelberges abzulösen, ist legitim und nicht gesetzeswidrig. Durch die Zahl der so zusätzlich möglichen Wohneinheiten konnte auch die Zahl der geförderten Wohneinheiten erhöht werden.*

*Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.*

- 6. Was passiert mit dem Baumbestand zwischen der Straße und der Bebauung im Süden? Was bedeuten die roten Punkte an den Bäumen?**

***Abwägungsergebnis:***

*Der waldartige Baumbestand am südlichen Hang des Rodelberges soll unbedingt erhalten bleiben. Er ist wesentliches und optisch markantes Kennzeichen des Ortes. Die roten Punkte markieren diejenigen Bäume, die korrekt eingemessen wurden.*

*Den Anregungen kann gefolgt werden.*

- 7. Ist die genaue Lage des Forts Hechtsheim bekannt? Kann das Fort hervorgeholt und eventuell in die Bebauung integriert werden?**

***Abwägungsergebnis:***

*Nach den bisherigen Erkenntnissen der Denkmalpflege ist davon auszugehen, dass sich im Untergrund des Rodelberges das ehemalige Fort Hechtsheim oder bauliche Reste davon befinden. Über das digitale Häuserbuch des Stadtarchivs, bei dem die Festungspläne von 1866 eingebildet werden können, ist ersichtlich, dass das Fort ursprünglich etwa die südliche Hälfte des heutigen Rodelberges eingenommen hatte. Die genaue Lage (auch Höhenlage) oder der Umfang und Erhaltungszustand der baulichen Reste sind der Denkmalpflege jedoch nicht bekannt. Auch das vorliegende Baugrundgutachten aus dem Jahr 2014 enthält leider keine konkreten Hinweise darauf. Die abschließende Stellungnahme der Denkmalpflege steht aber noch aus.*

*Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass durch das beabsichtigte Gründungsverfahren die Reste des Forts nicht beeinträchtigt werden. Eine Freilegung ist nicht geplant und auch nicht sinnvoll, da dazu der Rodelberg komplett abgetragen werden müsste. Das ist nicht beabsichtigt. Entwurfsthema ist die Bebauung eines vorhandenen Berges. Eine Integration der in ca. 15 m Tiefe vermuteten Reste des Forts in die geplante Bebauung ist daher nicht möglich und war auch nie beabsichtigt.*

***Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.***

- 8. Verkehrsaufkommen/Erschließung, Fußwege, Zweifel an Gutachten**  
**Die Zufahrtstraßen zum Rodelberg sind sehr eng und oft mit 90 Grad kurven. Zudem sind alle Straßen einseitig zugeparkt, so dass ein Begegnungsverkehr nicht möglich ist. Es wird auch viel illegal geparkt, was die Situation generell verschlechtert und deshalb auch ein Risiko für spielende Kinder sei. Das sei speziell mit Blick auf den Baustellenverkehr ein Problem.**

**Warum ist die direkte Erschließung über die Geschwister-Scholl-Straße aufgegeben worden? Wäre doch viel besser.**

Verglichen mit der vorhergehenden Nutzung Job-Center werde ein dramatischer Anstieg des Verkehrs bis hin zu einem Verkehrskollaps erwartet, denn die Kundschaft dort sei immer mit der Straßenbahn oder zu Fuß gekommen. Den Inhalten des Verkehrsgutachtens werde diesbezüglich nicht geglaubt.

**Gibt es ein Auswahlverfahren für die Parkplätze, denn es sind weniger Parkplätze in der TG vorgesehen, als Wohnungen gebaut werden.**

#### **Abwägungsergebnis:**

*Die Gründe, warum auf die Lösung mit dem anfangs diskutierten Parkhauses verzichtet wurde, wurden in der Bürgerbeteiligung ausführlich dargelegt:*

- Überlastung des Knotens Pariser Tor,
- Provokation verkehrswidriger und gefährlicher Fahrbeziehungen, dadurch
- Verschlechterung der Qualitätsstufe der Verkehrsabwicklung im gesamten Knoten,
- Änderung der Ampelschaltung zur Verbesserung der Freigabezeiten Geschwister-Scholl-Straße gingen zu Lasten der Straßenbahn, wird nicht akzeptiert.
- Stadtgestalterische Gründe,
- Zu hoher Verlust von Vegetation,
- Hangrutschgefahr durch seitliches Hineingraben in den Hang.

*Auch wenn diese Lösung weiter verfolgt worden wäre, wäre das Berliner Viertel nicht verkehrsfrei geworden, denn sämtlicher Ver- und Entsorgungsverkehr hätte doch den Weg durch das Quartier nehmen müssen. Wie dem Verkehrsgutachten von Heinz + Feier aus 2015 zu entnehmen ist, wird die zukünftige Nutzung mit ca. 200 Wohneinheiten im Vergleich zur Vornutzung „Job-Center“ zu einem **vergleichbaren** Verkehrsaufkommen führen. Die Aussagen des Gutachtens basieren dahingehend auf Verkehrszählungen, die zur Zeit des Job-Centers durchgeführt wurden. Ausweislich des Gutachtens von Heinz + Feier wurden zu Zeiten des Job-Centers in der Spitzenstunde an der Zufahrt zum Job-Center am Vormittag 66 Kfz/h und in der Spitzenstunde am Nachmittag 51 Kfz/h in der Spitzenstunde **gezählt**. Bei angenommenen 200 neuen Wohneinheiten auf dem Rodelberg bei gleichzeitigem Wegfall des Job-Centers werden für die Spitzenstunde am Vormittag 51 Kfz/h und für die Spitzenstunde am Nachmittag 73 Kfz/h nach den anerkannten Regeln der Verkehrsplanung **prognostiziert**. Darin eingerechnet sind bereits Besucherverkehr sowie Ent- und Versorgungsfahrten. An diesen Veränderungen kann man aus Sicht der Verwaltung keine dramatischen Verschlechterungen der Verkehrssicherheit oder der Umweltfaktoren festmachen. Ein „Verkehrskollaps“ wird nicht eintreten. Die Veränderungen sind städtebaulich vertretbar und zumutbar. Das Verkehrsaufkommen bleibt ungefähr gleich. Daraus kann man weder eine unzumutbare Verschlimmerung der Verkehrsverhältnisse noch eine zusätzliche Verkehrsgefährdung spielender Kinder im Quartier ableiten. Natürlich wird dabei nicht die „nutzungsfreie“ Zeit seit Aufgabe des Job-Centers zugrunde gelegt, sondern der Verkehr zu Zeiten, als die Job-Center in Nutzung war.*

*Die Anzahl der im Rahmen eines Bauvorhabens nachzuweisenden privaten Stellplätze ist grundsätzlich nicht Aufgabe des Bebauungsplanverfahrens, sondern des anschließenden Bauantragsverfahrens. Die Anzahl der nachzuweisenden privaten Stellplätze ist in der neu gefassten Stellplatzsatzung vom Dezember 2015 exakt geregelt. Dort ist auch geregelt, dass für geförderten Wohnungsbau nur 0,8 Stellplätze je Wohneinheit nachzuweisen sind. Auch ist dort der so-*

genannte ÖV-Bonus festgesetzt. Je besser ein Bauvorhaben vom öffentlichen Nahverkehr erschlossen ist, kann die Zahl der notwendigen Stellplätze nochmals um 10% bis 30% reduziert werden. Die Stellplatzsatzung ist vom Stadtrat für ganz Mainz beschlossen. Es besteht kein Anlass für den Rodelberg Sonderregelungen zu treffen.

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.

## 9. Wo sind die Sozialwohnungen vorgesehen?

### **Abwägungsergebnis:**

Nach dem derzeitigen Planungsstand werden die geförderten Wohnungen am nördlichen Rand der Bebauung untergebracht. Zum Verkehrslärm hin sind sie entsprechend geschützt. Die durchgesteckten Wohnungen sind nach Süden zum ruhigen Innenhof hin orientiert. Die einzelnen Gebäude, die den geförderten Wohnraum aufnehmen sind durch rückwärtig zum Lärm hin geschlossene Balkonelemente zusammengefasst. So entsteht eine durchgehenden geschlossenen Schallschutzbebauung, die einen ruhigen Innenhof sicherstellt.

Die Fragen konnten beantwortet werden.

## 10. Erfolgt die Versickerung in den Kleingartenanlagen?

### **Abwägungsergebnis:**

Nein, die Kleingartenanlagen werden zur Versickerung nicht herangezogen. Nach dem derzeitigen Sachstand soll das Niederschlagswasser, falls eine technische Lösung auf dem Berg nicht möglich sein wird, auf der zwischen Rodelberges und Geschwister-Scholl-Straße gelegenen im Eigentum der Stadt Mainz stehenden Grünfläche versickert werden. Die Eignung dieser Fläche wird gerade gutachterlich untersucht. Sofern besagte Fläche versickerungsfähig ist, müssen entsprechende vertragliche Regelungen zwischen Stadt und Vorhabenträger getroffen werden.

Die Fragen konnten beantwortet werden.

## 11. Ist das Gelände öffentlich zugänglich?

### **Abwägungsergebnis:**

Die derzeit bestehenden Wegeverbindungen zum Rodelberg werden beibehalten. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand wird die Wohnanlage öffentlich zugänglich sein. Momentan wird in unterschiedlichen Varianten, u.a. mit einer technischen Lösung, untersucht, ob die Fußwegverbindung zur Haltestelle Pariser Tor behindertengerecht ausgebaut werden kann.

Die Fragen konnten beantwortet werden.

## 12. Wie sieht die Energieversorgung aus?

### Abwägungsergebnis:

*Das endgültige Energieversorgungskonzept steht noch nicht fest. Sollte es bei der Versorgung mit Fernwärme Zuleitungsprobleme geben, wird auch eine autarke Lösung untersucht.*

*Die Frage konnte beantwortet werden.*

## B) Von den Bürgerinnen und Bürgern während der Bedenkfrist schriftlich vorgebrachte Anregungen/Themen/ Fragen im Nachgang zur Informationsveranstaltung - jeweils wörtlich wiedergegeben.

### 1. Absender 1: [REDACTED], Schreiben vom 06. März 2018,

#### 1.1 Von mir gibt es dazu folgende Einwände und Vorschläge: Verkehrsgutachten der Heinz & Feier GmbH vom März 2015

Das dem Planverfahren zu Grunde gelegte vorstehende Gutachten vom März 2015 ist zwischenzeitlich überholt und hinsichtlich zu- und Abschlusszahlen sowie Wartezeiten (Kreuzung Geschwister-Scholl-Straße/ Berliner Straße/ Am Rodelberg) nicht mehr belastbar.

Mit dem Bau der 143 Smartments (Studentenwohnheim) sowie den 180 Wohneinheiten des in der Berliner Straße gebauten Wohnkomplexes HIGH VIEW hat sich die Verkehrssituation weiterhin verdichtet.

Der Abfluss aus der Berliner Siedlung in die Geschwister-Scholl-Straße war in der morgendlichen Stoßzeit bis vor der Verwirklichung der beiden vorgenannten Projekte mit maximal einer Ampelschaltung realisierbar. Dem ist heute nicht mehr so. Bei nun weiteren 185 Wohneinheiten auf dem Rodelberg droht der Kollaps. Insofern erscheint der ursprünglich auf der Geschwister-Scholl-Straße geplante Parkturm meines Erachtens geeigneter, als eine Parkgarage im Kellergeschoss, die zwangsläufig nur über die Straße Am Rodelberg erreicht werden wird. Die „Alt-Anlieger“ vom Rodelberg können – insoweit widerspreche ich den vorgebrachten Verkehrsleitplanungen – doch nicht dafür herhalten, dass der Verkehrs zu- und Abfluss zum Parkturm über den Pariser Platz zu schwierig (wahrscheinlich zu teuer) ist.

Zu dem stimmt die Aussage nicht, dass nach Realisierung des Projektes Neues Wohnen Rodelberg in der Straße Am Rodelberg mit weniger Verkehrs zu rechnen ist als zu Zeiten der ARGE.

Zur ARGES Zeiten frequentierten Harz IV Empfänger den Rodelberg. Diese kamen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und nicht mit dem PKW oder mit dem Taxi. Also hingen hier etwaige Vergleiche. Der Berg war schon von jeher nur von den ca. 50 Angestellten befahren worden.

Mit nun geplanten 185 neuen Wohneinheiten steigt die Befahrung somit um mehr als 350%. Ich gebe zu bedenken, dass die Straße am Rodelberg als 30er Zone – al-



so Spielstraße - gewidmet wurde. Wenn dann mal was passiert, was Gott verhüten möge, kann sich die Stadt ja auf die Hinweisschilder zurückziehen. Bravo!

Im Übrigen scheint uns die Planung von nur 150 Parkplätzen in der Tiefgarage für 185 Wohneinheiten weit unterdimensioniert. Die Frage nach Besucherparkplätzen bleibt hier ebenso offen wie die Frage: wo parken denn diejenigen, deren Wohnung keinen Parkplatz zugewiesen wurde. Auch der soziale Wohnungsbau braucht Parkplätze.

Zu guter Letzt: Das Verkehrsgutachten wurde im Auftrag der Projektgesellschaft WTR GmbH & Co. KG ausgefertigt. Wenn ich als Stadt hoheitlichen Auftrag für die Verkehrsplanung zuständig bin, lasse ich mir doch nicht von Bauträgern ins Buch schreiben, wie Verkehr zu begutachten ist. Das hat für mich „Gschmäcke“, auch wenn es vielleicht üblich sein sollte.

### **Abwägungsergebnis:**

*Das Gutachten von Heinz + Feier aus 2015 ist plausibel und belastbar. Es wurde von der Verwaltung zu keiner Zeit behauptet, dass mit dem neuen Wohnen weniger Verkehr als vorher entstehen würde. Die Sprachregelung war die, dass ein **vergleichbares** Verkehrsaufkommen zu erwarten sei. Die Verwaltung stützt ihre Aussagen bzgl. des Verkehrsaufkommens des Job-Centers auch nicht auf Behauptungen, sondern auf Verkehrszählungen. Ausweislich des Gutachtens von Heinz + Feier wurden zu Zeiten des Job-Centers in der Spitzenstunde an der Zufahrt zum Job-Center am Vormittag 66 Kfz/h und in der Spitzenstunde am Nachmittag 51 Kfz/h in der Spitzenstunde **gezählt**. Bei angenommenen 200 neuen Wohneinheiten auf dem Rodelberg bei gleichzeitigem Wegfall des Job-Centers werden für die Spitzenstunde am Vormittag 51 Kfz/h und für die Spitzenstunde am Nachmittag 73 Kfz/h nach den anerkannten Regeln der Verkehrsplanung **prognostiziert**. Darin eingerechnet sind bereits Besucherverkehr sowie Ver- und Entsorgungsfahrten. An diesen Veränderungen kann man aus Sicht der Verwaltung keine dramatischen Verschlechterungen der Verkehrssicherheit oder der Umweltfaktoren festmachen. Ein „Verkehrskollaps“ wird nicht eintreten. Die Veränderungen sind städtebaulich vertretbar und zumutbar. An diesen Zahlen kann man auch nicht die aus Bürgersicht unzumutbaren Verschlechterungen und Wartezeiten an der Ampel Kreuzung Geschwister-Scholl-Straße festmachen. Denn auch hier fällt der Job-Center-Verkehr weg. Die Verkehrsbelastungen durch die Bebauung der beiden Schwesternhochhäuser (VEP O 61) im Süden der Berliner Siedlung sind bereits eingerechnet.*

*Die Behauptung aufgrund der neuen Wohnungen steige das Verkehrsaufkommen um 350%, ist schlichtweg falsch und wird zurückzuweisen.*

*Ein neues Verkehrsgutachten kann auch die Kapazität der Straßen nicht verbessern. Zum Thema Gutachten und „Gschmäcke“ erlauben wir uns die Anmerkung, dass die Gutachten und somit auch das Verkehrsgutachten von unabhängigen und qualifizierten Fachbüros erstellt werden. Die jeweilige Aufgabenstellung wird mit den Fachämtern gemeinsam erarbeitet. Im Rahmen des „hoheitlichen Auftrages für die Verkehrsplanung“ wird das vorgelegte Gutachten vom technischen Fachamt der Stadt Mainz auf Richtigkeit und Plausibilität geprüft, bevor es für das Bebauungsplanverfahren freigegeben wird. Die bei den Anliegern des Rodelberges offensichtlich vorherrschende Meinung, der Vorhabenträger bestellt sich sein Gutachten so, „wie es ihm am besten in den Kram passt“, ist schlichtweg falsch. Aus Sicht der Verwaltung ist kein neues Gutachten erforderlich.*

*Die Anzahl der im Rahmen eines Bauvorhabens nachzuweisenden privaten Stellplätze ist grundsätzlich nicht Aufgabe des Bebauungsplanverfahrens, sondern des anschließenden Bauan-*

tragsverfahrens. Die Anzahl der nachzuweisenden privaten Stellplätze ist in der neu gefassten Stellplatzsatzung vom Dezember 2015 exakt geregelt. Dort ist geregelt, dass für geförderten Wohnungsbau nur 0,8 Stellplätze je Wohneinheit nachzuweisen sind. Auch ist dort der sogenannte ÖV-Bonus festgesetzt. Je besser ein Bauvorhaben vom öffentlichen Nahverkehr erschlossen ist, kann die Zahl der notwendigen Stellplätze nochmals um 10% bis 30% reduziert werden. So ist zu erklären, dass im vorliegenden Falle die Anzahl der Stellplätze niedriger sein darf als die Anzahl der Wohneinheiten. Die Stellplatzsatzung ist vom Stadtrat für ganz Mainz beschlossen. Es besteht kein Anlass für den Rodelberg Sonderregelungen zu treffen.

Die Gründe, warum auf die Lösung mit dem anfangs diskutierten Parkhauses verzichtet wurde, wurden in der Bürgerbeteiligung ausführlich dargelegt:

- Überlastung des Knotens Pariser Tor,
- Provokation verkehrswidriger und gefährlicher Fahrbeziehungen, dadurch
- Verschlechterung der Qualitätsstufe der Verkehrsabwicklung im gesamten Knoten,
- Änderung der Ampelschaltung zur Verbesserung der Freigabezeiten Geschwister-Scholl-Straße gingen zu Lasten der Straßenbahn, wird nicht akzeptiert.
- Stadtgestalterische Gründe,
- Zu hoher Verlust von Vegetation,
- Hangrutschgefahr durch seitliches Hineingraben in den Hang.

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden

## 1.2 Spielplatz

Bei Bauprojekten dieser Größenordnung ist vom Gesetzgeber auf demselben Baugrund die Verwirklichung eines Spielplatzes vorgeschrieben. Größe und Ausstattung des Spielplatzes richten sich nach dem monetären Volumen des Bauvorhabens. Umso erstaunlicher ist, dass die Stadt bei aktuellem Planungsstand einer Dezimierung der gesetzlich erforderlichen Spielplatzflächen unter der Voraussetzung zustimmt, dass die WTR die Kosten für die Renovierung einschließlich der Kosten für eine attraktive Erweiterung des bestehenden Spielplatzes am Rodelberg übernimmt.

Schon wieder „Gschmäcke“: die Stadt gestattet der Projektgesellschaft WTR GmbH & Co. KG die Realisierung eines weiteren Objektes mit ca. 15 Wohneinheiten. Bei schlank gerechneten 350.000,00 € pro Wohneinheit erwirtschaftet die WTR bei ca. 15 WE mit diesem Deal einen Umsatz von 5.250.000,00 € und erlaubt sich dem Renovierungstau beim Kinderspielplatz entgegen zu wirken. Wer das wohl genehmigt hat. Ach ja, Grunderwerbssteuer kommt ja auch noch. Die Verdichtung des Verkehrs aber, die bleibt an uns alleine hängen.

### Abwägungsergebnis:

Das Thema „Kinderspielplatz“ bedarf einer differenzierten Betrachtung: Gesetzliche Verpflichtungen zur Herstellung von Kinderspielplätzen sind zu erfüllen, wenn es um den Bau von Mehrfamilienhäusern geht. Hier sagt der § 11 der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz: „(1) Bei der Errichtung von Gebäuden mit mehr als drei Wohnungen ist ein Spielplatz für Kleinkinder herzustellen, der nach seiner Lage und Beschaffenheit ein gefahrloses Spielen ermöglicht. Der Spielplatz soll in angemessenem Umfang barrierefrei sein und besonnt und windgeschützt liegen; Ruf-

*und Sichtkontakt zur Wohnbebauung sollen gewährleistet sein. Seine Größe richtet sich nach der Zahl der Wohnungen“.*

*Das monetäre Volumen ist somit nicht maßgebend, sondern die Anzahl der Wohnungen je Gebäude. Darüber hinaus bezieht sich diese gesetzliche Verpflichtung nur auf **Kleinkinderspielplätze**. Diese werden bei der Rodelbergbebauung natürlich gesetzeskonform nachgeniesen, nahe bei der Wohnung, nahe bei jedem Haus. Dort, wo die Stadt dem Vorhabenträger entgegenkommt, geht es nicht um Kleinkinderspielplätze, sondern um den sogenannten „Nachbarschaftsspielplatz“ für Heranwachsende und auch für Erwachsene. Zu dieser Kategorie gibt es keine gesetzlichen Vorschriften; es gibt dazu die Empfehlungen der Deutschen Olympischen Gesellschaft, auf denen die Empfehlungen des städtischen Fachamtes aufbauen. Und hier gibt es durchaus die Möglichkeit auch alternative Lösungsmöglichkeiten in Betracht zu ziehen. Somit wäre der Vorwurf eines „Gschmäckles“ schon mal zum Teil entkräftet. Darüber hinaus gibt es die politische Vorgabe, möglichst viele Wohneinheiten städtebaulich verträglich unterzubringen. Diese Aufgabe wurde im Rahmen eines zweistufigen städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens erfüllt. Dass man in diesem Zusammenhang im Rahmen einer Gesamtabwägung zum Ergebnis kommt, einen Teil des Nachbarschaftsspielplatzes durch Aufwerten des bestehenden Spielplatzes am Fuße des Rodelberges abzulösen, ist legitim und nicht gesetzeswidrig. Durch die Zahl der so zusätzlich möglichen Wohneinheiten konnte auch die Zahl der geförderten Wohneinheiten erhöht werden. Die Abwägung ist Angelegenheit des Stadtrates, um auf die Schlussfrage des Bürgers zurückzukommen. Insgesamt hat die Sache aus Sicht der Verwaltung kein „Gschmäckle“ mehr.*

*Die „Verdichtung des Verkehrs“ siehe Ausführungen unter Punkt 1.2.*

*Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.*

### 1.3 Setzrisse

Auch wenn die Projektgesellschaft WTR GmbH & Co. KG – wie Herr Dörnemann mehrmals wiederholte – genügend Erfahrung besitze, um Projekte dieser Art zu verwirklichen, so zieht er sich bei all seiner Kompetenz hinter dem fünfjährigen Schadenersatzanspruch zurück. Das kann nicht akzeptiert werden.

Die 10 Neubauten des Projektes Neues Wohnen Rodelberg übertreffen das alte Bürogebäude von seiner Last her und vom Druck auf den Schuttberg um ein Vielfaches, zumal die Neubauten vorwiegend am Hangrand des Rodelberges stehen sollen. Setzrisse an den darunterliegenden Häusern am Hang des Rodelberges kann keiner ausschließen.

Das Rüttelstopfverfahren soll das Projekt auf ein sicheres Fundament stellen. Mit hunderten von Rüttelstopfbohrungen sei hier zu rechnen. Ein Vorhaben dessen Ausführungsdauer laut Herrn Dörnemann aktuell nicht bekannt ist. Auch hinsichtlich des hierbei entstehenden Lärms und den zu erwartenden Kleinsterschütterungen gibt es nur ungewisses, im Zweifel zu unseren Lasten.

Auch ist der WTR nicht bekannt, wie viel Jahre gebaut werden soll, LKWs durch die engen Straßen des Rodelberges brummen, Lärmen, Rußen, Staubaufwirbeln und Straßenverschmutzen. Alles auf unsere Kosten.

Eine Realisierung dieses Projektes ohne Übernahme einer Bürgschaft durch die Stadt zugunsten der Eigentümer am Rodelberg 1-19, die für eventuelle Setzrisse

oder sonstige Schäden nach Ablauf der fünfjährigen Schadenersatzpflicht der WTR aufkommt, ist für mich nicht vorstellbar.

### **Abwägungsergebnis:**

*Es ist davon auszugehen, dass die im Bodengutachten aufgezeigten Besonderheiten des Rodelberges durch das zur Anwendung kommende Gründungsverfahren (Rüttelstopfverfahren) die notwendige statische Sicherheit bringt, so dass an den umliegenden Häusern keine Schäden auftreten werden. Die Haftung für Schäden, die beim Bau entstehen könnten, trägt grundsätzlich der Verursacher. Zu diesem Zwecke wird vor Baubeginn ein sogenanntes Beweissicherungsverfahren durchgeführt werden. Ein solches Verfahren wird durchgeführt, wenn die Gefahr besteht, dass ein Gebäude nach einem Bauvorhaben in der Nachbarschaft nicht mehr in dem Zustand ist, wie es zum Zeitpunkt der Beweissicherung, also vor Baubeginn, war. Die Verwaltung und auch der Vertreter der Vorhabenträgerin hatten darauf im Rahmen der Bürgerbeteiligung schon hingewiesen. Dieses Beweissicherungsverfahren wird die Vorhabenträgerin für die dem Rodelbergvorhaben am nächsten liegenden Wohngebäude Am Rodelberg 1, 5, 9, 13 und (15) von sich aus einleiten. Das bedeutet, sie wird einen öffentlich bestellten Bausachverständigen zur fotografischen Dokumentation vor Ort schicken, um beim Auftreten eventueller Schäden an der Nachbarbebauung belegen zu können, ob diese schon vor Baubeginn vorhanden waren oder durch das Vorhaben bedingt sind.*

*Die Stadt Mainz wird keine Bürgschaft übernehmen. Es ist nicht Aufgabe einer Kommune mit Steuergeldern für privat verursachte Schäden zu haften. Indem die Stadt im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens die Frage der grundsätzlichen Bebaubarkeit gutachterlich geklärt hat, ist ihr Part damit abgeschlossen.*

*Dass mit den Baumaßnahmen zeitlich begrenzte Belästigungen entstehen werden, liegt in der Natur der Sache. Diese Belästigungen sind hinzunehmen.*

*Den Anregungen kann nur in dem geschilderten Umfang gefolgt werden*

## **2. Absender 2: [REDACTED], Schreiben vom 07. März 2018**

Als Anwohner der Zufahrtsstraße zum geplanten Baugebiet „Neues Wohnen am Rodelberg“ haben wir die Infoveranstaltung am Dienstag, 27.02.2018 besucht und möchten zu einigen der angesprochenen Punkten hiermit Stellung nehmen.

- 2.1** Zum einen halten wir die Zufahrt über die Berliner Siedlung für inadäquat. Schon jetzt ist durch die geparkten Autos von der Straße „Am Rodelberg“ die Fahrbahn nur einspurig zu nutzen. Derzeit weichen die Autos auf dem Gehweg aus oder müssen bei Gegenverkehr lange Wege zurücksetzen. Bei noch mehr Verkehr würde sich das Problem verschlimmern, sodass gerade in Stoßzeiten die Wegezeiten bis zur Geschwister-Scholl-Straße nicht zumutbar wären. Zum anderen befürchten wir eine zunehmende Gefährdung der am derzeitigen Spielplatz spielenden Kinder durch den zusätzlichen Verkehr.

### **Abwägungsergebnis:**

*Das Gutachten von Heinz + Feier aus 2015 ist plausibel und belastbar. Es wurde von der Verwaltung zu keiner Zeit behauptet, dass mit dem neuen Wohnen weniger Verkehr als vorher entstehen würde. Die Sprachregelung war die, dass ein **vergleichbares** Verkehrsaufkommen*

zu erwarten sei. Die Verwaltung stützt ihre Aussagen bzgl. des Verkehrsaufkommens des Job-Centers auf Verkehrszählungen. Ausweislich des Gutachtens von Heinz + Feier wurden zu Zeiten des Job-Centers in der Spitzenstunde an der Zufahrt zum Job-Center am Vormittag 66 Kfz/h und in der Spitzenstunde am Nachmittag 51 Kfz/h in der Spitzenstunde **gezählt**. Bei angenommenen 200 neuen Wohneinheiten auf dem Rodelberg bei gleichzeitigem Wegfall des Job-Centers werden für die Spitzenstunde am Vormittag 51 Kfz/h und für die Spitzenstunde am Nachmittag 73 Kfz/h nach den anerkannten Regeln der Verkehrsplanung **prognostiziert**. Darin eingerechnet sind bereits Besucherverkehr sowie Ver- und Entsorgungsfahrten. An diesen Veränderungen kann man aus Sicht der Verwaltung keine dramatischen Verschlechterungen der Verkehrssicherheit oder der Umweltfaktoren festmachen. Die Veränderungen sind städtebaulich vertretbar und zumutbar. Kurz zusammengefasst: Das Verkehrsaufkommen bleibt ungefähr gleich. Daraus kann man weder eine unzumutbare Verschlimmerung der Verkehrsverhältnisse noch eine zusätzliche Verkehrsgefährdung spielender Kinder im Quartier ableiten. Natürlich wird dabei nicht die „nutzungsfreie“ Zeit seit Aufgabe des Job-Centers zugrunde gelegt, sondern der Verkehr zu Zeiten, als die Job-Center in Nutzung war. Die Verwaltung wird die Entwicklung des Verkehrs beobachten und ggf. durch verkehrsordnende Maßnahmen einschreiten.

*Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.*

- 2.2 In diesem Zusammenhang ist auch nicht verständlich, warum die Baufirma keinen neuen Spielplatz innerhalb des Bebauungsareals errichten muss. Wie gesetzlich üblicherweise gefordert. Statt des zentralen Wohngebäudes hätte ein Spielplatz geplant werden können. Wurde hier der Profit der Baugesellschaft vor die Interessen der Kinder gestellt? Der Vorschlag, die Baugesellschaft als Ausgleich neue Spielgeräte für den bestehenden Spielplatz kaufen zu lassen erscheint dann dabei schlichtweg als Hohn, zumal die derzeit vorhandenen Spielgeräte in keinem schlechten Zustand sind.

### **Abwägungsergebnis:**

*Das Thema „Kinderspielplatz“ bedarf einer differenzierten Betrachtung: Gesetzliche Verpflichtungen zur Herstellung von Kinderspielplätzen sind zu erfüllen, wenn es um den Bau vom Mehrfamilienhäusern geht. Hier sagt der § 11 der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz: „(1) Bei der Errichtung von Gebäuden mit mehr als drei Wohnungen ist ein Spielplatz für Kleinkinder herzustellen, der nach seiner Lage und Beschaffenheit ein gefahrloses Spielen ermöglicht. Der Spielplatz soll in angemessenem Umfang barrierefrei sein und besonnt und windgeschützt liegen; Ruf- und Sichtkontakt zur Wohnbebauung sollen gewährleistet sein. Seine Größe richtet sich nach der Zahl der Wohnungen“.*

*Das monetäre Volumen ist somit nicht maßgebend, sondern die Anzahl der Wohnungen je Gebäude. Darüber hinaus bezieht sich diese gesetzliche Verpflichtung nur auf **Kleinkinderspielplätze**. Diese werden bei der Rodelbergbebauung natürlich gesetzeskonform nachgewiesen, nahe bei der Wohnung, nahe bei jedem Haus. Dort, wo die Stadt dem Vorhabenträger entgegenkommt, geht es nicht um Kleinkinderspielplätze, sondern um den sogenannten „Nachbarschaftsspielplatz“ für Heranwachsende und auch für Erwachsene. Zu dieser Kategorie gibt es keine gesetzlichen Vorschriften; es gibt dazu die Empfehlungen der Deutschen Olympischen Gesellschaft, auf denen die Empfehlungen des städtischen Fachamtes aufbauen. Und hier gibt es durchaus die Möglichkeit auch alternative Lösungsmöglichkeiten in Betracht zu ziehen. Darüber hinaus gibt es die politische Vorgabe, möglichst viele Wohneinheiten städtebaulich verträglich unterzubringen. Diese Aufgabe wurde im Rahmen eines zweistufigen städtebaulichen Wettbewerbs-*

*verfahrens erfüllt. Dass man in diesem Zusammenhang im Rahmen einer Gesamtabwägung zum Ergebnis kommt, einen Teil des Nachbarschaftsspielplatzes durch Aufwerten des bestehenden Spielplatzes am Fuße des Rodelberges abzulösen, ist legitim und nicht gesetzeswidrig. Durch die Zahl der so zusätzlich möglichen Wohneinheiten konnte auch die Zahl der geförderten Wohneinheiten erhöht werden.*

*Den Anregungen kann nicht gefolgt werden*

- 2.3** Schon jetzt ist es schwierig, die Berliner Siedlung an der Ampel zur Geschwister-Scholl-Straße im Berufsverkehr zu verlassen. Teilweise könne nur ein bis zwei Autos in Richtung Innenstadt ausfahren, weil sich der Verkehr zum Pariser Tor hin staut. Auch auf der Berliner Straße staut sich der Verkehr. Wie bezweifeln, dass die derzeitige Verkehrssituation, auch angesichts der in den letzten Jahren in der Berliner Siedlung gebauten Häuser in dem Gutachten berücksichtigt ist. Wir denken daher, dass vor einer Entscheidung ein neues, unabhängiges Verkehrsgutachten dringend notwendig ist.

#### **Abwägungsergebnis:**

*Die in den letzten Jahren genehmigten Bauvorhaben in der Berliner Siedlung wurden im Verkehrsgutachten mit berücksichtigt. Dass sich durch zusätzliche Verkehrsteilnehmer der Verkehr nicht verbessert, sondern verschlechtert liegt auf der Hand. Allerdings bleibt die Qualitätsstufe noch im vertretbaren Bereich. Zumal der durch das Vorhaben hinzukommende Verkehr vergleichbar mit der Größenordnung des Verkehrsaufkommens der vorherigen Nutzung Job-Center ist. Ein neues Verkehrsgutachten kann auch die Kapazität der Straßen nicht verbessern. Wir erlauben wir uns die Anmerkung, dass die Gutachten und somit auch das Verkehrsgutachten von unabhängigen und qualifizierten Fachbüros erstellt werden und von den technischen Fachämtern der Stadt Mainz auf Richtigkeit und Plausibilität geprüft werden, bevor sie für das Bebauungsplanverfahren freigegeben werden. Aus Sicht der Verwaltung ist kein neues Gutachten erforderlich.*

*Den Anregungen kann / nicht/ gefolgt werden*

- 2.4** Auch die geplante Parksituation halten wir für ungenügend. Es ist nicht nachvollziehbar, wie ein solches Projekt genehmigt werden kann, wenn weniger Parkplätze als Wohneinheiten veranschlagt wurden. Werden dabei Parkplätze für Besucher berücksichtigt? Sowohl die Park- wie auch die Verkehrssituation ließe sich entspannen, wenn die ursprüngliche Idee eines Parkhauses an der Geschwister-Scholl-Straße realisiert werden würde. Dieses Parkhaus sollte so dimensioniert werden, dass es für Anwohner, Besucher und Park and Ride Nutzer ausreicht. Dadurch wäre nicht nur die Verkehrssituation in der Berliner Siedlung entlastet, sondern auch die der Innenstadt. Unserer Meinung nach wäre die Zu- und Abfahrt für die Anwohner des neuen Bauprojektes schneller und effizienter als über die nur einspurig zu nutzende lange Siedlungszufahrt.

#### **Abwägungsergebnis:**

*Die Anzahl der im Rahmen eines Bauvorhabens nachzuweisenden privaten Stellplätze ist grundsätzlich nicht Aufgabe des Bebauungsplanverfahrens, sondern des anschließenden Bauan-*

tragsverfahrens. Die Anzahl der nachzuweisenden privaten Stellplätze ist in der neu gefassten Stellplatzsatzung vom Dezember 2015 exakt geregelt. Dort ist geregelt, dass für geförderten Wohnungsbau nur 0,8 Stellplätze je Wohneinheit nachzuweisen sind. Auch ist dort der sogenannte ÖV-Bonus festgesetzt. Je besser ein Bauvorhaben vom öffentlichen Nahverkehr erschlossen ist, kann die Zahl der notwendigen Stellplätze nochmals um 10% bis 30% reduziert werden. So ist zu erklären, dass im vorliegenden Falle die Anzahl der Stellplätze niedriger sein darf als die Anzahl der Wohneinheiten. Die Stellplatzsatzung ist vom Stadtrat für ganz Mainz beschlossen. Es besteht kein Anlass für den Rodelberg Sonderregelungen zu treffen.

Die Gründe warum auf die Lösung mit dem anfangs diskutierten Parkhauses verzichtet wurde, wurden in der Bürgerbeteiligung ausführlich dargelegt:

- Überlastung des Knotens Pariser Tor,
- Provokation verkehrswidriger und gefährlicher Fahrbeziehungen, dadurch
- Verschlechterung der Qualitätsstufe
- Änderung der Ampelschaltung zur Verbesserung der Freigabezeiten geschweisetr-Scholl-Straße gingen zu Lasten der Straßenbahn, wird nicht akzeptiert.
- Gestalterische Gründe,
- Zu hoher Verlust von Vegetation,
- Hangrutschgefahr durch seitliches Hineingraben in den Hang.

Darüber hinaus kann man keinem privaten Investor auferlegen, ein Parkhaus für Park & Ride-Benutzer zu bauen, für eine Personengruppe, die mit seinem Vorhaben nichts zu tun hat.

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.

- 2.5 Wie oben bereits angedeutet bezweifeln wir, dass das Verkehrsgutachten noch aktuell ist und die derzeitige Situation berücksichtigt. Außerdem lässt sich bei einem Verkehrsgutachten, welches von dem Bauträger selbst in Auftrag gegeben wurde, ein eklatanter Interessenkonflikt vermuten. Wir fordern daher dass ein neues, unabhängiges Gutachten zu der Verkehrs- und Parkplatzproblematik erstellt wird.

### Abwägungsergebnis

Das Gutachten von Heinz + Feier aus 2015 ist plausibel und belastbar. Es wurde von der Verwaltung zu keiner Zeit behauptet, dass mit dem neuen Wohnen weniger Verkehr als vorher entstehen würde. Die Sprachregelung war die, dass ein **vergleichbares** Verkehrsaufkommen zu erwarten sei. Die Verwaltung stützt ihre Aussagen bzgl. des Verkehrsaufkommens des Job-Centers auf Verkehrszählungen. Ausweislich des Gutachtens von Heinz + Feier wurden zu Zeiten des Job-Centers in der Spitzenstunde an der Zufahrt zum Job-Center am Vormittag 66 Kfz/h und in der Spitzenstunde am Nachmittag 51 Kfz/h in der Spitzenstunde **gezählt**. Bei angenommenen 200 neuen Wohneinheiten auf dem Rodelberg bei gleichzeitigem Wegfall des Job-Centers werden für die Spitzenstunde am Vormittag 51 Kfz/h und für die Spitzenstunde am Nachmittag 73 Kfz/h nach den anerkannten Regeln der Verkehrsplanung **prognostiziert**. Darin eingerechnet sind bereits Besucherverkehr sowie Ver- und Entsorgungsfahrten. An diesen Veränderungen kann man aus Sicht der Verwaltung keine dramatischen Verschlechterungen der Verkehrssicherheit oder der Umweltfaktoren festmachen. Ein „Verkehrskollaps“ wird nicht eintreten. Die Veränderungen sind städtebaulich vertretbar und zumutbar. An diesen Zahlen kann man auch nicht die aus Bürgersicht unzumutbaren Verschlechterungen und Wartezeiten an der Ampel Kreuzung Geschwister-Scholl-Straße festmachen. Denn auch hier fällt der Job-Center-Verkehr weg. Die Verkehrsbelastungen durch die Bebauung der beiden Schwestern-Hochhäuser (VEP O 61) im Süden der Berliner Siedlung sind bereits eingerechnet. Kurz zu-

*sammengefasst: Das Verkehrsaufkommen bleibt ungefähr gleich. Daraus kann man weder eine unzumutbare Verschlimmerung der Verkehrsverhältnisse noch eine zusätzliche Verkehrsfährdung spielender Kinder im Quartier ableiten. Natürlich wird dabei nicht die „nutzungsfreie“ Zeit seit Aufgabe des Job-Centers zugrunde gelegt, sondern der Verkehr zu Zeiten, als die Job-Center in Nutzung war.*

*Wir erlauben wir uns die Anmerkung, dass die Gutachten und somit auch das Verkehrsgutachten von unabhängigen und qualifizierten Fachbüros erstellt werden. Die Aufgabenstellung wird vorab mit den tangierten städtischen Fachämtern abgestimmt. Die von den Fachbüros dann vorgelegten Ergebnisse werden von den gleichen Fachämtern der Stadt Mainz auf Richtigkeit und Plausibilität geprüft werden, bevor sie für das Bebauungsplanverfahren freigegeben werden. Einen Interessenskonflikt sieht die Verwaltung diesbezüglich nicht. Aus Sicht der Verwaltung ist kein neues Verkehrsgutachten erforderlich.*

***Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.***

- 2.6** Eine weitere Sorge für uns ist die statische Stabilität des Rodelbergs. Der Plan sieht eine Bebauung bis an die Böschung vor. Laut Infoveranstaltung übernimmt der Bauträger nur für fünf Jahre die Gewährleistung. Was passiert danach? Wir fordern, dass nach diesen fünf Jahren die Stadt eine Bürgschaft für eventuelle Schäden an den umliegenden Häusern übernimmt, sollte durch das Abrutschen des Hanges oder anderer Ereignisse aufgrund der Bebauung entstehen. Bislang konnten wir (Am Rodelberg 19) über den kleinen Privatweg an der Grenze zum Rodelberg unser Grundstück befahren. Wir bitten um eine verbindliche Zusage, dass dieses Wegerecht erhalten bleibt. Dies betrifft auch unsere Nachbarn mit der Hausnummer 15.

### **Abwägungsergebnis**

*Es ist davon auszugehen, dass die im Bodengutachten aufgezeigten Besonderheiten des Rodelberges durch das zur Anwendung kommende Gründungsverfahren (Rüttelstopfverfahren) die notwendige statische Sicherheit bringt, so dass an den umliegenden Häusern keine Schäden auftreten werden. Die Haftung für Schäden, die beim Bau entstehen könnten, trägt grundsätzlich der Verursacher. Zu diesem Zwecke wird vor Baubeginn ein sogenanntes Beweissicherungsverfahren durchgeführt werden. Ein solches Verfahren wird durchgeführt, wenn die Gefahr besteht, dass ein Gebäude nach einem Bauvorhaben in der Nachbarschaft nicht mehr in dem Zustand ist, wie es zum Zeitpunkt der Beweissicherung, also vor Baubeginn, war. Die Verwaltung und auch der Vertreter der Vorhabenträgerin hatten darauf im Rahmen der Bürgerbeteiligung schon hingewiesen. Dieses Beweissicherungsverfahren wird die Vorhabenträgerin für die dem Rodelbergvorhaben am nächsten liegenden Wohngebäude Am Rodelberg 1, 5, 9, 13 und (15) von sich aus einleiten. Das bedeutet, sie wird einen öffentlich bestellten Bausachverständigen zur fotografischen Dokumentation vor Ort schicken, um beim Auftreten eventueller Schäden an der Nachbarbebauung belegen zu könne, ob diese schon vor Baubeginn vorhanden waren oder durch das Vorhaben bedingt sind.*

*Die Stadt Mainz wird keine Bürgschaft übernehmen. Es ist nicht Aufgabe einer Kommune mit Steuergeldern für privat verursachte Schäden zu haften. Indem die Stadt im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens die Frage der grundsätzlichen Bebaubarkeit gutachterlich geklärt hat, ist ihr Part damit abgeschlossen.*

*Zu dem angesprochenen „kleinen Privatweg“ erlauben wir uns die Bemerkung, dass dieser Weg im Eigentum der Stadt Mainz steht. Recherchen des zuständigen Liegenschaftsamtes haben er-*



*geben, dass zugunsten der genannten Anlieger weder im Grundbuch noch in anderen Dokumenten besagte Rechte eingetragen sind. Faktisch wird der Gebrauch nur geduldet. Inwieweit das zukünftig so beibehalten werden kann, ist offen.*

*Den Anregungen kann nicht gefolgt werden*

**3. Absender 3: [REDACTED], Email vom 12.03.2018 an das Stadtplanungsamt**

Zu der Schalltechnischen Untersuchung, erstellt am 21.12.2017 vom Ingenieurbüro Pies im Auftrag der J. Molitor Immobilien GmbH, möchte ich folgende Einwände und Bedenken aussprechen:

- 3.1** Die schalltechnische Untersuchung ist eine Simulation an Hand verfügbarer und angenommener Daten (Verkehrsdichte, Topographie...). Eine Simulation ist anzuwenden, wenn Schallimmissionen vorhergesagt werden sollen, diese also noch nicht vorliegen (z. B. Auswirkung einer neuen Straße auf bestehende Bebauung). Im Falle Rodelberg ist die Schallimmission existent und kann gemessen werden. Eine Ermittlung der tatsächlichen Werte machen diese auch belastbar für Auflagen und Entscheidungen zur geplanten Wohnbebauung. Ich bitte dies zu prüfen und gegebenenfalls nachzuholen.
- 3.2** Bei der Simulation wird für den PKW Verkehr die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit zugrunde gelegt (siehe Seite 8). Insbesondere auf der Pariser Straße wird diese von den meisten Verkehrsteilnehmern mitnichten eingehalten. Eine Überschreitung von 10-20 km/h ist üblich, selbst bei Fahrzeugen der MVG. Eine Simulation mit den ausgewiesenen Geschwindigkeiten hätte nur dann Bestand, wenn diese auch der Realität entspräche, z. B. die Geschwindigkeit überwacht würde. Wie aus einer Anfrage von mir beim Verkehrsüberwachungsamt am 29.08.2017 mitgeteilt, ist eine Geschwindigkeitsüberwachung seitens der Stadt in den genannten Bereich mangels geeigneter Messstelle nicht möglich, und außerdem handele es sich um eine Bundesstraße, die in den Zuständigkeitsbereich des Landes fiel. Eine Überwachung findet also nicht statt, demnach muss in der Simulation von deutlich höheren Geschwindigkeiten ausgegangen werden. Bitte lassen Sie das Gutachten um die realistisch gefahrene Geschwindigkeit erweitern.
- 3.3** Beim Straßenbelag der Pariser Straße wurde die Wildgrabenbrücke mit anderem Belag und (leider nicht bündigen) Schwingungsschellen jeweils am Übergang zum festen Belag nicht berücksichtigt. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren werden die Schallimmissionen in der Untersuchung höher ausfallen. Ich bitte dies im Gutachten ändern zu lassen.
- 3.4** Eine Lärmschutzwand als aktive Schallschutzmaßnahme wird als „nicht zielführend“ abgetan, ohne dies zu untersuchen. In der Simulation kann eine schallabsorbierende Lärmschutzwand mit möglicher Auswirkung auf das geplante Bauprojekt ohne weiteres als Option Berücksichtigung finden. Ich möchte Sie bitten eine Option „Schallabsorbierende Lärmschutzwand“ in der Untersuchung zu berücksichtigen.
- 3.5** Die Anforderungen der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ für ein allgemeines Wohngebiet (WA): Tags 55 dB(a) nachts 45 dB(a) werden laut Ergebnissen

der Untersuchungen nur teilweise erfüllt (siehe Kapitel 3.1, Seite 27 ff) und dies obwohl wichtige Faktoren keine Berücksichtigung fanden. Die schalltechnische Untersuchung ist von der Molitor GmbH beauftragt (=Gesellschafter der ausführenden Projektgesellschaft WTR). Eine Neutralität ist hier schwer gewahrt.

### **Abwägungsergebnisse zu 3.1 bis 3.5**

*Grundsätzlich ist festzustellen, dass sämtliche im Rahmen der Bauleitplanung vergebenen Gutachten von versierten Fachbüros erarbeitet haben, mit denen die Stadt Mainz oft schon lange zusammenarbeitet. Auch wenn wie auch im vorliegenden Falle, die Honorarkosten vom Vorhabenträger übernommen werden, so wird doch die Aufgabenstellung vorab immer mit den tangierten städtischen Fachämtern gemeinsam erarbeitet und abgestimmt. Insofern ist auch im Falle des Schallgutachtens vom Büro Pies davon auszugehen, dass alle zu beachtenden Details in die Untersuchung eingestellt worden sind. Nach Vorlage der Gutachten werden diese von den gleichen Fachämtern der Stadt Mainz auf Richtigkeit und Plausibilität geprüft, ggf. noch einmal überarbeitet, bevor sie für das Bebauungsplanverfahren freigegeben werden. Das Schallgutachten wurde freigegeben. Einen Interessenskonflikt sieht die Verwaltung diesbezüglich nicht.*

*Eine Lärmschutzwand als aktive Schallschutzmaßnahme müsste unmittelbar am Fabrbahnrand der Lärm verursachenden Straßen, also der Pariser Straße und der Geschwister-Scholl-Straße errichtet werden. Da es sich hierbei um mehrspurige Straßen handelt, müsste die Schallschutzwand eine beträchtliche Höhe aufweisen, um ihrerseits eine Wirkung zu zeigen. Eine Wand von diesen Ausmaßen würde in Konflikt mit anderen im Bebauungsplanverfahren zu beachtenden Belangen treten, etwa mit den Frischlufttransportbahnen in Richtung Innenstadt oder mit stadtgestalterischen Aspekten. Aus diesen Gründen hält die Verwaltung eine Lärmschutzwand an diesem Standort nicht für zielführend und wird diesen Gedanken auch nicht weiter verfolgen. In den Gutachten wird regelmäßig davon ausgegangen, dass sich die Bürgerinnen und Bürger gesetzeskonform verhalten.*

*Insgesamt ist aus Sicht der Verwaltung eine Änderung oder Ergänzung des Schallgutachtens nicht erforderlich.*

*Den Anregungen kann nicht gefolgt werden*

#### **4. Absender 4: [REDACTED], Schreiben vom 12.03.2018, per Email am 14.03.2018**

##### **4.1 Anzahl der Wohneinheiten/Tiefgarage**

In der Veranstaltung vom 27.02.2018 wurde laut Vorlage der Stadt Mainz - Begründung Bebauungsplan „Neues Wohnen Rodelberg (O 65)“ Stand 02.01.2018 dargestellt, dass ca.185 Wohneinheiten in einem überwiegend autofreiem Quartier entstehen sollen. Um dies zu realisieren ist eine Tiefgarage mit 150 Stellplätzen geplant.

Das Verhältnis von Anzahl der Wohneinheiten zur Anzahl der Stellplätze scheint unserer Ansicht nach zu niedrig angesetzt. Die in der Veranstaltung vertretene Meinung, dass in der heutigen Zeit die Anzahl der Kraftfahrzeuge rückläufig ist, lässt nicht zwangsläufig einen Rückschluss auf die konkrete Situation zu.

Auch der Verweis auf eine gute Verkehrsanbindung an die Innenstadt Mainz durch öffentliche Verkehrsmittel wird dem Problem kaum gerecht – unterstellt, dass pro Wohneinheit ein Kraftfahrzeug vorhanden wäre.

Unklar ist für uns in diesem Zusammenhang auch wie die Zufahrt von der Berliner Straße zum neuen Wohnquartier im letzten Teilstück entwickelt wird. Hier war die Rede vom Ausbau zum ehemaligen Grebner-Gelände zu einer öffentlichen Straße. Welches Gelände soll dazu genutzt werden? Wie soll diese Straße an die vorhandene Straße Rodelberg angebunden werden?

### **Abwägungsergebnis**

*Die Anzahl der im Rahmen eines Bauvorhabens nachzuweisenden privaten Stellplätze ist grundsätzlich nicht Aufgabe des Bebauungsplanverfahrens, sondern des anschließenden Bauantragsverfahrens. Die Anzahl der nachzuweisenden privaten Stellplätze ist in der neu gefassten Stellplatzsatzung vom Dezember 2015 exakt geregelt. Dort ist geregelt, dass für geförderten Wohnungsbau nur 0,8 Stellplätze je Wohneinheit nachzuweisen sind. Auch ist dort der sogenannte ÖV-Bonus festgesetzt. Je besser ein Bauvorhaben vom öffentlichen Nahverkehr erschlossen ist, kann die Zahl der notwendigen Stellplätze nochmals um 10% bis 30% reduziert werden. So ist zu erklären, dass im vorliegenden Falle die Anzahl der Stellplätze niedriger sein darf als die Anzahl der Wohneinheiten. Die Stellplatzsatzung ist vom Stadtrat für ganz Mainz beschlossen. Es besteht kein Anlass für den Rodelberg Sonderregelungen zu treffen.*

*Die den Rodelberg hinaufführende bisherige Straße wird auf dem gleichen Gelände ertüchtigt und wird zukünftig eine öffentliche Straße sein.*

*Den Anregungen kann nicht gefolgt werden*

## **4.2 Baumbestand**

Laut Stadt Mainz - Begründung - Bebauungsplan Neues Wohnen Rodelberg (O 65) Stand 02.01.2018 soll der waldähnliche Gehölzbestand an der Nordseite des Rodelberg weitgehend erhalten bleiben. Was ist mit der Südseite? Wie ist die Planung für den Weg auf der Südseite?

### **Abwägungsergebnis:**

*Die Erhaltung des waldähnlichen Baumbestandes auf der Nordseite ist nach den Untersuchungen zur Fauna und Flora von hoher ökologischer Wertigkeit und wird baulich nicht beansprucht. Er soll vielmehr durch zusätzliche Baumpflanzungen aufgewertet werden.*

*Der auf der Südseite des Rodelberges vorbeiführende Fußweg in Richtung Geschwister-Scholl-Straße bleibt erhalten. Der waldähnliche Bewuchs auf der Südseite wird erhalten.*

*Die Fragen konnten beantwortet werden.*

## **4.3 Spielplatz**

In der der Veranstaltung wurde dargestellt, dass es auf dem Gelände lediglich einen Spielplatz für Kleinkinder geben soll. Ältere Kinder werden auf den vorhandenen Spielplatz am Rodelberg verwiesen, der im Gegenzug 'aufgehübscht' werden soll. Nur davon wird die Spielfläche, die bereits heute gut genutzt wird nicht größer. Unverständlich ist, dass hier nicht die Möglichkeit genutzt wird, Spielmöglichkeiten innerhalb eines nahezu autofreien Quartiers einzurichten. Uns scheint diese Vorgehensweise zu kurz gedacht: ein höher frequentierter Spielplatz an einer wesentlich höher frequentierten Straße!

## Abwägungsergebnis

*Das Thema „Kinderspielplatz“ bedarf - wie im Rahmen der Bürgerbeteiligung bereits erfolgt - einer differenzierten Betrachtung: Gesetzliche Verpflichtungen zur Herstellung von Kinderspielplätzen sind zu erfüllen, wenn es um den Bau von Mehrfamilienhäusern geht. Hier sagt der § 11 der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz: „(1) Bei der Errichtung von Gebäuden mit mehr als drei Wohnungen ist ein Spielplatz für Kleinkinder herzustellen, der nach seiner Lage und Beschaffenheit ein gefahrloses Spielen ermöglicht. Der Spielplatz soll in angemessenem Umfang barrierefrei sein und besonnt und windgeschützt liegen; Ruf- und Sichtkontakt zur Wohnbebauung sollen gewährleistet sein. Seine Größe richtet sich nach der Zahl der Wohnungen“.*

*Das monetäre Volumen ist somit nicht maßgebend, sondern die Anzahl der Wohnungen je Gebäude. Darüber hinaus bezieht sich diese gesetzliche Verpflichtung nur auf **Kleinkinderspielplätze**. Diese werden bei der Rodelbergbebauung natürlich gesetzeskonform nachgewiesen, nahe bei der Wohnung, nahe bei jedem Haus. Dort, wo die Stadt dem Vorhabenträger entgegenkommt, geht es nicht um Kleinkinderspielplätze, sondern um den sogenannten „Nachbarschaftsspielplatz“ für Heranwachsende und auch für Erwachsene. Zu dieser Kategorie gibt es keine gesetzlichen Vorschriften; es gibt dazu die Empfehlungen der Deutschen Olympischen Gesellschaft, auf denen die Empfehlungen des städtischen Fachamtes aufbauen. Und hier gibt es durchaus die Möglichkeit auch alternative Lösungsmöglichkeiten in Betracht zu ziehen. Darüber hinaus gibt es die politische Vorgabe, möglichst viele Wohneinheiten städtebaulich verträglich unterzubringen. Diese Aufgabe wurde im Rahmen eines zweistufigen städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens erfüllt. Dass man in diesem Zusammenhang im Rahmen einer Gesamtabwägung zum Ergebnis kommt, einen Teil des Nachbarschaftsspielplatzes durch Aufwerten des bestehenden Spielplatzes am Fuße des Rodelberges abzulösen, ist legitim und nicht gesetzeswidrig. Durch die Zahl der so zusätzlich möglichen Wohneinheiten konnte auch die Zahl der geförderten Wohneinheiten erhöht werden.*

*Den Anregungen kann nicht gefolgt werden*

### 4.4 Sicherheit der bisherigen Wohnbebauung

Im Gutachten der ITUS GmbH und Co.KG vom 23.07.2014 wird in der Gründungsbeurteilung von 'aufgeschüttetem Gelände' gesprochen und weiter: 'Aufgrund der Situation, dass die Gründungssohle von Neubauten voraussichtlich innerhalb der heterogenen gering tragfähigen Schicht 1 liegt, sind aus geotechnischer Sicht für eine dauerhaft standsichere und setzungsverträgliche Gründung Zusatzmaßnahmen erforderlich'. Wurde bei diesem Gutachten der Bau der Tiefgarage unter den Gebäuden berücksichtigt?

Wie ist die Haftung bei Schäden durch die geplante Baumaßnahme an der vorhandenen Wohnbebauung am Rodelberg geregelt?

Gibt es eine Bürgschaft zur Übernahme von Bauschäden durch die Stadt Mainz auch Ablauf der 5jährigen Schadenersatzpflicht.

### Abwägungsergebnis:

*Die Tatsache, dass es sich beim Rodelberg um aufgeschüttetes Gelände handelt ist allen Beteiligten bewusst. Das zum Einsatz kommende Rüttelstopfverfahren stellt sicher, dass den besonderen Bodenverhältnissen Rechnung getragen wird. Der Bau der Tiefgarage wurde bei der Erstellung des Gutachtens berücksichtigt.*

*Die Haftung für Schäden, die beim Bau entstehen könnten, trägt grundsätzlich der Verursacher. Zu diesem Zwecke wird vor Baubeginn ein sogenanntes Beweissicherungsverfahren durchgeführt werden. Ein solches Verfahren wird durchgeführt, wenn die Gefahr besteht, dass ein Gebäude nach einem Bauvorhaben in der Nachbarschaft nicht mehr in dem Zustand ist, wie es zum Zeitpunkt der Beweissicherung, also vor Baubeginn, war. Die Verwaltung und auch der Vertreter der Vorhabenträgerin hatten darauf im Rahmen der Bürgerbeteiligung schon hingewiesen. Dieses Beweissicherungsverfahren wird die Vorhabenträgerin für die dem Rodelbergvorhaben am nächsten liegenden Wohngebäude Am Rodelberg 1, 5, 9, 13 und (15) von sich aus einleiten. Das bedeutet, sie wird einen öffentlich bestellten Bausachverständigen zur fotografischen Dokumentation vor Ort schicken, um beim Auftreten eventueller Schäden an der Nachbarbebauung belegen zu könne, ob diese schon vor Baubeginn vorhanden waren oder durch das Vorhaben bedingt sind.*

*Die Stadt Mainz wird keine Bürgschaft übernehmen. Es ist nicht Aufgabe einer Kommune mit Steuergeldern für privat verursachte Schäden zu haften.*

*Den Anregungen kann nur zum Teil gefolgt werden*

## 5. Absender 5: , Nachricht vom 4. März 2018

### 5.1 Parkhaus

in der o.g. Anhörung wurde von der Stadt Mainz vorgetragen, die ursprünglich geplante Verkehrsanbindung der Neubebauung über die Geschwister-Scholl-Straße mit einem an dieser Straße gelegenen Parkhaus scheidet aufgrund eines Verkehrsgutachtens aus. Dem zugrundeliegenden Verkehrsgutachten der Heinz und Feier GmbH vom März 2015 können wir allerdings eine begründete Ablehnung dieser Verkehrsanbindung nicht entnehmen. Dort werden vielmehr im Kapitel „Beurteilung“ auf Seite 18 lediglich verbessernde Zusatzmaßnahmen bei der Anbindung über die Geschwister-Scholl-Straße empfohlen, während bei der Anbindung über die Berliner Straße solche Maßnahmen nicht erforderlich seien. Das genannte Verkehrsgutachten verwendet als einziges Bewertungskriterium die Zu- und Abfahrtswartezeiten, eingeteilt in Stufen von A-E. Damit wird das Problem aber nur teilweise richtig parametrisiert. Zur Beurteilung der An- und Abfahrten gehören auch die gesamte Fahrzeit und Fahrstrecke.

Diese sind bei Anbindung über die Berliner Straße deutlich länger als bei Anbindung über die Geschwister-Scholl-Straße. Weiterhin gehören hinzu der Energieverbrauch bzw. die Luftverschmutzung durch die längere Fahrstrecke. Jede Verringerung hierbei könnte sich günstig auf in der Zukunft zu erwartende emissionsbedingte Fahrverbote auswirken.

### Abwägungsergebnis:

*Die Gründe warum auf die Lösung mit dem anfangs diskutierten Parkhauses verzichtet wurde, wurden in der Bürgerbeteiligung ausführlich dargelegt:*

- *Überlastung des Knotens Pariser Tor,*
- *Provokation verkehrswidriger und gefährlicher Fahrbeziehungen, dadurch*
- *Verschlechterung der Qualitätsstufe*
- *Änderung der Ampelschaltung zur Verbesserung der Freigabezeiten Geschwister-Scholl-Straße gingen zu Lasten der Straßenbahn, wird nicht akzeptiert.*

- *Gestalterische Gründe,*
- *Zu hoher Verlust von Vegetation,*
- *Hangrutschgefahr durch seitliches Hineingraben in den Hang.*

*Den Anregungen kann nicht gefolgt werden*

## 5.2 Unfallrisiko

Außerdem sind auch noch die Beeinträchtigung der Anwohner durch den Verkehr und das höhere Unfallrisiko, speziell für Fußgänger und im Wohngebiet spielende Kinder relevant. Letzteres entfällt nahezu vollständig bei Anbindung über die Geschwister-Scholl-Straße.

### **Abwägungsergebnis:**

*Die Gründe warum auf das Parkhaus im Hang verzichtet wurde, sind unter Pkt. 5.1 dargelegt. Auch wenn diese Lösung weiter verfolgt worden wäre, wäre das Berliner Viertel nicht verkehrsfrei geworden, denn sämtlicher Ver- und Entsorgungsverkehr hätte auch in diesem Falle den Weg durch das Quartier nehmen müssen. Wie dem Verkehrsgutachten von Heinz + Feier aus 2015 zu entnehmen ist, wird die zukünftige Nutzung mit ca. 2000 Wohneinheiten im Vergleich zur Vornutzung Job-Center zu einem **vergleichbaren** Verkehrsaufkommen führen. Die Aussagen des Gutachten basieren dahingehend auf Verkehrszählungen, die zur Zeit des Job-Centers durchgeführt wurden.. Ausweislich des Gutachtens von Heinz + Feier wurden zu Zeiten des Job-Centers in der Spitzenstunde an der Zufahrt zum Job-Center am Vormittag 66 Kfz/h und in der Spitzenstunde am Nachmittag 51 Kfz/h in der Spitzenstunde **gezählt**. Bei angenommenen 200 neuen Wohneinheiten auf dem Rodelberg bei gleichzeitigem Wegfall des Job-Centers werden für die Spitzenstunde am Vormittag 51 Kfz/h und für die Spitzenstunde am Nachmittag 73 Kfz/h nach den anerkannten Regeln der Verkehrsplanung **prognostiziert**. Darin eingerechnet sind bereits Besucherverkehr sowie Ent- und Versorgungsfahrten. An diesen Veränderungen kann man aus Sicht der Verwaltung keine dramatischen Verschlechterungen der Verkehrssicherheit oder der Umweltfaktoren festmachen. Ein „Verkehrskollaps“ wird nicht eintreten. Die Veränderungen sind städtebaulich vertretbar und zumutbar. Das Verkehrsaufkommen bleibt ungefähr gleich. Daraus kann man weder eine unzumutbare Verschlimmerung der Verkehrsverhältnisse noch eine zusätzliche Verkehrsgefährdung spielender Kinder im Quartier ableiten. Natürlich wird dabei nicht die „nutzungsfreie“ Zeit seit Aufgabe des Job-Centers zugrunde gelegt, sondern der Verkehr zu Zeiten, als die Job-Center in Nutzung war.*

*Den Anregungen kann nicht gefolgt werden*

## 5.3 Vergrößerung der Grünflächen

Beim Bau eines Parkhauses wie geplant an der Geschwister-Scholl-Straße entfällt auch die Bodenversiegelung durch den vorgestellten Serpentinweg für Rollstuhlfahrer vom geplanten Neubau zur Straße herunter, denn Rollstuhlfahrer könnten dann den vorgesehenen Aufzug benutzen. Die gesamte Grünfläche würde also vergrößert.

Wenn die Anbindung nicht über die Berliner Straße erfolgt, ist weiterhin mit einer Vergrößerung der letztlich verfügbaren Grün- und Spielfläche für Kinder im Süden des Neubaugebietes zu rechnen, also durch eine Umwidmung von Straßen zu Grünfläche dort.

### Abwägungsergebnis:

*Nach derzeitigem Stand der Planung wird es einen barrierefreien Serpentineweg in der nördlichen Grünanlage nicht geben. Favorisiert ist eine technische Lösung, die im Zusammenhang mit dem vorhandenen Fußweg zwischen Rodelberg und Geschwister-Scholl-Straße funktioniert. So gesehen gibt es keinen nennenswerten Verlust an Grünflächen.*

*Auch wenn die Lösung mit dem Parkhaus im Hang weiter verfolgt worden wäre, so wäre doch die den Berg hinauf führende Straße weiterhin für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge und die Rettungsdienste erhalten geblieben. Eine Umwidmung in Grünfläche wäre nie erfolgt.*

*Den Anregungen kann im angegebenen Umfang gefolgt werden*

### 5.4 Besucherparkplätze

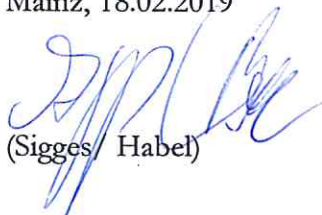
Das vorgesehene Parkhaus sollte keinesfalls zu klein konzipiert werden, denn auch nicht-motorisierte Bewohner bekommen Besuch. Hierfür sollten ausreichend, ggfls. gebührenpflichtige, Parkplätze eingeplant werden, damit Besucher nicht im bereits von der Parkfläche her völlig überlasteten Wohngebiet zwischen Berliner Straße und Neubaugebiet nach Parkplätzen suchen müssen.

### Abwägungsergebnis:

*Die Anzahl der im Rahmen eines Bauvorhabens nachzuweisenden privaten Stellplätze und deren Betriebsform ist grundsätzlich nicht Aufgabe des Bebauungsplanverfahrens, sondern des anschließenden Bauantragsverfahrens. Die Anzahl der nachzuweisenden privaten Stellplätze ist in der neu gefassten Stellplatzsatzung vom Dezember 2015 exakt geregelt. Dort ist geregelt, dass für geförderten Wohnungsbau nur 0,8 Stellplätze je Wohneinheit nachzuweisen sind. Auch ist dort der sogenannte ÖV-Bonus festgesetzt. Je besser ein Bauvorhaben vom öffentlichen Nahverkehr erschlossen ist, kann die Zahl der notwendigen Stellplätze nochmals um 10% bis 30% reduziert werden. Die Stellplatzsatzung ist vom Stadtrat für ganz Mainz beschlossen. Es besteht kein Anlass für den Rodelberg Sonderregelungen zu treffen. Die Stellplatzsatzung berücksichtigt bereits das Thema der Besucherstellplätze.*

*Den Anregungen kann gefolgt werden*

Mainz, 18.02.2019



(Sigges/ Habel)

### Im Rahmen der Bedenkfrist schriftlich eingereichte Stellungnahmen:

- Absender 1: [redacted], Schreiben vom 06. März 2018,
- Absender 2: [redacted], Schreiben vom 07. März 2018
- Absender 3: [redacted], Email vom 12.03.2018 an das Stadtplanungsamt
- Absender 4: [redacted], Schreiben vom 12.03.2018, per Email am 14.03.2018
- Absender 5: [redacted], Nachricht vom 4. März 2018

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. Z. d. Handakten

IV. Wvl.:

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

Mainz, 18.02.2019  
61-Stadtplanungsamt

Strobach





Stadtplanungsamt (61)  
Zitadelle, Bau A  
Am 87er Denkmal  
55131 Mainz

Öffentlichkeitsbeteiligung Bebauungsplanentwurf  
NEUES WOHNEN RODELBERG (O65)  
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB am 27.02.18

Sehr geehrter Herr Habel,  
sehr geehrte Damen und Herren,

vorab besten Dank für den an o.g. Veranstaltung veröffentlichten Sachstand zu dem wir - meine Frau und ich - folgende Einwendungen haben:

## **1. Verkehrsgutachten der Heinz & Feier GmbH vom März 2015**

Das dem Planverfahren zugrunde gelegt vorstehende Gutachten vom März 2015 ist zwischenzeitlich überholt und hinsichtlich Zu- und Abflusszahlen sowie Wartezeiten (Kreuzung Geschwister Scholl Str. / Berliner Str. / Am Rodelberg) nicht mehr belastbar.

Mit dem Bau der 143 SMARTments (Studentenwohnheim) sowie den 180 Wohneinheiten des in der Berliner Straße gebauten Wohnkomplexes HIGH VIEW hat sich die Verkehrssituation weiterhin verdichtet.

Der Abfluss aus der Berliner Siedlung in die Geschwister Scholl Straße war in der morgendlichen Stoßzeit bis vor der Verwirklichung der beiden vorgenannten Projekte mit maximal einer Ampelschaltung realisierbar. Dem ist heute nicht mehr so. Bei nun weiteren 185 Wohneinheiten auf dem Rodelberg droht der Kollaps.

Insoweit erscheint der ursprünglich auf der Geschwister Scholl Str. geplante Parkturm meines Erachtens geeigneter, als eine Parkgarage im Kellergeschoss, die zwangsläufig nur über die Straße Am Rodelberg erreicht werden wird. Die „Alt-Anlieger“ vom Rodelberg können - insoweit widerspreche ich den vorgebrachten Verkehrsleitplanungen - doch nicht dafür herhalten, dass der Verkehrszu- und -abfluss zum Parkturm über den Pariser Platz zu schwierig (wahrscheinlich zu teuer) ist.

Zudem stimmt die Aussage nicht, dass nach Realisierung des Projekts „Neues Wohnen Rodelberg“ in der Straße Am Rodelberg mit weniger Verkehr zu rechnen ist als zu Zeiten der ARGE.

Zu ARGEs Zeiten frequentierten Harz IV Empfänger den Rodelberg. Diese kamen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und nicht mit dem PKW oder mit dem Taxi. Also hinken hier etwaige Vergleiche. Der Berg war schon von je her nur von den ca. 50 Angestellten befahren worden.

Mit nun geplanten 185 neuen Wohneinheiten steigt die Befahrung somit um mehr als 350 Prozent. Ich gebe nur zu bedenken, dass die Straße am Rodelberg als 30er Zone - also Spielstraße - gewidmet wurde. Wenn dann mal was passiert, was Gott verhüten möge, kann sich die Stadt ja auf die Hinweisschilder zurückziehen. Bravo!

Im übrigen scheint uns die Planung von nur 150 Parkplätzen in der Tiefgarage für 185 Wohneinheiten weit unterdimensioniert. Die Frage nach Besucherparkplätzen bleibt hier ebenso offen wie die Frage, wo parken denn diejenigen, deren Wohnung keinen Parkplatz zugewiesen wurde. Auch der Soziale Wohnungsbau braucht Parkplätze.

Zuguter letzt:

Das Verkehrsgutachten wurde **im Auftrag der Projektgesellschaft WTR GmbH & Co. KG** ausgefertigt. Wenn ich als Stadt qua hoheitlichem Auftrag für die Verkehrsplanung zuständig bin, lasse ich mir doch nicht von Bauträgern ins Buch schreiben, wie Verkehr zu begutachten ist.

Das hat für mich Geschmäcke, auch wenn es vielleicht üblich sein sollte.

## 2. Spielplatz

Bei Bauprojekten dieser Größenordnung ist vom Gesetzgeber auf dem selben Baugrund die Verwirklichung eines Spielplatzes vorgeschrieben. Größe und Ausstattung des Spielplatzes richten sich nach dem monetären Volumen des Bauvohabens. Umso erstaunlicher ist, dass die Stadt bei aktuellem Planungsstand einer Dezimierung der gesetzlich erforderlichen Spielplatzfläche unter der Voraussetzung zustimmte, dass die WTR die Kosten für die Renovierung einschl. der Kosten für eine attraktive Erweiterung des bestehenden Spielplatzes am Rodelberg übernimmt.

Schon wieder Geschmäcke: Die Stadt gestattet der Projektgesellschaft WTR GmbH & Co. KG die Realisierung eines weiteren Objekts mit ca. 15 WE. Bei schlank gerechneten 350.000 € pro Wohneinheit erwirtschaftet die WTR bei ca. 15 WE mit diesem Deal einen Umsatz von 5.250.000 EUR und erlaubt sich dem Renovierungsstau beim Kinderspielplatz entgegenzuwirken. Wer das wohl genehmigt hat. Ach ja, Grunderwerbssteuer kommt ja auch noch. Die Verdichtung des Verkehrs aber, die bleibt an uns alleine hängen.

## 3. Setzrisse

Auch wenn die Projektgesellschaft WTR GmbH & Co. KG - wie Herr Dörnemann mehrmals wiederholte - genügend Erfahrung besitze um Projekte dieser Arte zu verwirklichen, so zieht er sich bei all seiner Kompetenz hinter dem 5 jährigen Schadensersatzanspruch zurück. Das kann nicht akzeptiert werden.

Die 10 Neubauten des Projekts NEUES WOHNEN RODELBERG übertreffen das alte Grebner Bürogebäude von seiner Last her und dem Druck auf den Schuttberg um ein Vielfaches, zumal die Neubauten vorwiegend am Hangrand des Rodelberges stehen sollen. Setzrisse an den darunterliegenden Häusern am Hang des Rodelbergs kann keiner ausschließen.

Das Rüttelstopfverfahren soll das Projekt auf ein sicheres Fundament stellen. Mit hunderten von Rüttelstopfbohrungen sei hier zu rechnen. Ein Vorhaben, dessen Ausführungsdauer laut Herrn Dörnemann (WTR) aktuell nicht bekannt ist. Auch hinsichtlich des hierbei entstehenden Lärms und den zu erwartenden Kleinsterschütterungen gibt's nur Ungewisses, im Zweifel zu unseren Lasten.

Auch ist der WTR noch nicht bekannt, wieviel Jahre gebaut werden soll, LKWs durch die engen Straßen des Rodelbergs brummen, lärmern, rußen, Staub aufwirbeln und Straßen verschmutzen. Alles auf unsere Kosten.

Eine Realisierung dieses Projekts ohne Übernahme einer Bürgschaft durch die Stadt zu Gunsten der Eigentümer Am Rodelberg 1 - 19, die für evtl. Setzriss- oder sonstige Schäden nach Ablauf der 5 jährigen Schadensersatzpflicht der WTR aufkommt, ist für mich nicht vorstellbar.

Ich darf Sie um Eingangsbestätigung unserer Stellungnahme bitten.

Mit freundlichen Grüßen



Z. d. lfd. A. Z. d. Handakten ✓ Wvl.: ..... AS 03/18

Stadtverwaltung Mainz 61 - Stadtplanungsamt									
Eingang: 13. März 2018									
Antw. Dez.	z. d. lfd. A			Wvl.			R		
Abt.:	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

Anschrift

Email

An das Stadtplanungsamt (61)

Zitadelle, Bau A

Am 87er Denkmal

55131 Mainz

Mainz, den 7. März 2018

Bebauungsplan "Neues Wohnen am Rodelberg" (O65), Beteiligung der Öffentlichkeit gem. §3 Abs. 1 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anwohner der Zufahrtsstraße zum geplanten Baugebiet "Neues Wohnen am Rodelberg" haben wir die Infoveranstaltung am Dienstag, den 27. Februar 2018 besucht und möchten zu einigen der angesprochenen Punkte hiermit Stellung nehmen.

Zum einen halten wir die Zufahrt über die Berliner Siedlung für inadäquat. Schon jetzt ist durch die geparkten Autos an der Straße "Am Rodelberg" die Fahrbahn nur einspurig zu nutzen. Derzeit weichen die Autos auf den Gehweg aus oder müssen bei Gegenverkehr lange Wege zurücksetzen. Bei noch mehr Verkehr würde sich das Problem verschlimmern, so dass gerade in Stoßzeiten die Wegezeiten bis zur Geschwister-Scholl-Straße nicht zumutbar wären. Zum anderen befürchten wir eine zunehmende Gefährdung der am derzeitigen Spielplatz spielenden Kinder durch den zusätzlichen Verkehr.

In diesem Zusammenhang ist auch nicht verständlich, warum die Baufirma keinen neuen Spielplatz innerhalb des Bebauungsareals errichten muß, wie gesetzlich üblicherweise gefordert. Statt des zentralen Wohngebäudes hätte ein Spielplatz geplant werden können. Wurde hier der Profit der Baugesellschaft vor die Interessen der Kinder gestellt? Der Vorschlag, die Baugesellschaft als Ausgleich neue Spielgeräte für den bestehenden Spielplatz kaufen zu lassen erscheint dabei schlichtweg als Hohn, zumal die derzeit vorhandenen Spielgeräte in keinem schlechten Zustand sind.

Schon jetzt ist es schwierig, die Berliner Siedlung an der Ampel zur Geschwister-Scholl-Straße im Berufsverkehr zu verlassen. Teilweise können nur 1-2 Autos in Richtung Innenstadt ausfahren, weil sich der Verkehr zum Pariser Tor hin staut. Auch auf der Berliner Straße staut sich der Verkehr. Wir bezweifeln, dass die derzeitige Verkehrssituation, auch angesichts der in den letzten Jahren in der Berliner Siedlung gebauten Häuser in dem Gutachten berücksichtigt ist. Wir denken daher, dass vor einer Entscheidung ein neues, unabhängiges Verkehrsgutachten dringend notwendig ist.

Auch die geplante Parksituation halten wir für ungenügend. Es ist nicht nachvollziehbar, wie ein solches Projekt genehmigt werden kann, wenn weniger Parkplätze als Wohneinheiten veranschlagt wurden. Wurden dabei Parkplätze für Besucher berücksichtigt?

815

Sowohl die Park- wie auch die Verkehrssituation ließe sich entspannen, wenn die ursprüngliche Idee eines Parkhauses an der Geschwister-Scholl-Straße realisiert werden würde. Dieses Parkhaus sollte so dimensioniert werden, dass es für Anwohner, Besucher und Park-and-Ride Nutzer ausreicht. Dadurch wäre nicht nur die Verkehrssituation in der Berliner Siedlung entlastet, sondern auch die der Innenstadt. Unserer Meinung nach wäre die Zu- und Abfahrt für die Anwohner des neuen Bauprojektes schneller und effizienter als über die nur einspurig zu nutzende lange Siedlungszufahrt.

Wie oben bereits angedeutet bezweifeln wir, dass das Verkehrsgutachten noch aktuell ist und die derzeitige Situation berücksichtigt. Außerdem lässt sich bei einem Verkehrsgutachten, welches von dem Bauträger selbst in Auftrag gegeben wurde, ein eklatanter Interessenskonflikt vermuten. Wir fordern daher, dass ein neues, unabhängiges Gutachten zu der Verkehrs- und Parkplatzproblematik erstellt wird.

Eine weitere Sorge für uns ist die statische Stabilität des Rodelbergs. Der Plan sieht eine Bebauung bis an die Böschung vor. Laut Infoveranstaltung übernimmt der Bauträger nur für 5 Jahre die Gewährleistung. Was passiert danach? Wir fordern, dass nach diesen 5 Jahren die Stadt eine Bürgschaft für eventuelle Schäden an den umliegenden Häusern übernimmt, sollten solche durch das Abrutschen des Hanges oder anderer Ereignisse aufgrund der Bebauung entstehen.

Bislang konnten wir [REDACTED] über den kleinen Privatweg an der Grenze zum Rodelberg unser Grundstück befahren. Wir bitten um eine verbindliche Zusage, dass dieses Wegerecht erhalten bleibt. Dies betrifft auch unsere Nachbarn mit der [REDACTED].

Mit freundlichen Grüßen,





Einwände zu Bebauungsplanentwurf "Neues Wohnen Rodelberg (O 65)"  
hier: Schalltechnische Untersuchung

An: stadtplanungsamt, marianne.grosse

12.03.2018 12:24

Protokoll:

Diese Nachricht wurde weitergeleitet.

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank, dass Sie meiner Bitte nach Veröffentlichung der Gutachten zu dem Bebauungsplanentwurf "Neues Wohnen Rodelberg (O 65)" nachgekommen sind. Zu der schalltechnischen Untersuchung, erstellt am 21.12.2017 von Ingenieurbüro Pies im Auftrag der J. Molitor Immobilien GmbH, möchte ich folgende Einwände und Bedenken aussprechen:

1. Die schalltechnische Untersuchung ist eine Simulation anhand verfügbarer und angenommener Daten (Verkehrsdichte, Topographie...). Eine Simulation ist anzuwenden, wenn Schallimmissionen vorhergesagt werden sollen, diese also noch nicht vorliegen (z.B. Auswirkung einer neuen Straße auf bestehende Bebauung). Im Falle „Rodelberg“ ist die Schallimmission existent und kann gemessen werden. Eine Ermittlung der tatsächlichen Werte machen diese auch belastbar für Auflagen und Entscheidungen zur geplanten Wohnbebauung. Ich bitte dies zu prüfen und ggfs. nachzuholen.
2. Bei der Simulation wird für den PKW Verkehr die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit zugrunde gelegt (s. Seite 8). Insbesondere auf der Pariser Straße wird diese von den meisten Verkehrsteilnehmern mitnichten eingehalten. Eine Überschreitung von 10-20km/h ist üblich, selbst bei Fahrzeugen der MVG. Eine Simulation mit den ausgewiesenen Geschwindigkeiten hätte nur dann Bestand, wenn diese auch der Realität entspräche, z.B. die Geschwindigkeit überwacht würde. Wie aus einer Anfrage von mir beim Verkehrsüberwachungsamt am 29.08.2017 mitgeteilt, ist eine Geschwindigkeitsüberwachung seitens der Stadt in dem genannten Bereich mangels geeigneter Messstellen nicht möglich, und außerdem handele es sich um eine Bundesstraße, die in den Zuständigkeitsbereich des Landes fiele. Eine Überwachung findet also nicht statt, demnach muss in der Simulation von deutlich höheren Geschwindigkeiten ausgegangen werden. Bitte lassen Sie das Gutachten um die realistisch gefahrene Geschwindigkeit erweitern.
3. Beim Straßenbelag der Pariser Straße wurde die Wildgrabenbrücke mit anderem Belag und (leider nicht bündigen) Schwingungsschwellen jeweils am Übergang zum festen Belag nicht berücksichtigt. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren werden die Schallimmissionen in der Untersuchung höher ausfallen. Ich bitte dies im Gutachten ändern zu lassen.
4. Eine Lärmschutzwand als aktive Schallschutzmaßnahme wird als „nicht zielführend“ abgetan, ohne dies zu untersuchen. In der Simulation kann eine schallabsorbierende Lärmschutzwand mit möglicher Auswirkung auf das geplante Bauprojekt ohne Weiteres als Option Berücksichtigung finden. Ich möchte Sie bitten, eine Option „schallabsorbierende Lärmschutzwand“ in der Untersuchung zu berücksichtigen.

5. Die Anforderungen der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ für ein Allgemeines Wohngebiet (WA): tags 55 dB(A) nachts 45 dB(A) werden laut Ergebnissen der Untersuchung nur teilweise erfüllt (s. Kapitel 3.1, S27ff), und dies obwohl wichtige Faktoren (s. Punkte 2 und 3) keine Berücksichtigung fanden. Die schalltechnischen Untersuchung ist von der Molitor GmbH beauftragt (= Gesellschafter der ausführenden Projektgesellschaft WTR). Eine Neutralität ist hier schwer gewahrt.

Mit freundlichen Grüßen



Aktenzeichen: 61 26 06 65.....

- Z. d. Hdr. A.
- Z. d. Handakten ✓
- Wvl.: .....

*AS*  
14.03.18

12.03.2018

Stadtplanungsamt (61)  
Zitadelle Bau A  
Am 87er Denkmal  
55131 Mainz

Öffentlichkeitsbeteiligung Bebauungsplanentwurf Rodelberg (O65) am 27.02.2018

Sehr geehrte Damen und Herren  
Bedenken und Unsicherheiten

## **Anzahl der Wohneinheiten/Tiefgarage**

In der der Veranstaltung vom 27.02.2018 wurde laut Vorlage der *Stadt Mainz - Begründung - Bebauungsplan Neues Wohnen Rodelberg (O 65)* Stand 02.01.2018 dargestellt, dass ca.185 Wohneinheiten in einem überwiegend autofreiem Quartier entstehen sollen. Um dies zu realisieren ist eine Tiefgarage mit 150 Stellplätzen geplant.

Das Verhältnis von Anzahl der Wohneinheiten zur Anzahl der Stellplätze scheint unserer Ansicht nach zu niedrig angesetzt. Die in der Veranstaltung vertretene Meinung, dass in der heutigen Zeit die Anzahl der Kraftfahrzeuge rückläufig ist, lässt nicht zwangsläufig einen Rückschluss auf die konkrete Situation zu.

Auch der Verweis auf eine gute Verkehrsanbindung an die Innenstadt Mainz durch öffentliche Verkehrsmittel wird dem Problem kaum gerecht – unterstellt, dass pro Wohneinheit ein Kraftfahrzeug vorhanden wäre.

Unklar ist für uns in diesem Zusammenhang auch wie die Zufahrt von der Berliner Straße zum neuen Wohnquartier im letzten Teilstück entwickelt wird. Hier war die Rede vom Ausbau zum ehemaligen Grebner-Gelände zu einer öffentlichen Straße. Welches Gelände soll dazu genutzt werden? Wie soll diese Straße an die vorhandene Straße Rodelberg angebunden werden?

## **Baumbestand**

Laut *Stadt Mainz - Begründung - Bebauungsplan Neues Wohnen Rodelberg (O 65)* Stand 02.01.2018 soll der waldähnliche Gehölzbestand an der Nordseite des Rodelberg weitgehend erhalten bleiben.

Was ist mit der Südseite?

Wie ist die Planung für den Weg auf der Südseite?

## **Spielplatz**

In der der Veranstaltung wurde dargestellt, dass es auf dem Gelände lediglich einen Spielplatz für Kleinkinder geben soll. Ältere Kinder werden auf den vorhandenen Spielplatz am Rodelberg verwiesen, der im Gegenzug 'aufgehübscht' werden soll. Nur davon wird die



Spielfläche, die bereits heute gut genutzt wird nicht größer. Unverständlich ist, dass hier nicht die Möglichkeit genutzt wird, Spielmöglichkeiten innerhalb eines nahezu autofreien Quartiers einzurichten. Uns scheint diese Vorgehensweise zu kurz gedacht: ein höher frequentierter Spielplatz an einer wesentlich höher frequentierten Straße!

### **Sicherheit der bisherigen Wohnbebauung**

Im Gutachten der ITUS GmbH und Co.KG vom 23.07.2014 wird in der Gründungsbeurteilung von 'aufgeschüttetem Gelände' gesprochen und weiter: 'Aufgrund der Situation, dass die Gründungssohle von Neubauten voraussichtlich innerhalb der heterogenen gering tragfähigen Schicht 1 liegt, sind aus geotechnischer Sicht für eine dauerhaft standsichere und setzungsverträgliche Gründung Zusatzmaßnahmen erforderlich'.

Wurde bei diesem Gutachten der Bau der Tiefgarage **unter** den Gebäuden berücksichtigt? Wie ist die Haftung bei Schäden durch die geplante Baumaßnahme an der vorhandenen Wohnbebauung am Rodelberg geregelt?

Gibt es eine Bürgschaft zur Übernahme von Bauschäden durch die Stadt Mainz auch Ablauf der 5jährigen Schadenersatzpflicht.

Mit freundlichen Grüßen





4. März 2018

Stadtplanung Mainz

Betr.: Bebauung Rodelberg, öffentliche Anhörung am 27.1.18

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der o.g. Anhörung wurde von der Stadt Mainz vorgetragen, die ursprünglich geplante Verkehrsanbindung der Neubebauung über die Geschwister-Scholl-Straße mit einem an dieser Straße gelegenen Parkhaus scheidet aufgrund eines Verkehrsgutachtens aus. Dem zugrundeliegenden Verkehrsgutachten der Heinz und Feier GmbH vom März 2015 können wir allerdings eine begründete Ablehnung dieser Verkehrsanbindung nicht entnehmen. Dort werden vielmehr im Kapitel „Beurteilung“ auf Seite 18 lediglich verbesserte Zusatzmaßnahmen bei der Anbindung über die Geschwister-Scholl-Straße empfohlen, während bei der Anbindung über die Berliner Straße solche Maßnahmen nicht erforderlich seien.

Das genannte Verkehrsgutachten verwendet als einziges Bewertungskriterium die Zu- und Abfahrt*wartezeiten*, eingeteilt in Stufen von A-E. Damit wird das Problem aber nur teilweise richtig parametrisiert. Zur Beurteilung der An- und Abfahrten gehören auch die gesamte Fahrzeit und Fahrstrecke. Diese sind bei Anbindung über die Berliner Straße deutlich länger als bei Anbindung über die Geschwister-Scholl-Straße. Weiterhin gehören hinzu der Energieverbrauch bzw. die Luftverschmutzung durch die längere Fahrstrecke. Jede Verringerung hierbei könnte sich günstig auf in der Zukunft zu erwartende emissionsbedingte Fahrverbote auswirken.

Außerdem sind auch noch die Beeinträchtigung der Anwohner durch den Verkehr und das höhere Unfallrisiko, speziell für Fußgänger und im Wohngebiet spielende Kinder relevant. Letzteres entfällt nahezu vollständig bei Anbindung über die Geschwister-Scholl-Straße.

Beim Bau eines Parkhauses wie geplant an der Geschwister-Scholl-Straße entfällt auch die Bodenversiegelung durch den vorgestellten Serpentinweg für Rollstuhlfahrer vom geplanten Neubau zur Straße herunter, denn Roll-

stuhlfahrer könnten dann den vorgesehenen Aufzug benutzen. Die gesamte Grünfläche würde also vergrößert.

Wenn die Anbindung nicht über die Berliner Straße erfolgt, ist weiterhin mit einer Vergrößerung der letztlich verfügbaren Grün- und Spielfläche für Kinder im Süden des Neubaugebietes zu rechnen, also durch eine Umwidmung von Straßen- zu Grünfläche dort.

Das vorgesehene Parkhaus sollte keinesfalls zu klein konzipiert werden, denn auch nicht-motorisierte Bewohner bekommen Besuch. Hierfür sollten ausreichend - ggfls. gebührenpflichtige - Parkplätze eingeplant werden, damit Besucher nicht im bereits von der Parkfläche her völlig überlasteten Wohngebiet zwischen Berliner Straße und Neubaugebiet nach Parkplätzen suchen müssen.

Mit freundlichen Grüßen

