



Antwort zur Anfrage Nr. 0769/2019 der ÖDP-Stadtratsfraktion betreffend **Schiffsliegestelle und Autoabsetzanlage am Feldbergplatz (ÖDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Seit wann weiß die Verwaltung, dass die Schiffsliegestelle für zunächst bis zu 9 bzw. jetzt bis zu 16 Binnenschiffe geplant ist?

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen (N84)“ haben verschiedene Träger öffentlicher Belange das Stadtplanungsamt an die bestehende Schiffsliegestelle erinnert und die Modernisierung dieser Schiffsliegestelle angekündigt:

- während der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2. BauGB: die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit Schreiben vom 21.10.2008 und das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau mit Schreiben vom 11.10.2008,
- während der 1. Offenlage: das Ministerium des Innern für Sport und Infrastruktur mit Schreiben vom 11.01.2013 und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit Schreiben vom 24.01.2013

Die Kapazität der Schiffsliegestelle hat sich seit dem damals vorliegenden Vorplanungen nicht verändert.

2. Wann und wie hat die Verwaltung den Stadtrat oder anderes Städtische Gremien darüber informiert?

Die Schiffsliegestelle ist in den Vermerken zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. 4 Abs. 2 BauGB und im Vermerk über die 1. Offenlage gem. § 3 Abs. 2 BauGB enthalten. Diese Vermerke wurden den Gremien während des Bebauungsplanverfahrens N84 mehrmals zur Kenntnis gebracht. Über die eingegangenen Anregungen und Bedenken wurde abgewogen und entschieden:

- zum Offenlagebeschluss am 05.12.2012 im Bau- und Sanierungsausschuss
- zur Abwägung über die 1. Offenlage am 30.09.2013 im Stadtrat
- zum Satzungsbeschluss am 03.12.2014 durch den Stadtrat

Seit diesen Terminen waren die Stadträte und die städtischen Gremien über die bestehende Schiffsliege und deren beabsichtigter Modernisierung informiert.

3. Hat die Verwaltung den Stadträten den Vertrag über die Ertüchtigung und die Modernisierung der Schiffs Liegestelle zwischen der Stadt Mainz, den Stadtwerken Mainz und der Zollhafen Mainz mit der GDWS, unterschrieben von OB Ebling am 24.07.2014, mitsamt der vorläufigen Planung mit neuen Liegeplätzen zugänglich gemacht? Wenn noch nicht geschehen, wann wird das erfolgen?

In den unter 1 genannten Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und den dazugehörenden Vermerken war auch die Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Landeshauptstadt Mainz, den Stadtwerken und der Zollhafen Mainz GmbH und Co. KG thematisiert. Seit den unter 2 genannten Gremienterminen ist diese beabsichtigte Vereinbarung auch den Gremien und Stadtratsmitgliedern bekannt.

Für die Stadt Mainz hat der Oberbürgermeister Michael Ebling am 24.07.2014 diese Vereinbarung unterzeichnet.

4. Auf welche Daten stützt die Verwaltung die Aussage, dass die Schiffs Liegestelle nur von 2- 3 Schiffen täglich genutzt wird oder hat sie die Behauptung der WSV ungeprüft übernommen?

Die Stadt hat keine Kompetenzen bezüglich des Schifffahrtverkehrs auf der Bundeswasserstraße Rhein. Zählungen seitens der Stadt für die Frequentierung der Schiffs Liegestelle gibt es nicht.

Dass die Schiffs Liegestelle täglich nur von 2-3 Schiffen genutzt wird beruht auf einem Erfahrungswert der letzten Jahre/Jahrzehnte. Ob sich die Nutzungsintensität nach Modernisierung der Schiffs Liegestelle erhöht, bleibt abzuwarten

5. Laut Gutachten IBK 2014 von der Stadt Mainz in Auftrag gegeben, erreichen die Lärmimmissionen der Schiffs Liegestelle nachts bis zu 56 Dezibel. Das überschreitet den Grenzwert für Mischgebiete erheblich. Warum hat die Verwaltung in ihrer Stellungnahme an die WSV nicht die Einhaltung der Grenzwerte gefordert?

Antwort:

Das Gutachten IBK 2014 (Ingenieur- und Beratungsbüro Kohnen, Freinsheim, 16.06.2014) wurde im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zum N84 erstellt. Die vorliegende Fragestellung geht davon aus, dass nach dem Gutachten IBK 2014 die Schiffs Liegestelle nachts auf der Südmole Lärmimmissionen von bis zu 56 dB(A) verursacht. Dies trifft so nicht zu. Im Beurteilungszeitraum Nacht betragen die höchsten Beurteilungspegel durch die Summe der Straßenverkehrsgeräusche, der Schienenverkehrsgeräusche, der Schifffahrt inklusive Liegestelle, dem Flugverkehr und Gewerbegeräusche insgesamt 53-56 dB(A). Der Orientierungswert der DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, für Mischgebiete von 50 dB(A) nachts wird um maximal 3-6 dB(A) überschritten. Nach der DIN 18005 lassen sich in vorbelasteten Bereichen wie dem Zoll- und Binnenhafen die Orientierungswerte oft nicht einhalten. In solchen Fällen sollen geeignete Maßnahmen vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden. Im N84 wurden dem entsprechend bauliche Schallschutzmaßnahmen und Belüftungseinrichtungen für Wohnungen vorgesehen.

In der Stellungnahme der Verwaltung vom 26.10.2018 an die WSV für das Planfeststellungsverfahren hat die Verwaltung eine aktuelle Lärmuntersuchung insbesondere für die Anwohner der Taunusstraße und des Zollhafens gefordert. In der Stellungnahme heißt es: "Die Auswirkung des Betriebes auf die Wohnbebauung in der Taunusstraße und am Zollhafen ist zu untersuchen. Die Immissionsrichtwerte des einschlägigen Regelwerks müssen durch den Betrieb der Anlage an den maßgeblichen Immissionsorten eingehalten werden."

6. Der Ortsbeirat Neustadt hat eine Umweltverträglichkeitsprüfung für die Schiffsliège-stelle gefordert. Warum unterstützt die Verwaltung diesen Beschluss nicht gegenüber der WSV?

Antwort:

Die Verwaltung unterstützt die Forderung nach einer (erneuten) Untersuchung der Auswirkungen des Betriebes der Anlage auf die umgebende Wohnbebauung (Taunusstraße, Am Zollhafen) hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffe.

Die übrigen Aspekte sind aus Sicht der Verwaltung in der „Einschätzung der Auswirkungen auf die Umwelt unter besonderer Berücksichtigung der Natura 2000 Gebiete“ (Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen) umfassend abgearbeitet. Durch die in Kap. 7 genannten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung wird die Vereinbarkeit der Maßnahme mit dem Naturschutzrecht gewährleistet. Sie sind daher durch verbindliche Regelungen zu sichern.

7. Im fortgeschriebenen Luftreinhalteplan der Stadt Mainz wird die Rheinallee als besonders abgasbelastet identifiziert. Liegen der Verwaltung quantitative Daten über die zu erwartende Zusatzbelastung durch die Schiffsliège-stelle und den Autoabsetzplatz vor?

Antwort:

Das Ingenieurbüro Lohmeyer hat im Auftrag der Stadt Mainz Ausbreitungsberechnungen für Stickstoffdioxid (NO₂) für den gesamten Innenstadtbereich durchgeführt. Es wurde festgestellt, dass in der Rheinstraße, der Peter-Altmaier-Allee und in der Rheinallee bis zur Einmündung der Kaiserstraße die errechneten Werte (zwischen 40 und 52 µg/m³) deutlich über dem Grenzwert von 40 µg/m³ liegen.

Im weiteren nord-westlichen Verlauf der Rheinallee ist dies nicht mehr der Fall. Dort ist das Verkehrsaufkommen viel geringer und die errechneten Werte liegen unterhalb des Grenzwertes (zwischen 32 und 40 µg/m³). In den Seitenstraßen sinkt der errechnete Wert auf 24-28 µg/m³. Zuständig für die Überwachung der Luftqualität und für Messeinrichtungen in Mainz ist das Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz (LfU). Das LfU betreibt in der Mainzer Neustadt eine stationäre Messstelle in der Rheinallee/Ecke Frauenlobstraße. Hier wird die Komponente NO₂ gemessen. Der NO₂-Jahresmittelwert von 40 µg/m³ wird an dieser Messstelle seit 2015 eingehalten; 2018 lag er bei 38 µg/m³. In der Mainzer Neustadt werden vom LfU folgende Passivsammler betrieben:

Leibnizstraße (2018: 29 µg/m³), Boppstraße (2018: 36 µg/m³) und Feldbergplatz (2018: 29 µg/m³). In Klammern sind die jeweiligen NO₂-Jahresmittelwerte von 2018 vermerkt.

Außerdem gibt es am Konrad-Adenauer-Ufer noch einen Passivsammler, der Aussage über die Stickstoffdioxid-Belastung am Rheinufer gibt. Der Jahresmittelwert lag dort 2018 bei 27 µg/m³ einem Messwert deutlich unter dem Grenzwert.

Insgesamt ist daher festzustellen, dass sowohl die errechneten als auch die gemessenen Stickstoffdioxidwerte in der nord-westlichen Mainzer Neustadt deutlich unter dem vorgeschriebenen Grenzwert liegen.

Die Messungen für Feinstaub (PM 10) wurden vor geraumer Zeit an der stationären Messstelle „Rheinallee/Ecke Frauenlobstraße“ eingestellt, da die Grenzwerte eingehalten werden bzw. weit unterschritten sind. Es ist anzunehmen, dass sie noch unter den gemessenen Werten der Messstelle Parcusstraße liegen. An der Messstelle Parcusstraße gab es 2018 neun Feinstaub PM10-Überschreitungstage (35 pro Kalenderjahr sind gemäß der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz zulässig). Der Jahresmittelwert Feinstaub PM10 betrug 24 µg/m³ (Grenzwert: 40 µg/m³), der von Feinstaub PM 2,5 lag bei 12 µg/m³ (Grenzwert: 25 µg/m³).

8. Warum sind die zu erwartenden Stickoxid- und Feinstaubbelastungen der Schiffsliège-stellen nicht in der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes berücksichtigt?

Antwort:

Grundsätzlich ist die zuständige Behörde (in Rheinland-Pfalz ist es die Kommune) dann verpflichtet einen Luftreinhalteplan aufzustellen, wenn Grenzwerte, die durch eine Rechtsverordnung nach § 48a Absatz 1 festgelegt sind, überschritten werden. Dies ist in Mainz bezüglich des Jahresmittelgrenzwertes für Stickstoffdioxid der Fall, nicht aber für Feinstaub.

Der Antwort zu Frage 7 ist zu entnehmen, dass in der nord-westlichen Mainzer Neustadt die Stickstoffdioxidwerte deutlich unter dem vorgeschriebenen Grenzwert liegen und es damit keiner besonderen Berücksichtigung in der Fortschreibung des Luftreinhalteplans 2016-2020 bedarf.

9. Die Schiffsliegestellen sollen direkt vor Frischluftschneisen in der Neustadt errichtet werden. Hat die Verwaltung die Zusatzbelastung bei ungünstigem Wind berücksichtigt?

Antwort:

Die Schiffsanliegstellen liegen nicht in einer Frischluftschneise im Sinne einer Kaltluftabflussbahn. Die Bildung von Kaltluftseen und Bodeninversionen sowie damit verbundenen Anreicherungen von Luftschadstoffen in Bodennähe kann hier ausgeschlossen werden. Der Rhein dient aufgrund seiner geringen Rauigkeit vielmehr als Ventilationsbahn und schränkt einen Austausch von Luftmassen nicht ein.

Die lufthygienische Zusatzbelastung der Schiffsliegestellen ist im Bauleitplanverfahren "N 84" durch ein Fachgutachten untersucht worden. Dieses war Grundlage der Entscheidung zur Schaffung von Baurechten durch den Stadtrat.

In dem Gutachten wurden die Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub (PM 10 und PM 2,5) prognostiziert und bewertet. Hierbei wurden durch die Verwendung einer Ausbreitungsklassenstatistik des Deutschen Wetterdienstes alle im Jahresverlauf auftretenden Windrichtungsverteilungen berücksichtigt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Grenzwerte auch unter der Annahme ungünstiger Betriebsbedingungen (worstcase) in Bereichen, in denen sich Menschen nicht nur vorübergehend aufhalten, eingehalten werden. Zusätzliche Festsetzungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit waren im Bebauungsplan demnach nicht erforderlich.

10. Wer wird nach Errichtung der Anlage Betreiber der Schiffsliegestelle?

Antwort:

Betreiber der Schiffsliegestelle wird die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

11. Stimmt es, dass der Gaststätte Caponniere vom Denkmalamt das Aufstellen von Sonnenschirmen mit Beschriftung untersagt ist, damit der Blick vom Rhein auf das Gebäude ungestört ist. Wie verträgt sich das mit der Zustimmung des Denkmalamts zur Autoabsetzanlage direkt vor der Caponniere?

Im Bauschein vom 06.07.2007, der die gastronomische Nutzung des Außenbereichs beinhaltete, wurde die Abstimmung der Ausstattung mit den Denkmalbehörden beauftragt. Bereits im März 2007 wurde die Möblierung mit dem damaligen Pächter zwischen Stadtbildpflege und Denkmalpflege einvernehmlich abgestimmt.

Es wurde damals darauf hingewiesen, dass auch Sonnenschirme genehmigungsfähig seien. Um jedoch eine zu starke Beeinträchtigung des Kulturdenkmals zu vermeiden, sollten diese

nicht in zu greller, farbiger und durch übermäßigen Werbeaufdruck überformter Gestalt (analog der geltenden Sondernutzungsrichtlinie der Stadt Mainz) umgesetzt werden. Eine Versagung von Sonnenschirmen, die der Sondernutzungsrichtlinie der Stadt Mainz entsprechen durch die Denkmalschutzbehörde ist zu keinem Zeitpunkt erfolgt.

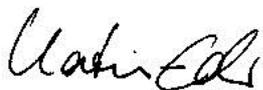
12. Werden von der Stadt Mainz und/oder der WSV aktuell alternative Standorte für die Schiffsliegestelle geprüft?

Antwort:

Die Standortauswahl ist Angelegenheit des Maßnahmeträgers (Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bingen).

Wie u.a. im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen unter Kapitel 3.3 beschrieben, wurden Alternativstandorte vom Maßnahmeträger untersucht und geprüft.

Mainz, 17.04.2019



Katrin Eder
Beigeordnete