

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0961/2019
Amt/Aktenzeichen 60/61 26 - Neu All	Datum 24.07.2019	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	18.09.2019	Ö

Betreff: Sachstandsbericht zum Antrag Nr. 0704/2019 (CDU), Ortsbeirat Mainz-Neustadt <u>hier:</u> Bebauungsplan "Westliche Neustadt"
Mainz, 31. Juli 2019 gez. Marianne Grosse Beigeordnete

Vorgaben aus dem Flächennutzungsplan

Eine der wichtigsten Aufgaben der Stadtentwicklung ist es, vorausschauende Planungen zu betreiben, um auf zukünftige Entwicklungen vorbereitet zu sein. Dabei müssen der Erhalt des Wohnwertes und die Bewahrung der Natur genauso Berücksichtigung finden wie der Bedarf an gewerblichen Flächen zur Schaffung neuer Arbeitsplätze. Diese Aspekte erfordern die Zuordnung von Funktionen auf bestimmte Flächen und Gebiete, um Interessen- und Nutzungskonflikte nach Möglichkeit zu vermeiden. Konkurrierende Nutzungsansprüche an die begrenzt zur Verfügung stehende Fläche der Stadt wurden im wirksamen Flächennutzungsplan aus dem Jahr 2000 bzw. seiner redaktionellen Fortschreibung aus 2010 zu einem ausgewogenen Gesamtkonzept zusammengeführt.

Aus dem Flächennutzungsplan heraus und ausgehend von der schon vorhandenen Bebauung, sieht die Bauverwaltung kein Planerfordernis für einen Bebauungsplan und begründet dies wie folgt:

Bereich zwischen Kaiser-Karl-Ring und dem Schott-Gelände

Der Bereich zwischen dem Kaiser-Karl-Ring und dem Schott-Gelände wird von einem Aldi-Markt und dem Straßenbahndepot der Mainzer Mobilität besetzt. Diese Nutzungen stehen nicht zur Disposition. Durch die vorhandenen Nutzungen ergibt sich im Sinne des § 34 BauGB eine Prägung für gewerbliche Nutzungen. Ein Bebauungsplanverfahren zur Schaffung von Baurecht für eine Wohnnutzung könnte aus folgenden Gründen nicht erfolgreich abgeschlossen werden:

- Außer der bereits vorhandenen historischen Straßenrandbebauung (errichtet 1930 - 1940), die zeitlich **vor** der Ansiedlung von Schott (ab 1960) realisiert wurde, sind weder die Fläche noch die Standortqualität für eine zusätzliche Wohnbebauung vorhanden.

- Darüber hinaus beginnt unmittelbar jenseits des Hafenbahngleises (= Hauptzubringer für Containerzüge in Richtung Güterverkehrszentrum am Rheinufer) das Schott-Werksgelände, das als faktisches Industriegebiet gemäß § 34 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 9 BauNVO einzustufen ist. Planungsrechtlich und städtebaulich gesehen ist dieser Streifen kein Standort für eine zusätzliche Wohnnutzung. Es wäre auch ein Verstoß gegen den in § 50 des Bundesimmissionsschutzgesetzes verankerten Planungsgrundsatz, wonach Nutzungen einander so zuzuordnen sind, dass gegenseitige Beeinträchtigungen ausgeschlossen oder minimiert werden können.
- Die Firma Schott würde eine solche Entwicklung als heranrückende Wohnbebauung voraussichtlich nicht akzeptieren, weil dadurch Betriebseinschränkungen zu befürchten wären. Diese Haltung von Schott ist seit dem Bebauungsplanverfahren zum Zoll- und Binnenhafen ("N 84") hinlänglich bekannt und wäre hier im Falle eines Bebauungsplanverfahrens für eine sehr viel näher am Betriebsstandort liegende Wohnbebauung in der Abwägung als Belang nicht überwindbar.

In besagtem Bereich werden nur Entwicklungsmöglichkeiten in Richtung Gewerbe gesehen, und auch nur dann, wenn die vorhandenen Nutzungen zur Disposition stünden. Das ist aber nicht der Fall. Vor Jahren gab es Überlegungen, das Straßenbahndepot nach MIT-Gonsenheim auszulagern; davon hat man aber rasch wieder Abstand genommen. Eine Intensivierung der gewerblichen bzw. Büronutzungen wäre nur dadurch möglich, indem die bestehenden Straßenbahnbetriebsgebäude erhalten und überbaut werden würden (wie z. B. in Zürich). Da in Sachen Büronutzung dieser Nachfragedruck in Mainz aber nicht besteht und eine Überbauung konstruktiv aufwendig und daher sehr kostenträchtig wäre, ist dieser Ansatz eher unrealistisch, wäre aber nach § 34 BauGB bereits zulässig - ohne Bebauungsplan.

Bereich zwischen Schott-Gelände und Zwerchallee

Der Bereich zwischen dem Schott-Gelände und der Zwerchallee ist trotz der dort vorhandenen Notunterkünfte von städtebaulichen und funktionalen Mängeln geprägt und für eine Wohnbebauung aus nachfolgenden Gründen nicht geeignet:

- Es gibt zwar den rechtskräftigen Bebauungsplan "I 25", der hier ein Mischgebiet festsetzt. Aus den Planentstehungsakten wird aber deutlich, dass man sich im Planaufstellungsverfahren im Jahr 1967 mit dem Thema Lärm überhaupt nicht auseinandergesetzt hat. Der Bebauungsplan musste seinerzeit kurzfristig aufgestellt werden, um Ersatzwohnraum für die in den "Wohnbaracken" auf dem Hartenberg wohnenden Menschen bereitstellen zu können, da das Areal dort vom damaligen Südwestfunk (SWF) als Erweiterungsgelände beansprucht wurde.
- Die Verwaltung hat bezüglich des "I 25" keine Verwerfungskompetenz; offensichtlich sind jedoch die Abwägungsmängel in Sachen Lärm, und daraus resultieren berechtigte Zweifel am rechtlichen Bestand des Bebauungsplanes.
- Das Stadtplanungsamt hat deshalb in Stellungnahmen zur Vermarktung der dortigen stadteigenen Grundstücke das Amt für Wirtschaft und Liegenschaften wiederholt darauf hingewiesen, dass dieses von Verkehrstrassen in Hochlage eingekesselte, verlärmte und siedlungsstrukturell nicht eingebundene Areal für eine Wohnnutzung nicht geeignet ist.
- In diese Richtung zielt auch der Stadtratsbeschluss vom 29.04.2009 zum Integrierten Entwicklungskonzept (IEK) der Sozialen Stadt, Regionalfenster Mainz-Neustadt - ein Beschluss, der der weiteren Verfestigung einer Wohnnutzung entgegensteht. Im IEK findet sich folgende Wertung der Situation: "In den 1960er Jahren wurde hier eine aus fünf Zeilenbauten in Schlichtbauweise bestehende Siedlung als temporäre, kurzfristig verfügbare Unterkunft für Obdachlose errichtet, die nach dem Beschluss des Jugend- und Sozialausschusses vom Mai 2008 und des Stadtrates vom Juni 2008 bis zum Juni 2009 aufgelöst werden soll, da die hier vielfach entstandenen Dauerwohnverhältnisse weder sozial noch baulich und städtebaulich den Anforderungen an eine Wohnnutzung entsprechen". Diese Einschätzung der Situation ist nach wie vor korrekt. Die Tatsache, dass in jüngerer Vergangenheit besagte Notunterkünfte mangels Alternativen von der Wohnbau Mainz notdürftig hergerichtet werden mussten, um Flüchtlinge unterbringen zu können, ändert an der o. a. fachlichen Einschätzung und auch an der Beschlusslage nichts.

- Unter Punkt 2.3.2 "Potentiale" des IEK 2009 wird die "Entwicklungsfläche Zwerchallee" wie folgt bewertet: "Das nach der Auflösung der Obdachlosensiedlung frei werdende Areal an der Zwerchallee weist aufgrund der industriell gewerblichen Prägung seines Umfelds sowie seiner Lagebesonderheiten eine Eignung als Gewerbegebiet u. a. für aus der Neustadt zu verlagernde Betriebe auf".
- In der Fortschreibung des IEK Soziale Stadt, Neustadt aus dem Jahr 2015 taucht im Maßnahmenbündel "Städtebauliche Stabilisierung/Entwicklung" weiterhin die Maßnahme "Entwicklungskonzept Nachnutzung Zwerchallee" auf. Das IEK liefert auch gleich entsprechende Entwicklungsansätze, indem es die schon vorher ausgesprochene Empfehlung, dieses Areal als Ausweichstandort für aus der Neustadt auszulagernde Gewerbebetriebe zu nutzen, wiederholt.
- Eine weitere konzeptionelle Vertiefung ist angesichts der Tatsache, dass die Erschließung bereits vorhanden ist und die zur Verfügung stehenden Flächenangebote recht überschaubar sind, nicht erforderlich. Aus formaljuristischen Gründen wäre allerdings die Aufhebung des Bebauungsplanes "I 25" zu empfehlen.

Bereich um den LIDL-Markt südlich der Hattenbergstraße

Als mögliche Potentialfläche wird auch der Bereich um den LIDL-Markt südlich der Hattenbergstraße benannt. Hier existiert der rechtskräftige Bebauungsplan "N 75", der entlang der Hattenbergstraße und entlang des Gleiszubringers Containerhafen eine viergeschossige Randbebauung für gewerbliche Nutzungen festsetzt. Diese städtebaulich naheliegende Bauform wurde bei der Ansiedlung des LIDL-Marktes jedoch nicht umgesetzt. Wohnen ist hier nur in Form von Wohnungen für Betriebsinhaber und Aufsichtspersonal zulässig. So gesehen besteht Baurecht, für dessen Änderung kein Planerfordernis vorliegt. Eine allgemeine Wohnnutzung an dieser Stelle würde aus der Sicht von Schott ebenfalls als heranrückende Wohnbebauung an ein bestehendes Industriegebiet gewertet werden. Angesichts dieser Standortvoraussetzungen hat diese Fläche kein Potential für eine Wohnnutzung. Möglicherweise gehen vom neuen Haltepunkt Schott/Nordkopf aber so starke Entwicklungsimpulse aus, dass die unmittelbar an der Wegeverbindung zwischen dem Bismarckplatz und dem neuen Haltepunkt mögliche Bebauung doch noch umgesetzt werden könnte. Entsprechendes Baurecht wäre, wie dargelegt, schon vorhanden. Mit einer attraktiven Zuwegung zum neuen Haltepunkt könnte vielleicht auch eine Verbesserung der Fußwegführung zwischen der Neustadt und dem Hartenbergpark angestoßen werden - ein städtebauliches Ziel, das schon früh im Entwicklungskonzept der Sozialen Stadt formuliert wurde. Dieses Thema gilt es planerisch zu vertiefen.

Sonstige Teilbereiche

Der Bereich westlich der Gleisanlage wie auch die Bereiche um die zukünftig abzubrechende Hochstraße und den beabsichtigten Haltepunkt Schott/Nordkopf gehören zum Stadtteil Hartenberg-Münchfeld und sind deshalb nicht Bestandteil dieser Vorlage.