

Stadt Mainz

Begründung

zur Änderung Nr. 19
des Flächennutzungsplans

und

zum Bebauungsplanentwurf
"Güterverkehrszentrum (N 83)"



Stand: erneute Offenlage 2010

Begründung gem. §§ 5 Abs. 5 und 9 Abs. 8 BauGB zur Änderung Nr. 19 des Flächennutzungsplans der Stadt Mainz und zum Bebauungsplanentwurf "Güterverkehrszentrum (N 83)"

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangssituation und planerische Alternativen.....	4
2.	Planerfordernis.....	4
3.	Räumlicher Geltungsbereich.....	5
4.	Planungsrechtliche Vorgaben.....	6
4.1	Vorbereitende Bauleitplanung / Flächennutzungsplan.....	6
4.2	Verbindliche Bauleitplanung / Bebauungsplan.....	6
5.	Städtebauliche Zielsetzungen.....	7
6.	Festsetzungen.....	7
6.1	Art der baulichen Nutzung.....	7
6.1.1	Schalltechnische Voraussetzungen zur Art der baulichen Nutzung.....	7
6.2	Maß der baulichen Nutzung.....	8
6.3	Überbaubare Grundstücksflächen.....	8
6.4	Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen.....	8
6.5	Verkehrsflächen.....	8
6.6	Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen.....	10
6.7	Flächen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen.....	11
6.8	Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen – Vermeidung von Lichtimmissionen.....	11
6.9	Höhenlage baulicher Anlagen.....	11
7.	Abwägung zur Standortsicherung GVZ und Umgang mit vorhandenen Betrieben.....	11
7.1	Städtebauliche Gesamtschau.....	11
7.2	Bedeutung des Güterverkehrszentrums für Mainz.....	12
7.3	Bestandssicherung für vorhandenen Industriebetrieb.....	13
7.3.1	Sicherung der Erschließung.....	13
7.3.2	Sicherung der innerbetrieblichen Logistik.....	14
7.3.3	Betrieblicher Bestandschutz.....	14
8.	Örtliche Vorschriften.....	15
9.	Kennzeichnung Altlasten.....	15
10.	Nachrichtliche Übernahmen.....	16
10.1	Bahnanlagen.....	16

10.2 Wasserrechtliche Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren	17
10.3 Brunnen	17
10.4 Kulturgüter	17
11. Umweltbericht	17
11.1 Umweltsituation im Plangebiet	17
11.2 Auswirkungen auf geschützte Arten	18
11.3 Lärm Aspekte	18
11.4 Altlasten	18
11.5 Umgang mit Niederschlagswasser	19
11.6 Naturschutzrechtlicher Ausgleich	19
11.7 Monitoring – Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt	20
12. Statistik	20
13. Kosten	21

Anlagen zur Begründung:

- Umweltbericht mit Anlagen und naturschutzfachlichen Beiträgen
- Schalltechnisches Gutachten, Teil 1: Verkehrslärm
- Schalltechnisches Gutachten, Teil 2: Gewerbelärm
- Verkehrsuntersuchung zur Erschließung der Fa. Mogat-Werke

1. Ausgangssituation und planerische Alternativen

Der Containerumschlag im Mainzer Zoll- und Binnenhafen ist einerseits von hohen Zuwachsraten und andererseits von räumlich beengten Verhältnissen gekennzeichnet. Die verkehrstechnische Anbindung erfolgt im Wesentlichen über die Gaßnerallee. Der Schienenumschlag wird in unmittelbarer Nähe zur Rheinallee und der gegenüberliegenden Wohnbebauung durchgeführt. Durch diese standortbedingten Gegebenheiten und den Betrieb des Containerumschlags kommt es zu problematischen Lärmemissionen.

Der Mainzer Zoll- und Binnenhafen ist deshalb seit mehr als einem Jahrzehnt Gegenstand umfangreicher Untersuchungen und Überlegungen zur Umstrukturierung und städtebaulichen Neuordnung.

Die entscheidenden Impulse für eine richtungweisende Stadtentwicklung lieferte der vom Stadtplanungsamt entwickelte "Masterplan zur Neustrukturierung des Zoll- und Binnenhafens / Industriebhafens" aus dem Jahre 2003. Kernstück des Masterplans ist die Verlagerung des Containerbetriebes auf einen zukunfts- und wettbewerbsfähigen Standort innerhalb des Stadtgebietes, um den Standort Mainz als trimodalen Güterumschlagsort zu sichern und nachhaltig zu stärken. Unter Berücksichtigung der Standortkriterien für eine solche Anlage bot sich die Verlagerung des Güterverkehrszentrums allein auf den Bereich nördlich der Kaiserbrücke an, da dieser Bereich geeignete Voraussetzungen durch brachliegende und mindergenutzte Grundstückssituationen besitzt und am Rheinstrom liegt. Die ca. 700 m lange Uferzone entlang der Gaßnerallee ist durch die parallel verlaufende Hafenbahn geeignet, hier eine zeitgemäße Kaianlage zu errichten, die der neuen Schiffsgröße (JOWI-Klasse) Rechnung trägt und beste Voraussetzungen für eine trimodale Verknüpfung bietet. Ein vergleichbarer Alternativstandort steht im Stadtgebiet nicht zur Verfügung.

Der "Masterplan Zoll- und Binnenhafen / Industriebhafen" wurde von den Mitgliedern der Verwaltungsbesprechung am 06.05.2003, vom Ortsbeirat Mainz-Neustadt am 07.06.2003, vom Ortsbeirat Mainz-Mombach am 08.05.2003 und vom Bauausschuss am 26.06.2003 beschlossen. Mit der Beschlussfassung am 17.12.2003 wurde die Verwaltung vom Stadtrat beauftragt, die Umsetzung der Ziele weiter zu betreiben.

2. Planerfordernis

Kernstück des Masterplans ist die Verlagerung des Containerbetriebes auf Flächen nördlich der Kaiserbrücke. Für den neuen Standort gewährleistet die Kaiserbrücke mit ihrer Dammlage sowohl eine lärmtechnische als auch städtebaulich wirksame Abgrenzung zur Neustadt und zum Areal des Zoll- und Binnenhafens mit seinen künftigen nichtgewerblichen Nutzungen. Erst durch diese Umstrukturierung und Verlagerung industrieller Nutzungen nach Norden können die Überlegungen für ein neues Stadtquartier im Bereich des Zoll- und Binnenhafens umgesetzt werden. Mit dem vorhandenen Bauplanungsrecht ist die notwendige städtebauliche Entwicklung und Neuordnung nicht zu gewährleisten. Hieraus ergibt sich das Planerfordernis gem. § 1 Abs. 3 BauGB.

3. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs "Güterverkehrszentrum (N 83)" wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden durch Teile der ehem. Gaßnerallee und der Straßenbahn-Wendesleife, Flurstücke 10/2, 10/1, 65/14 und 12/4, die einbezogene Mühlenstraße, Flurstück 91 und Teilflächen des westlich anschließenden Flurstücks 7/7 sowie Teilflächen des Flurstücks 18/1.
- Im Nordwesten durch die Böschung des Industriehafens, Flurstück 80/13, und die einbezogene Trasse der ehemaligen Hafenbahn (heute Mühlenstraße), Flurstück 82/14. Für den Brückenschlag Teile der Flurstücke 77/2 (Rheinallee) und 77/4 (Bahn), 52/3, 80/20 sowie 80/13 (Industriehafen) und 80/19.
- Im Südwesten durch die einbezogene Trasse der ehemaligen Hafenbahn, Flurstück 82/14 und die teilweise einbezogenen Flurstücke 82/11, 81/2 und 81/1.
- Im Süden durch die einbezogene Straße An der Kaiserbrücke.
- Im Nordosten durch die der ehem. Gaßnerallee vorgelagerten Uferkante sowie die anschließende Wasserfläche in einer Breite von 20 m (nachrichtliche Übernahme des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens), nach Südwesten anschließend durch die im Südosten angeschnittenen Flurstücke 66/31, 65/41, 65/9, 31/3, 20/40 sowie die Wendehammerfläche der einbezogenen Ingelheimstraße.
- Von der "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung" zwischen "Südspange" und Rheinallee sind die Flurstücke 80/16, 79/7, 78, 77/2, 77/7 und 48/5 betroffen.

Alle genannten Flurstücke liegen in der Gemarkung Mainz, Flur 13.

Der räumliche Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung Nr. 19 ist identisch mit dem räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs "Güterverkehrszentrum (N 83)" mit folgender Ausnahme:

Die "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung" (Überlauftrasse) zwischen Südspange (Kraftwerkallee) wird nur temporär genutzt und für den Fall geöffnet, dass die Brücke über den Industriehafen durch Unfall oder Reparaturarbeiten gesperrt ist. In dieser Funktion hat sie nicht den „Rang“ einer innerstädtischen FNP-relevanten Verkehrsstraße und wird somit nicht Gegenstand der 19. Flächennutzungsplanänderung.

4. Planungsrechtliche Vorgaben

4.1 Vorbereitende Bauleitplanung / Flächennutzungsplan

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans "Güterverkehrszentrum" ist im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt vom 24.05.2000 als gewerbliche Baufläche dargestellt. Da nach § 8 Abs. 2 BauGB Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind, wird eine Änderung des Flächennutzungsplans mit der Zielsetzung "Sonderbaufläche Güterverkehrszentrum" erforderlich, die als Änderung Nr. 19 gem. § 8 Abs. 3 BauGB im Parallelverfahren durchgeführt wird. Gegenstand des Verfahrens ist zudem die Darstellung der Verkehrsanbindung über den Industriehafen.

4.2 Verbindliche Bauleitplanung / Bebauungsplan

Für einen Teil des räumlichen Geltungsbereichs "N 83" bestehen die Bebauungspläne "Industriehafen (I 33)" vom 04.06.1996 und "Rheinallee / Industriehafen (I 42)" vom 10.10.1997. Im Bereich der Anbindung des Brückenschlags an die Rheinallee werden beide Bebauungspläne durch die Festsetzung von Verkehrsfläche überlagert. Durch die Festsetzung von "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung" wird der "I 33" zwischen ehemaliger Hafeneisenbahn und Rheinallee überlagert. Da die Festsetzung des "I 33" von Industriegebiet nach § 9 BauNVO mit der Nutzung des Güterverkehrszentrums nur bedingt vereinbar ist, erfolgt eine Überlagerung durch den Bebauungsplan "N 83".

Die Lage und Konstruktion der Kaimauer des künftigen Güterverkehrszentrums ist mit einem Eingriff in den Rheinstrom verbunden. Hierdurch wurde ein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren bzw. -Genehmigungsverfahren erforderlich. Das Ergebnis findet als nachrichtliche Übernahme gem. § 9 Abs. 6 BauGB des räumlichen Geltungsbereichs Eingang in den Bebauungsplan.

5. Städtebauliche Zielsetzungen

Zentrales städtebauliches Entwicklungsziel ist die Schaffung eines ausreichenden Flächenpotentials für ein neues trimodales Güterverkehrszentrum, das langfristige Erweiterungsoptionen besitzt und gleichzeitig umgebende Nutzungsstrukturen nicht beeinträchtigt.

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 05.10.2005 erstmals den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplanentwurf "Güterverkehrszentrum (N 83)" sowie zur Flächennutzungsplanänderung Nr. 19 gefasst. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasste in der ersten Fassung das Betriebsgelände des zukünftigen Güterverkehrszentrums (GVZ) sowie die neue Straßenanbindung an die Rheinallee mit dem Brückenschlag über das Industriehafenbecken auf Höhe der Anwesen INEOS Paraform / Schott.

Spätestens nach der Ämterkoordinierung hat sich die Notwendigkeit gezeigt, das schon im Masterplan aus dem Jahre 2003 in den Grundzügen dargestellte Erschließungssystem in Gänze umzusetzen.

Da über die durch die künftige Kaianlage in Anspruch genommene Gaßnerallee derzeit auch weitere Industriebetriebe im Norden der Ingelheimer Aue erschlossen werden, waren planerische Überlegungen notwendig, um auch in Zukunft die Erschließung dieser Betriebe sicherstellen zu können.

Durch die zu erwartende Intensivierung der industriellen Nutzungen auf der Ingelheimer Aue und die damit verbundene Steigerung auch des Schwerlastverkehrs ergab sich die Notwendigkeit weiterer Überlegungen zur Optimierung der Anbindung an den überörtlichen Verkehr.

6. Festsetzungen

Mit den Festsetzungen des Bebauungsplans sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung einer neuen Verkehrserschließung der Ingelheimer Aue und eines Güterverkehrszentrums nördlich der Kaiserbrücke geschaffen werden.

6.1 Art der baulichen Nutzung

Der Bereich des Güterverkehrszentrums wird in der Flächennutzungsplanänderung als Sonderbaufläche gem. § 1 Abs. 1. Nr. 4 BauNVO und im Bebauungsplan als Sondergebiet gem. § 11 BauNVO festgesetzt. Der Betriebsbeschreibung entsprechend dient das Gebiet der Unterbringung von Anlagen und Einrichtungen des trimodalen Güterverkehrs, von Ver- und Endladeanlagen, Lagerplätzen sowie baulichen Anlagen und Einrichtungen für den Umschlag von Gütern. Zulässig sind dort auch betriebszugeordnete Büro-, Verwaltungs- und Sozialgebäude.

Sofern hierfür die notwendigen Sicherungsvorkehrungen nachgewiesen werden, ist ausnahmsweise auch die Lagerung von Gefahrgut zulässig.

Ausnahmsweise sollen innerhalb des Güterverkehrszentrums auch Wohnungen zugelassen werden. Voraussetzung hierfür ist die Zuordnung der Wohnungen zum Betrieb. Analog der Regelungen des § 8 Abs. 3, Nr.1 BauNVO muss es sich um Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie Betriebsinhaber und Betriebsleiter handeln.

Zur nachhaltigen Sicherung der Versorgung des Gebietes sollen dazu dienende Nebenanlagen den technischen Standortanforderungen entsprechend gem. § 31 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 15 BauNVO zulässig sein, auch außerhalb der dafür festgesetzten Flächen.

6.1.1 Schalltechnische Voraussetzungen zur Art der baulichen Nutzung

Um Geräuschkonflikte zwischen Geräusch emittierenden und schutzwürdigen Nutzungen zu vermeiden, wurde vorliegend das Instrument der Geräuschkontingentierung angewandt. Durch die Begrenzung der zulässigen Schallabstrahlung von den emittierenden Flächen soll sichergestellt werden, dass an den schutzwürdigen Nutzungen die zulässigen Orientierungswerte der DIN 18005 bzw. die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm eingehalten werden.

Die Zulässigkeit der genannten baulichen Anlagen und Einrichtungen ist demnach gegeben, sofern an den maßgeblichen Immissionsorten innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans die Anforderungen der TA-Lärm erfüllt werden und Ihre vom gesamten Betriebsgrundstück des GVZ abgestrahlten Schallimmissionen im Hinblick auf definierte Immissionsorte außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans, bestimmte Emissionskontingente nach DIN 45691: 2006-12 weder tags noch nachts überschritten werden. Die Emissionskontingente für das festgesetzte "Sondergebiet Güterverkehrszentrum" und die Festlegung des Prüfungsverfahrens der planungsrechtlichen Zulässigkeit von Vorhaben sind gutachterlich hergeleitet und im Bebauungsplan festgesetzt. Das schalltechnische Gutachten ist Bestandteil des Umweltberichtes, der in seiner Gesamtheit am Bauleitplanverfahren teilnimmt.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung einer GRZ von max. 0,8 bestimmt. Damit bewegt sich das Maß an der Obergrenze für städtebaulich vergleichbare Strukturen gewerblicher Nutzungen.

6.3 Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch die zeichnerische Festsetzung einer vom öffentlichen Straßenraum und im Südwesten vom Geh-, Fahr- und Leitungsrecht um 5,00 m abgesetzten Baugrenze definiert; im Übrigen durch die nach der Landesbauordnung einzuhaltenden Grenzabstände.

6.4 Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen

Aus gestalterischen Gründen sollen Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig sein, um den nach außen hin wirksamen Abstand, insbesondere zum öffentlichen Raum, zu wahren. Dadurch soll zumindest in den Grenzbereichen die optisch wirksame Durchführung grünordnerischer Maßnahmen ermöglicht werden.

6.5 Verkehrsflächen

Aufbauend auf den Überlegungen des Masterplanes wird das bereits im Grundsatz 2003 entwickelte Verkehrssystem Gegenstand der Bauleitplanung.

Nach Überbrückung des südlichen Industriehafenbeckens verzweigt sich die neue Erschließungsstraße in eine Südspange („Kraftwerkallee“) und eine Nordspange („Mühlenstraße“). Die Nordspange verläuft auf der ehemaligen Hafenbahntrasse entlang des nordwestlichen Industriehafenufers und mündet dann in die vorhandene Mühlenstraße.

An das rheinseitige Ende der Mühlenstraße werden der verbleibende Abschnitt der Gaßnerallee sowie ein Teil der ehemaligen Straßenbahnwendeschleife angehängt. In diesem Bereich werden Stellplätze für Lkws und eine Wendemöglichkeit für den Schwerlastverkehr untergebracht.

Über die Nordspange werden die Grundstücke der KMW, Bilfinger & Berger, WEPA, Bindewald & Quinn-Plastics sowie die Wassersport- und Naherholungsnutzungen auf der nördlichen Auenspitze erschlossen.

Die auf Grund des erhöhten Verkehrsaufkommens erforderliche Verbreiterung der Mühlenstraße geht zu Lasten der nordwestlich anschließenden Betriebsgrundstücke. Zum Ausgleich und zur Sicherung der vorhandenen Erschließungsqualität wird eine Straßenschleife als Direktzufahrt und Lkw-Aufstellfläche errichtet.

Die Südspange erschließt primär das neue Güterverkehrszentrum und die Flächen der KMW. Sie bietet aber auch den bereits ansässigen Betrieben (Schott und Werner & Merz) zusätzliche Erschließungsmöglichkeiten für ihre dortigen Liegenschaften. Sie verläuft ebenfalls auf ehemaligem Hafengelände. Unmittelbar hinter der Zufahrt zum GVZ endet die Südspange. Von hier ausgehend, wird eine Bedarfsüberfahrt (sog. "Überlauftrasse") und Anbindung an die Rheinallee festgesetzt. Damit kann die verkehrstechnische Erschließung der Ingelheimer Aue auch dann gesichert werden, wenn die neue Brücke über den Industriehafen durch Unfall oder Bauarbeiten gesperrt werden muss. Um diese besondere Funktion der Verkehrsfläche auch planungsrechtlich zu sichern, wird sie als "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung / Bedarfsüberfahrt" festgesetzt.

Der Wendehammer im Nordwesten der Ingelheimstraße wird an die Südspange angeschlossen und bildet den Endpunkt der öffentlichen Verkehrsfläche. Von hier aus erfolgt die betriebsinterne Zufahrt zu den Grundstücken der KMW und der Stadtwerke mit der Betonmischanlage Beyer. Von hier aus wird außerdem über die nach wie vor als öffentliche Straße gewidmete Ingelheimstraße und die Richtung Rhein abzweigende Georg- Hamm- Straße die Erschließung der Fa. Mogat-Werke gesichert. Eine Entwidmung diese beiden Straßen kann erst dann erfolgen, wenn die Straßen ihre Erschließungsfunktion verloren haben, d.h. im vorliegenden Falle, wenn die Mogat-Werke hier nicht mehr ansässig und an einen Ersatzstandort verlagert worden sind. Im ersten Bauabschnitt des Güterverkehrszentrums übernehmen die Straßen wichtige betriebsinterne Funktionen.

Im Zuge der Realisierung der Kaianlage für das Güterverkehrszentrum ist die Gaßnerallee als Erschließungsstraße entfallen und wurde bereits nach § 37 Landesstraßengesetz von Rheinland-Pfalz (LStrG) eingezogen. Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz hat als Straßenaufsichtsbehörde der Einziehung mit Schreiben vom 15.04.2009 zugestimmt; mit der öffentlichen Bekanntmachung vom 15.06.2009 ist die Einziehung der Gaßnerallee rechtskräftig geworden.

Hiervon ist die FA. Mogat-Werke unmittelbar betroffen, da eine ihrer Betriebszufahrten über die ehem. Gaßnerallee erfolgte. Da eine Verlagerung des Werkes kurzfristig nicht in Betracht gezogen wird, war es im Zuge der Bauleitplanung und im Rahmen der Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB geboten, alle Möglichkeiten zur Sicherung der Erschließung und des betrieblichen Bestandsschutzes zu prüfen.

Die Veränderungen der äußeren Erschließung und deren Auswirkungen auf die betriebsinterne Logistik wurden deshalb vom Verkehrsplanungsbüro STETE PLANUNG, Darmstadt, gutachterlich untersucht.

Mit dem Endbericht vom September 2008 wird der Nachweis erbracht, dass der betriebliche Bestandsschutz der Fa. Mogat-Werke nach Einziehung der Gaßnerallee gesichert ist (vgl. auch Kap. 7.).

Die gesamte Verkehrsinfrastruktur wird für den Schwerverkehr dimensioniert. Ein umfassendes Fuß- und Radwegesystem entlang der dafür in Frage kommenden Strecken soll sowohl für die im Gebiet Beschäftigten als auch für die Freizeitnutzung im Nordwesten der Ingelheimer Aue eine separate und verkehrssichere Führung sichern. Eine ÖPNV-Erschließung des Gebietes ist vorgesehen.

Im Hinblick auf den Verkehrslärm (Straße und Schifffahrt) wurde durch ein schalltechnisches Gutachten nachgewiesen, dass keine erheblichen Auswirkungen durch die Planung zu erwarten sind. Ein Schallschutzkonzept mit Umsetzung durch Festsetzungen im Bebauungsplan ist somit nicht erforderlich.

Aus verkehrstechnischen Gründen soll der Straßenabschnitt zwischen Südspange und Wendehammer Ingelheimstraße anbaufrei bleiben. Zu diesem Zweck wird hier ein Bereich ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt.

Diese Festsetzung wird 30 m weit um die Kurve, bis zur geplanten Einfahrt zum GVZ fortgeführt. Hierdurch soll ein ausreichender Stauraum sichergestellt bzw. ein LKW-Rückstau bis in den Kurvenbereich ausgeschlossen werden.

6.6 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

Mit Errichtung der Kaianlage für das Güterverkehrszentrums ist die Einziehung der Gaßnerallee und mit dem weiteren Ausbau des GVZ auch der Ingelheimstraße und der Georg-Hamm-Straße vorgesehen. Um die erforderliche Verkehrserschließung der davon betroffenen Betriebe bis auf Weiteres sicherzustellen, setzte der Bebauungsplanentwurf ursprünglich ab der öffentlichen Verkehrsfläche des Wendehammers die Flurstücke 83/6 (Ingelheimstraße), 85/4 und 41/1 (Georg-Hamm-Straße) ein Geh-, Fahrrecht (LKW- und PKW-Verkehr) zugunsten der angeschlossenen Grundstücke / Betriebe und Eigentümer sowie ein Leitungsrecht zugunsten der Versorgungsbetriebe fest. Da die beiden genannten Straßen Ingelheimstraße und Georg-Hamm-Straße nach Landesstraßengesetz jedoch erst dann eingezogen werden können, wenn ihre Erschließungsfunktion für die angrenzenden Betriebe entfallen ist, wurde im Laufe des weiteren Verfahrens auf die Festsetzung eines Geh- und Fahrrechtes verzichtet. Beibehalten wurde auf den Flurstücken 83/6 (Ingelheimstraße) und 83/3 (teilweise) die zeichnerische Festsetzung eines Leitungsrechtes zugunsten der Versorgungsträger, um den Bau und die Unterhaltung der notwendigen Infrastruktureinrichtungen zur Ver- und Entsorgung der angeschlossenen Betriebe und Grundstücke zu sichern.

Im Zuge der Bewilligung der Geh-, Fahr- und Leitungsrechte sind Begünstigte und Belastete sowie Ausmaß und Lage der betroffenen Flächen zu konkretisieren und inhaltlich zu präzisieren.

Parallel zur Südspange und in ihrer gedachten Verlängerung weiter bis zur Straße An der Kaiserbrücke (ursprünglich geplante aber im Laufe des Planverfahrens verworfene Überlauftrasse) verlaufen umfangreiche Versorgungsleitungen, die im Weiteren durch ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Versorgungsbetriebe zu sichern sind.

Der Bebauungsplan trifft hierzu entsprechende zeichnerische Festsetzungen.

6.7 Flächen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen.

Entlang der Straße An der Kaiserbrücke und südwestlich der Straßenverbindung zwischen Südspange und Wendehammer setzt der Bebauungsplan in einer Tiefe von 5,00 m eine Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen fest. Zumindest zum öffentlichen Straßenraum hin, soll damit eine optische Abgrenzung des künftigen GVZ erfolgen. Aufgrund der luftfilternden Eigenschaften der Gehölze kann zudem mit der Pflanzung die Lufthygiene kleinräumig verbessert. Die Baumpflanzungen können darüber hinaus bilanzierend dem Verlust von Einzelbäumen im Plangebiet des GVZ gegenübergestellt werden.

6.8 Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Vermeidung von Lichtimmissionen

Die Verwendung von Natriumdampflampen oder vergleichbaren Leuchtmitteln dient dem Schutz nachtaktiver Insekten, insbesondere Nachfalter, und Fledermäusen. Durch ausschließlich nach unten abstrahlende Leuchten und die Einhaltung eines Ausstrahlungswinkels von 85° auf Freiflächen, können schädliche Einwirkungen von Beleuchtungsanlagen auf Tiere, insbesondere Vögel und Insekten grundsätzlich vermieden werden. Für Kranleuchten wird aufgrund der Bewegung der Portalcräne eine Festsetzung formuliert, die einen direkten Einblick in die Lichtaustrittsfläche vom gegenüberliegenden Ufer und damit Blendeffekte und Spiegelungen vermeiden können und auch die Binnenschifffahrt durch Blend- und/oder Spiegel-effekte nicht gestört wird.

6.9 Höhenlage baulicher Anlagen

Städtebaulich geprägt wird das künftige GVZ insbesondere durch die Verladeanlagen im Bereich der Kaianlage und einen ca. 25 m hohen Leitstand. Die wirksame Höhe dieser Anlagen wird durch die technisch-funktionalen Erfordernisse bestimmt und soll deshalb nicht geregelt werden.

Die Stapelhöhe der abstandsflächenrelevanten Container wird durch ihre Statik begrenzt und ist betriebsbedingt variabel. Obwohl die künftige Art der Grundstücksnutzung und der Ort im Kontext, insbesondere mit der nordwestlich angrenzenden Struktur, wenig geeignet erscheinen gestalterische Festsetzungen zu treffen, soll die Höhe baulicher Anlagen auf 15 m beschränkt werden. Damit wird auf die max. Gebäudehöhe im südöstlich benachbarten Gewerbegebiet des "N 84" reagiert.

7. Abwägung zur Standortsicherung GVZ und Umgang mit vorhandenen Betrieben

7.1 Städtebauliche Gesamtschau

Die Abwägung zum Bebauungsplan „Güterverkehrszentrum (N 83)“ muss in der Gesamtschau mit dem neuen Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen, festgesetzt im Bebauungsplan „N 84“ gesehen werden.

Beide sind aus dem Masterplan aus 2003 hervorgegangen, der die einmalige städtebauliche Chance formulierte, mit der Verlagerung des Containerumschlages in überwiegend brachgefallene gewerblich-industrielle Betriebsflächen des Industriegebietes nördlich der Kaiserbrücke einmal die wirtschaftlichen Bedingungen des Containerumschlages in Mainz deutlich zu verbessern und am alten Standort Platz für das neue „Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen“ zu schaffen. Mit diesem „städtebaulichen Jahrhundertprojekt“ wird es möglich sein in integrierter Innenstadtlage mit hoher Lagegunst am Rheinufer ein modernes Stadtquartier mit den Funktionen Wohnen, Arbeiten und Kultur zu etablieren und darüber hinaus die Mainzer Neustadt über einer Strecke von ca. 1,1 km „an den Rhein zu führen“, verbunden mit einem bedeutsamen Zugewinn an Naherholungsflächen für die dicht besiedelte Neustadt.

7.2 Bedeutung des Güterverkehrszentrums für Mainz

Mit dem Containerterminal im Zoll- und Binnenhafen verfügt die Stadt Mainz bereits heute über die im gesamten Standortraum Rhein-Main aufkommensstärkste Umschlagsstelle und damit über einen wichtigen Wirtschaftsfaktor mit großer Bedeutung für die Stadt und für die gesamte Region. Binnenhäfen sind heute mehr als nur Umschlagstellen und Industriestandort. Sie übernehmen zunehmend Distributionsfunktionen für ganze Regionen und wirken damit über das traditionell versorgte Umland hinaus. Das bedeutet, sie sind ein wichtiger Standortfaktor für Mainz und das ganze Land.

Der Containerterminal im Zoll- und Binnenhafen hat in den vergangenen Jahren große Zuwächse beim Containerumschlag verzeichnet. Am Altstandort ist der Containerumschlag zwischenzeitlich an sein Grenzen gestoßen; Der Standort ist jedoch in den letzten Jahren an seine räumliche und auch technisch-organisatorische Leistungsgrenze gestoßen. Erweiterungsmöglichkeiten und damit eine Steigerung der Leistungsfähigkeit sind am gegenwärtigen Standort aufgrund des angrenzenden Wohnquartiers der Mainzer Neustadt nicht gegeben, Immissionskonflikte vorprogrammiert. Eine Steigerung des Umschlagsvolumens ist nicht mehr möglich. Damit besteht die Gefahr einer Abkoppelung von einem sich auf absehbare Zeit weiter dynamisch entwickelnden Markt mit negativen Auswirkungen auf die Stadt Mainz, das städtische Umland und die gesamte Region Rhein-Main. Daher ist es erforderlich über den Bebauungsplan „N 83“ eine Standortsicherung für ein neues trimodales Güterverkehrszentrum zu vorzunehmen.

Die Wasserstraßenanbindung in Mainz ist „Jowi-tauglich“ (Anmerkung: „Jowi“ ist die Typenbezeichnung für die größten Containerschiffe in der Binnenschifffahrt). Sie erlaubt aufgrund der Höhe der Rheinbrücken eine 4-lagige Stapelung. Somit ist der neue Standort prädestiniert für einen effektiven und kostengünstigen Transport von Gütern in hochwirtschaftlichen Schiffseinheiten von und zu den nach wie vor prosperierenden Rheinmündungshäfen.

Die vergleichsweise kurzen Transitzeiten zu den Rheinmündungshäfen (ca. 24 Std. für die Talfahrt, ca. 50 Std. für die Bergfahrt) in Kombination mit der Möglichkeit zur Be- und Entladung von großen Container-Schiffen (> 200 TEU) weist dem Standort Mainz gegenüber den Main-Häfen eine Sonderrolle zu.

Der Standort Mainz verfügt im Standortraum Rhein-Main allein über die Möglichkeit Frachtkostenvorteile zu erzielen und damit einen Beitrag zu leisten zur wünschenswerten Verlagerung von Verkehren auf die Wasserstraße. Die Stärkung des Containerumschlages in Mainz verbunden mit der planungsrechtlichen Sicherung eines neuen zukunftsfähigen trimodalen Güterverkehrszentrums ist somit aus wirtschaftlicher Sicht von immenser Bedeutung für Stadt und Region - und eröffnet gleichzeitig am Altstandort des Zoll- und Binnenhafens die Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers in Innenstadtlage.

7.3 Bestandssicherung für vorhandenen Industriebetrieb

Die oben genannten Rahmenbedingungen sind insgesamt mitverantwortlich für die Wichtung einzelner Argumente und Entscheidungen im „N 83“. Dazu zählt auch der bauleitplanerische Umgang mit bestehenden Industriebetrieben, vornehmlich der Umgang mit den Mogat-Werken, die ihren Sitz derzeit an der Georg-Hamm-Straße/ Einmündung in die ehem. Gaßnerallee haben.

Die Mogat-Werke liegen im potentiellen zweiten Bauabschnitt des Containerterminals. Der Bebauungsplan setzt hier bereits ein Sondergebiet Güterverkehrszentrum fest; er manifestiert somit schon den Endausbauzustand des trimodalen Güterverkehrszentrums. Es ist ausgesprochenes Planungsziel, ein zukunftsfähiges GVZ mit ausreichenden räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten in der Fläche planungsrechtlich zu sichern. Der im Bebauungsplan festgesetzte Endausbauzustand, d.h. incl. Erweiterungsflächen war darüber hinaus Basis für den Förderantrag, der durch den zukünftigen Betreiber beim Bundesamt für Güterverkehr gestellt wurde. Eine Reduzierung der GVZ-Fläche um das derzeitige Betriebsgelände der Mogat-Werke – wie im Verfahren seitens der Mogat-Werke gefordert - würde demnach u.U. die Förderfähigkeit des GVZ in Frage stellen und das städtebauliche Gesamtkonzept incl. Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen gefährden.

Ein Alternativstandort für ein zukunftsfähiges trimodales Güterverkehrszentrum steht in Mainz aufgrund der zwingend notwendigen Standortvoraussetzungen (Lage am Wasserweg; Bahnanbindung, kurze Wege für den Schwerlastverkehr zum übergeordneten Straßenverkehrsnetz) **nicht** zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund war von Anbeginn der Bauleitplanung klar, dass die Mogat-Werke mittelfristig mit finanzieller Unterstützung der Stadtwerke Mainz AG und organisatorischer Unterstützung durch die Stadt Mainz an einen angemessenen Ersatzstandort ausgelagert werden müssen. Vorgaben für das Bauleitplanverfahren war somit die Sicherung des betrieblichen Bestandsschutzes, d.h. der Aufrechterhaltung der Betriebsabläufe/ Existenzfähigkeit in einer zeitlich begrenzten Übergangsphase. Besondere Anforderungen ergaben sich hierbei aus der Änderung der äußeren Erschließung und der planungsrechtlichen Formulierung des Bestandsschutzes.

7.3.1 Sicherung der Erschließung

Die äußere Erschließung der Mogat-Werke erfolgte bisher ausschließlich über die Gaßnerallee und weiter über die Georg-Hamm-Straße. Mit der Planung zur neuen Kaianlage und der parallel dazu errichteten Kranbahnen zum Containerumschlag auf die Binnenschiffe, musste die Gaßnerallee als öffentliche Verkehrsstraße entfallen. Der Bebauungsplan „N 83“ hat daraufhin Baurecht für eine alternative Erschließung des kompletten Industriegebietes Ingelheimer Aue geschaffen.

In Kombination mit einer neuen Brücke über das Industriehafenbecken wurde auf der Trasse der ehemaligen Hafenbahn am Ufer des Hafenbeckens eine neue Fahrerschließung geschaffen, die den Industrie- und Schwerlastverkehr direkt an die Rheinallee und weiter stadtauswärts an den Mainzer Ring anbindet. Von der neuen Südspange („Kraftwerkallee“) abzweigend verläuft nach wie vor die Ingelheimstraße, zwar als betriebsinterne Erschließungsstraße im GVZ, aber immer noch als öffentliche Verkehrsfläche nach Landesstraßengesetz gewidmet. Sie wird mit diesem Status solange die Erschließung der Mogat-Werke sicherstellen, wie Mogat am Altstandort verbleibt. Eine Einziehung wird erst dann möglich sein, wenn sie ihre Erschließungsfunktion (für Mogat) verloren hat. Die Überplanung mit der Signatur Sondergebiet Güterverkehrszentrum ändert zunächst nichts an ihrem straßenrechtlichen Status. Die äußere Erschließung der Mogat-Werke bleibt somit auch rechtlich gesichert.

7.3.2 Sicherung der innerbetrieblichen Logistik

Die äußere Erschließung der Mogat-Werke erfolgt nach Einziehung der Gaßnerallee somit über die Ingelheimstraße und die Georg-Hamm-Straße. Diese Änderungen haben Auswirkungen auf die betriebsinterne Logistik. Zufahrten zum Betriebsgelände sind über beide Straßen möglich. Im Auftrag des Stadtplanungsamtes hat daraufhin das Verkehrsplanungsbüro STETE PLANUNG, Darmstadt, Möglichkeiten zur Gewährleistung der betriebsinternen Verkehrsabläufe untersucht. Zunächst erfolgte eine Dokumentation des Ist-Zustandes mit einer qualitativen Bewertung des derzeitigen Produktions- und Logistiksystems. Sodann wurden verschiedene Varianten einer Verkehrserschließung ohne die Zufahrt von der Gaßnerallee entwickelt und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die betriebsinterne Logistik geprüft und bewertet. Darauf aufbauend wurden alternative Maßnahmen vorgeschlagen, mit welchen ein mindestens der heutigen betriebsinternen Situation entsprechender Qualitätsstandard für die verkehrstechnische Anbindung und interne Erschließung sichergestellt werden können. Für die alternativen Maßnahmen werden zudem noch überschlägig ermittelte Kosten gegenüber gestellt. Mit dem Endbericht vom September 2008 wird somit der Nachweis erbracht, dass der betriebliche Bestandsschutz der Fa. Mogat-Werke nach Einziehung der Gaßnerallee gesichert ist.

7.3.3 Betrieblicher Bestandsschutz

Wie oben ausführlich dargelegt, besteht seitens der Stadt Mainz ein erhebliches öffentliches Interesse am Abschluss des Bauleitplanverfahrens „N 83“. Gleichzeitig laufen jedoch auch die Bemühungen seitens der Stadt Mainz und der Stadtwerke Mainz AG einen Ersatzstandort für die Mogat-Werke zu finden; kurz vor der erneuten Offenlage war die Alternativenprüfung jedoch noch nicht abgeschlossen. Da eine kurzfristige Verlagerung des Betriebes somit nicht in Betracht gezogen werden kann, ist es im Zuge des Bauleitplanverfahrens und im Rahmen der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB geboten, alle Möglichkeiten zur Sicherung des betrieblichen Bestandsschutzes zu prüfen. Der betriebliche Bestandsschutz der ausgeübten Grundstücksnutzung auf dem Betriebsgrundstück der Mogat-Werke beschränkt sich nicht nur auf die Erhaltung des vorhandenen baulichen Bestands, sondern erfasst auch Reparatur- und Werterhaltungsarbeiten sowie bauliche Veränderungen und Erweiterungen, die zum funktionsgerechten Fortbestand der baugenehmigten Nutzung erforderlich sind. Separate Festsetzungen im Sinne eines erweiterten Bestandsschutzes im Sinne des § 1 Abs. 10 BauNVO ergehen hierzu im Bebauungs-

plan „N 83“ nicht. An der Überplanung des Mogat-Werksgeländes mit einem Sondergebiet Güterverkehrszentrum wird weiterhin festgehalten. Werden diesbezüglich Bauanträge gestellt, wird im Sinne des § 31 BauGB zu entscheiden sein. Auch der Fall, dass Betriebsgebäude zum Beispiel durch eine Brand oder sonstigen Unfall zu Schaden kommen und **zur Aufrechterhaltung des zeitlich befristeten Betriebsablaufes** wieder errichtet werden müssten, würde die Grundzüge der Planung nicht berühren, wären städtebaulich vertretbar und würden von der Stadt Mainz im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens befürwortet werden. Vor dem Hintergrund der Planungsziele des „N 83“ wird somit der Bestand des Betriebes nicht gefährdet. Diese Regelung entspricht im Übrigen der Beschlusslage des Stadtrates vom 29.09.2007 im Zusammenhang mit der Entscheidung zu den Eingaben aus der ersten Offenlage des Bebauungsplanentwurfes.

Eine Aussparung der Mogat-Werke aus dem festgesetzten Sondergebiet Güterverkehrszentrum bei gleichzeitigem Fortbestand der „darunter liegenden“ Industriegebietesfestsetzung des Bebauungsplanes „I 33“ ist ebenso wenig zielführend wie der ebenfalls im Verlaufe des Bebauungsplanverfahrens seitens der „Mogat-Werke“ eingeforderte **erweiterte Bestandsschutz** gem. § 1 Abs. 10 BauNVO. Dieser würde über den zugestandenen „betrieblichen Bestandsschutz“ deutlich hinausgehen und bedeuten, dass auch Erneuerungen der Anlagen und Nutzungsänderungen zulässig wären. Damit verbunden wäre eine dauerhafte Sicherung des Betriebes am vorhandenen Standort und mittels zulässiger Nutzungsänderung darüber hinaus auch der dauerhafte Verbleib jeder anderen gewerblich- industriellen Folgenutzung an diesem Standort. Für einen erweiterten Bestandsschutz ist ein städtebauliches Erfordernis nicht zu begründen, da mit dem Betriebsgrundstück der Mogat-Werke dem Güterverkehrszentrum die einzig zur Verfügung stehende Erweiterungsfläche dauerhaft entzogen würde. Der Verbleib der Mogat-Werke oder eines Nachfolgebetriebes am jetzigen Standort würde sich derart verfestigen, dass die notwendige Erweiterung des Güterverkehrszentrum um den zweiten Bauabschnitt/die zweite Ausbaustufe verzögert oder unter Umständen gar verhindert werden würde. Diese Entwicklung würde dem Planungsziel eines zukunftsfähigen trimodalen Güterverkehrszentrums in Mainz diametral entgegen laufen und so letztlich auch das den Bebauungsplan „N 83“ begründende Planerfordernis gem. § 1 Abs. 3 BauGB nicht unerheblich in Frage stellen. Ein erweiterter Bestandsschutz gemäß § 1 Abs. 10 BauNVO kann deshalb planungsrechtlich nicht festgesetzt werden; die Lösung muss vielmehr darin liegen, den Bestand des Betriebes in einem Übergangszeitraum zu sichern und die Mogat-Werke mittelfristig an einen geeigneten Ersatzstandort im Stadtgebiet von Mainz umzusiedeln.

8. Örtliche Vorschriften

Regelungen zur Nutzung und Gestaltung der nicht überbaubaren Grundstücksfläche

Durch die Festsetzung nicht überbaubarer Grundstücksfläche, die Ausschlussfestsetzungen zur Nutzung und die örtlichen Vorschriften zu ihrer Gestaltung, soll ein nach außen hin wirksamer Abstand zwischen öffentlichen Verkehrsflächen und betrieblichen Funktionsflächen gesichert werden.

9. Kennzeichnung Altlasten

Die beiden Teilflächen "südliche Zufahrt zum KMW- Kreisel" (Ingelheimstraße) und "öffentliche LKW-, Park-/ Abstellfläche" Mühlenstraße sind aufgrund entsprechender Untersuchungen im Bebauungsplan als "Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind" gem. § 9 Abs. 5 Ziff. 3 BauGB gekennzeichnet. In einem gegengezeichneten Ergebnisvermerk vom 26.06.2007 verpflichtet sich der Wirtschaftsbetrieb der Stadt in Zusammenhang mit dem Bau der Erschließung der Ingelheimer Aue incl. Brückenbauwerk zur Einhaltung der mit der SGD-Süd abgestimmten bodenschutzrechtlichen und abfallrechtlichen Anforderungen und weiteren Vorgehensweise. Durch diese Pauschalerklärung ist der sachgerechte Umgang mit den Belastungen in Abhängigkeit vom Sanierungserfordernis gewährleistet. Entsprechend wurde auch im Umgang mit den schädlichen Bodenveränderungen im Bereich der Mühlenstraße und der Bedarfszufahrt (zwischen Südspange und Kreuzung Rheinallee/ Zwerchallee) verfahren. Im Übrigen erfolgte die Kennzeichnung der Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, in Abstimmung mit der SGD-Süd.

Im wirksamen Flächennutzungsplan sind Teile der künftigen Kaianlage und des anschließenden Güterverkehrszentrums als "Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind" gekennzeichnet. Analog dieser Kennzeichnung im Bebauungsplan ist dieser Bereich durch die Abgrenzung des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens überlagert.

10. Nachrichtliche Übernahmen

10.1 Bahnanlagen

Der Bebauungsplan sichert die vorhandenen öffentlichen Bahnanlagen in Form einer Trasse parallel zur Gaßnerallee und einer zweigleisigen nach Südwesten abzweigenden Trasse der ehemaligen Hafенbahn. Die öffentlichen Anlagen sind integrierter Bestandteil der Gleisanlagen innerhalb des Güterverkehrszentrums, die aufgrund des „Planfeststellungsbeschlusses nach §§ 18, 18 b Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.V.m. § 74 Verwaltungsverfahrensgesetz für den Rückbau von Hafенbahnanlagen im Zoll- und Binnenhafen sowie Neubau von Eisenbahnbetriebsanlagen auf dem Gebiet der Ingelheimer Aue im Zuge der Verlagerung des trimodalen Güterverkehrszentrums in Mainz“ am 19.06.2009 ergangen ist. Die Bahnanlagen und Bahnflächen, auch die in den Zufahrtsbereichen zur Industriehafenbrücke und zur "Überlauftrasse" an der Rheinallee, werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Die Realisierung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche im Verlauf der ehemaligen Hafенbahntrasse setzt die Durchführung und den Abschluss eines Verfahrens nach § 23 AEG (Freistellung von Bahnbetriebszwecken) voraus. Dieses Verfahren wurde von den Stadtwerken als Eigentümerin der Hafенbahn betrieben. Der Freistellungsbescheid "Regattastrecke" des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) vom 23.05.2007 liegt vor.

10.2 Wasserrechtliche Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren

Die Kaianlage ist Bestandteil des trimodalen Güterverkehrszentrums. Durch den mit dieser Baumaßnahme verbundenen Eingriff in den Rheinstrom wurde außerhalb der Bauleitplanverfahren ein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren erforderlich. Am 15.05.2008 erfolgte der Planfeststellungsbeschluss durch die SGD- Süd. Die räumliche Abgrenzung des Planfeststellungsverfahrens "Neue Kaianlage GVZ" ist im Bebauungsplan und in der Flächennutzungsplanänderung gekennzeichnet. Die Kaianlage wird damit räumlicher Bestandteil der "Sonderbaufläche" und des "Sondergebietes Güterverkehrszentrum".

Für den Brückenschlag über den Industriehafen und den Bau der "Nordspange" entlang des Hafenbeckens, wurden wasserrechtliche Genehmigungsverfahren durchgeführt.

10.3 Brunnen

Innerhalb des Plangebietes befindet sich ein Brauchwasserbrunnen auf dem Grundstück der Fa. Werner & Mertz. Der Standort ist nachrichtlich übernommen.

10.4 Kulturgüter

Im Plangebiet liegt das geschützte Kulturdenkmal "Erdal-Frosch" (Ingelheimstraße 1- 3), das am 28.11.2003 gem. § 8 DSchPflG unter Denkmalschutz gestellt wurde. Unmittelbar an das Plangebiet grenzt das Einzeldenkmal "Kaiserbrücke" das am 05.02.1985 per Verwaltungsakt gem. § 8 DSchPflG unter Denkmalschutz gestellt wurde. Die Kulturdenkmale sind als Einzelanlagen, die dem Denkmalschutz unterliegen, gem. § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich übernommen.

11. Umweltbericht

Der Umweltbericht im Sinne des § 2 a BauGB liegt in der fortgeschriebenen Endfassung vom 01.08.2008 vor und nimmt weiterhin am Verfahren Teil. Im nachfolgenden Kapitel werden die wesentlichen Inhalte des Umweltberichtes kurz angerissen. Eine ausführliche Abhandlung **aller** umweltrelevanten Themenbereiche findet sich im Umweltbericht selbst.

11.1 Umweltsituation im Plangebiet

Das Plangebiet ist Teil der Industrie- und Gewerbeflächen auf der Ingelheimer Aue. Vorbelastungen des Plangebietes in Form von Schallimmissionen ergeben sich durch die intensive industrielle und gewerbliche Nutzung sowie durch den Straßenverkehr. Auf das Plangebiet wirken zudem Schallimmissionen aus dem Schienenverkehr der Eisenbahnlinie Mainz-Wiesbaden südöstlich des Plangebietes, dem Schiffslärm auf dem Rhein im Nordosten und Fluglärm, die aber aufgrund der schallintensiven Nutzungen im Plangebiet eine untergeordnete Bedeutung besitzen. Das Plangebiet selbst ist schalltechnisch nicht sensibel, da auf ihm derzeit wie künftig eine Nutzung stattfinden wird, die mit der eines Industriegebiets vergleichbar ist.

Aufgrund der bisherigen industriell-gewerblichen Nutzung des Plangebiets ist dies mit Ausnahme des Industriebahnhofsbeckens nahezu vollständig überbaut bzw. mit Lager- und Betriebsflächen sowie Verkehrsflächen versiegelt. Für Natur und Landschaft ist der Untersuchungsraum dementsprechend überwiegend von untergeordneter Bedeutung. Aufgrund der intensiven industriellen und gewerblichen Nutzung wird das Plangebiet überwiegend von Biotopen mit geringer und sehr geringer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz geprägt. Biotope mittleren Wertes befinden sich entlang des Industriebahnhofsbeckens in Form von verbuschten Ruderalfluren. Diese sind auch entlang der Gleisbrachen der Hafenbahn anzutreffen. Entlang des Rheins existieren hochwertige Baumhecken und Einzelbäume. Der Mangel an Vegetationsstrukturen spiegelt sich in der untergeordneten Bedeutung des Untersuchungsraumes für die meisten Tiergruppen wie Vögel und Fledermäuse wider.

11.2 Auswirkungen auf geschützte Arten

Jedoch konnte im Jahr 2006 eine stabile und vitale Population der gemäß § 10 (2) Nr. 11 BNatSchG streng geschützten Mauereidechse (*Podarcis muralis*), die gleichzeitig Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie ist, insbesondere im Bereich der zentralen Bahngleise sowie einer nördlich angrenzenden Brache erfasst werden. Für die Population wurde ein guter bis sehr guter Erhaltungszustand dokumentiert. Parallel zum Bebauungsplanverfahren wurde daher von der Stadt Mainz für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Güterverkehrszentrum (N 83)“ der gemäß § 62 BNatSchG erforderliche Antrag zur Befreiung von den Verboten des § 42 BNatSchG bei der Oberen Naturschutzbehörde gestellt, die im April 2007 erteilt wurde. Grundlage der Befreiung ist die Sicherung des günstigen Erhaltungszustandes der Mauereidechse gemäß Art. 14 der FFH-Richtlinie in einem langfristig ungefährdeten Lebensraum. Hierzu konnte auf dem Gelände des Freizeit-, Sport- und Erholungsparks (FSE) „Lenneberg“ auf Budenheimer Gemarkung ein ca. 1,4 ha großer Ersatzlebensraum hergestellt werden, der zur Umsiedlung der im Geltungsbereich des Bebauungsplanes „N 83“ gefangenen Tiere herangezogen wurde. Die Umsiedlung der Mauereidechsen aus dem Plangebiet in den Ersatzlebensraum erfolgt seither. Mit der Umsiedlung der Mauereidechsen in den Ersatzlebensraum FSE „Lenneberg“ wird der günstige Erhaltungszustand der Art gemäß Art. 14 der FFH-Richtlinie in einem langfristig ungefährdeten Lebensraum gewährleistet. Die Biotopansprüche der Mauereidechse decken sich mit denen der gemäß § 10 (2) Nr. 10 besonders geschützten Blaflügeligen Ödlandschrecke, deren Population ebenfalls auf dem Bereich der zentralen Bahntrasse nachgewiesen wurde.

11.3 Lärm Aspekte

Im Zuge der geplanten Sondergebietsnutzung entstehen Schallemissionen aus Industrie, Gewerbe und Verkehr. Im Hinblick auf den Verkehrslärm (Straße und Schifffahrt) wurde durch ein schalltechnisches Gutachten nachgewiesen, dass keine erheblichen Auswirkungen durch die Planung zu erwarten sind. Im Zuge des Neubaus der Verkehrserschließung Ingelheimer Aue sind somit keine Lärmschutzmaßnahmen notwendig. Im Hinblick auf Gewerbelärm wird zum Schutz der vorhandenen oder planungsrechtlich zulässigen schutzwürdigen Nutzungen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans „Güterverkehrszentrum (N 83)“ eine Geräuschkontingentierung für die Sondergebietsflächen im Bebauungsplan festgesetzt.

Zum anderen ist auf der Ebene nachgeordneter Genehmigungen nachzuweisen, dass durch den künftigen Betrieb des Güterverkehrszentrums die zulässigen Geräuschkontingente eingehalten werden. Soweit erforderlich, sind für das Güterverkehrszentrum technische und betriebliche Maßnahmen zu ergreifen, um diese Werte einzuhalten.

11.4 Altlasten

Hinsichtlich möglicher Altlasten liegen mittlerweile umfangreiche Bodenuntersuchungen und eine Bewertung durch die obere Bodenschutzbehörde zu zahlreichen Teilflächen vor. Neben der altlastenfachgutachtlichen Begleitung von sämtlichen Baumaßnahmen mit Eingriffen in den Untergrund innerhalb der festgestellten Altablagerungen und Altlastenverdachtsflächen ist in verschiedenen Bereichen eine Sanierung bzw. Sicherung der Bodenverunreinigungen vorgesehen. In den Bebauungsplan wird die räumliche Abgrenzung und Kennzeichnung von Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen gekennzeichnet sind, aufgenommen.

11.5 Umgang mit Niederschlagswasser

Da eine Versickerung des Niederschlagswassers im Plangebiet nur bedingt möglich ist, erfolgt die Entwässerung im Trennsystem. Das Oberflächenwasser der Straßenverkehrsflächen kann den gesetzlichen Vorgaben entsprechend in das Industriehafenbecken bzw. den Rhein direkt eingeleitet werden.

11.6 Naturschutzrechtlicher Ausgleich

Für die Realisierung des Bebauungsplanes „Güterverkehrszentrum (N 83)“ wurde folgender Ausgleichbedarf ermittelt: Die Kaianlage, das Durchgangsgleis und die ehemalige Hafenanbahn sind als Gegenstand gesonderter Planfeststellungsverfahren nach WHG bzw. AEG nicht Gegenstand der Eingriffsregelung im Umweltbericht.

Für den südöstlichen Bereich des Plangebietes existiert bereits der rechtskräftige Bebauungsplan „Industriehafen (I 33)“ aus dem Jahr 1994 (mit 1. Änderung, 1999). Darüber hinaus wird eine Parzelle des rechtskräftigen Bebauungsplanes „Rheinallee /Industriehafen (I 42)“ aus dem Jahre 1997 tangiert. Für diese Bereiche gilt hinsichtlich des Ausgleiches § 1a (3) BauGB. Dort heißt es, dass ein Ausgleich nicht erforderlich ist, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.

Für die innerhalb der rechtskräftigen Bebauungspläne gelegenen Bereiche des Bebauungsplanes „Güterverkehrszentrum“ ergibt sich der naturschutzfachliche Ausgleichsbedarf demzufolge durch einen Vergleich (Differenzbetrachtung) des rechtskräftigen Bebauungsplanes mit dem neuen Bebauungsplan.

Alle übrigen Bereiche des Bebauungsplanes „Güterverkehrszentrum (N 83)“, für die kein rechtskräftiger Bebauungsplan existiert, sind gemäß § 34 BauGB als Innenbereich zu beurteilen und – sofern das Einfügen in die Eigenart der näheren Umgebung gegeben ist – somit nicht in die Eingriffsregelung einzubeziehen.

Im Bebauungsplan „Güterverkehrszentrum (N 83)“ wird analog zu den Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes „Industriehafen (I 33)“ als Maß der baulichen Nutzung eine Grundflächenzahl von 0,8 als Obergrenze festgesetzt. Da die Eingriffe somit bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig waren, sind diese Bereiche – mit Ausnahme der geplanten Überlauftrasse – nicht in die Eingriffsregelung einzubeziehen.

Im Bereich der geplanten Überlauftrasse, die im Bebauungsplan „N 83“ als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Bedarfsüberfahrt“ festgesetzt wird, setzt der rechtskräftige Bebauungsplan „I 33“ die Neuanpflanzung von Bäumen im Bereich von nicht überbaubaren Grundstückflächen fest.

Im betroffenen Bereich sind zeichnerisch 29 Bäume als Pflanzgebot festgesetzt. Aufgrund der Differenzbetrachtung ergibt sich somit ein Kompensationsbedarf von 980 m² für die wegfallende nicht überbaubare und zu begrünende Fläche sowie von 24 Einzelbäumen.

Im Bereich des rechtskräftigen Bebauungsplanes „Rheinallee / Industriehafen (I 42)“ wird zudem auf 130 m² eine private Grünfläche zukünftig versiegelt. Zusammenfassend beträgt der Kompensationsbedarf unter Zugrundelegung einer Differenzbetrachtung in Bereichen mit rechtskräftigen Bebauungsplänen 1.110 m² für die wegfallende nicht überbaubare und zu begrünende Fläche und 29 Einzelbäume.

Eine Ausgleichsfläche in der entsprechenden Größenordnung von ca. 0,24 ha steht in der Gemarkung Weisenau, Flur 7, Nr. 16/17 (2.400 qm anteilig) bereit. Die grundsätzliche Eignung ist gegeben; Pflegeziel der externen Ausgleichsfläche ist eine extensiv gepflegte Wiese mit 24 Einzelbäumen. Im weiteren Verfahren ist noch die Refinanzierung der Maßnahme zu klären.

11.7 Monitoring - Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt

Die Überwachung des Verkehrslärms erfolgt gesamtstädtisch durch die neue kommunale Pflichtaufgabe der Lärminderungsplanung gemäß §47 a-f BImSchG (Lärmkartierung). Ein Überwachungsbedarf ist dauerhaft gegeben. Hinsichtlich des Gewerbelärms wird im Beschwerdefall eine Plausibilitätsprüfung durchgeführt. Durch die Realisierung des Bebauungsplanes „Güterverkehrszentrum (N 83)“ besteht weiterhin Überwachungsbedarf im Hinblick auf die Mauereidechse.

12. Statistik

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst eine Fläche von insgesamt 21,17 ha. Die Fläche gliedert sich in

Sondergebiet Güterverkehrszentrum	16,63 ha	78,55 %
Verkehrsfläche, Straße	2,76 ha	13,04 %
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung/ Bedarfsüberfahrt	0,38 ha	1,79 %
Wasserfläche, Industriehafen	0,68 ha	3,21 %
Bahnanlage	0,72 ha	3,41 %
	<u>21,17 ha</u>	<u>100 %</u>

13. Kosten

Die Kosten in Höhe von 11 Mio. € für die bereits realisierte Industriehafenbrücke incl. Anschlussknoten Rheinallee wurden bereitgestellt. Sie wurden zu 75 % (ca. 8 Mio. €) aus Fördermitteln des Landes aufgebracht, die verbliebenen 3 Mio. € wurden von den Stadtwerken Mainz AG als Infrastrukturbeitrag getragen.

Die innere Erschließung der Ingelheimer Aue, gemeint sind die bereits hergestellten Straßen auf der ehemaligen Hafenbahntrasse sowie die Überlauftrasse zwischen Südspange und der Rheinallee gegenüber Einmündung Zwerchallee, wurden über einen Erschließungsvertrag mit der Stadtwerke Mainz AG geregelt. Die Kosten gingen zu Lasten der Stadtwerke Mainz; der städtische Haushalt wurde dadurch nicht belastet.

Ausgenommen davon ist die mittlerweile ebenfalls realisierte Verbreiterung des nördlichen Teilabschnitts der Mühlenstraße. Hierfür wurden entsprechende Mittel im städtischen Haushalt bereitgestellt.

Mainz,

Marianne Grosse
Beigeordnete

Anlagen