

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0015/2012
Amt/Aktenzeichen Dezernat VI/61 26 Bre 158/1.Ä	Datum 20.12.2011	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 10.01.2012

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung	18.01.2012	N
Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim	Anhörung	18.01.2012	N
Stadtrat	Entscheidung	01.02.2012	Ö

Betreff:

Bauleitplanverfahren "B 158/1.Ä" (Aufstellungsbeschluss)
Bebauungsplanverfahren "Hochschulerweiterung südlich des Europakreisels - 1.
Änderung (B 158/1.Ä)
hier: - Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 27.12.2011

gez. Marianne Grosse

Marianne Grosse
Beigeordnete

Mainz,

Günter Beck
Bürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der **Stadtvorstand** / der **Bau- und Sanierungsausschuss** / der **Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim** empfehlen, der **Stadtrat** beschließt zum o. g. Bebauungsplanverfahren

- den Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 1 BauGB.

1. Sachverhalt

Der Bebauungsplan "Hochschülerweiterung südlich des Europakreisels (B 158)" wurde im Dezember 2009 rechtskräftig. Im Rahmen der Stadionplanungen wurde dieses Bebauungsplanverfahren parallel zum Bebauungsplan "B 157" betrieben - der "B 157" beinhaltet die im Sommer dieses Jahres in Betrieb genommene "Coface Arena" mit ihrem direkten räumlichen Umfeld.

Durch den Bebauungsplan "Hochschülerweiterung südlich des Europakreisels (B 158)" wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die ÖPNV-Erschließung der "Coface Arena" geschaffen. Konkret sind dies der "Bussteig" an der Saarstraße, der zwischen diesem "Bussteig" und dem Stadion verlaufende, breit ausgebaute Fußweg sowie die den Stadionbesuchern zur Verfügung stehende, fußläufige Verbindung zum Parkplatz "Uni-Campus" einschließlich der Brücke über die Koblenzer Straße (K 3)".

Diese zentralen Bausteine der Verkehrserschließung "Coface Arena" sind gleichzeitig wesentliche Bestandteile der fußläufigen Erschließung der schon seit Anfang der 1990er Jahre, westlich der K3 geplanten Hochschülerweiterung. Im südöstlichen Teilbereich dieses für Hochschuleinrichtungen geplanten Areals wurden bereits der erste Bauabschnitt des Neubaus der Fachhochschule Mainz sowie ein Studierendenwohnheim realisiert und in Betrieb genommen.

Zum Zeitpunkt der Stadionplanung wurde für die Mainzelbahn noch eine Trasse verfolgt, die den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes "B 158" nur ganz am östlichen Rand, im Bereich der über die Koblenzer Straße geplanten o. g. Brücke tangierte. Die zum damaligen Zeitpunkt verfolgte Trasse bog noch vor der Koblenzer Straße (Unterführung "Saarstraße") nach Süden ab und verlief direkt am westlichen Rand des bestehenden Uni-Campus.

Als Folge dieses Trassenverlaufes wurden aber erhebliche Probleme zwischen dem zukünftigen Straßenbahnbetrieb und dem direkt am westlichen Rand des Uni-Campus befindlichen Max-Planck-Institutes befürchtet. Die im Max-Planck-Institut beschäftigten Wissenschaftler sahen auf Grund der von der Straßenbahn hervorgerufenen Magnetfelder die eigenen Forschungsaktivitäten stark beeinträchtigt.

Es waren aber auch Überlegungen zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung, die letztlich dazu geführt haben, den ursprünglich verfolgten Trassenverlauf in diesem Bereich um etwa 400 m nach Westen zu verschieben. Nach vollständiger Besiedlung der im B 158 verbindlich vorgesehenen Hochschülerweiterungsflächen wird die Mainzelbahn das gesamte Hochschulareal mittig durchfahren, mit optimalem Haltepunkt beim zentral geplanten Platzbereich. Darüber hinaus bietet diese nach Westen verlagerte Trasse der Mainzelbahn alle Möglichkeiten, die Straßenbahn in die ÖPNV-Erschließung der Coface-Arena bestens einzubinden. Vor all diesen Hintergründen entschied sich der Projektträger der Mainzelbahn (MVG) dafür, die geplante Straßenbahntrasse in diesem Bereich zu verschieben.

Die Zeitplanung der MVG sieht vor, der Planfeststellungsbehörde die Unterlagen zur Planfeststellung im Februar 2012 einzureichen. Die im Vorfeld mit der planfeststellenden Behörde geführten Gespräche hatten ergeben, dass man dort davon

ausgeht, dass in Folge der Straßenbahnplanung zu ändernde Bauleitpläne zum Zeitpunkt "Planfeststellungsbeschluss" zumindest das Stadium der "Planreife" nach § 33 BauGB erreicht haben sollten. Aus diesem Grund wurde geprüft, welche Bebauungspläne im Verlauf der gesamten Streckenführung der Mainzelbahn zwischen Hauptbahnhof und Mainz-Lerchenberg geändert werden müssen. Ergebnis dieser Prüfung war, dass einzig der Bebauungsplan "B 158" geändert werden muss.

2. Ziel der Planung "B 158"/1. Ä

Auf der Basis der oben genannten, aktuellen Trassenführung der Mainzelbahn soll nunmehr die Aufstellung zur 1. Änderung des Bebauungsplanes "B 158" beschlossen werden. Wesentlicher Inhalt dieser ersten Änderung zum "B 158" wird der geplante Verlauf der neuen Straßenbahnlinie Hauptbahnhof - Lerchenberg in diesem Bereich sein. Darüber hinaus der um etwa 45 m nach Westen verschobene Hauptfußweg zwischen "Bus-Shuttle-Bahnsteig" und "Coface-Arena", die hieran angepassten Baufelder für die Sondergebiete "SO - Hochschule" und "SO - Hochschule + Hochschulnahes Gewerbe", der im räumlichen Zuschnitt veränderter zentrale Platz innerhalb des Hochschulerweiterungsgebietes sowie Korrekturen bei den im Süden des "B 158" festgesetzten landespflegerischen Ersatz- und Ausgleichsflächen. Alle Übrigen im "B 158" getroffenen verbindlichen Regelungen, vor allem die komplexen textlichen Festsetzungen, werden nach aktueller Lage der Dinge unverändert bleiben.

Abschließend ist noch darauf hinzuweisen, dass die tatsächliche Realisierung der Mainzelbahn, auch nach erfolgtem positiven Planfeststellungsbeschluss, noch nicht in trockenen Tüchern ist. Denn danach ist erst noch die Hürde "Finanzierung/Bezuschussung der Gesamtmaßnahme" zu nehmen, bevor endgültige Gewissheit herrscht, dass die Straßenbahn so auch gebaut werden kann. Insofern wird dieses erste Änderungsverfahren zum "B 158" maximal bis zum Stand der Planreife nach § 33 BauGB geführt. Der Satzungsbeschluss soll erst dann gefasst werden, wenn in verbindlicher Form Klarheit darüber besteht, dass die Mainzelbahn auch tatsächlich gebaut werden kann.

Würde das Projekt Mainzelbahn aus irgendwelchen Gründen scheitern, könnte dann das Verfahren zur ersten Änderung des "B 158" ohne größeren Aufwand eingestellt werden und der "B 158" würde in der bisherigen Form weiter gelten.

3. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes "B 158/1. Ä." im Stadtteil Mainz-Bretzenheim wird begrenzt:

- Durch den südlichen Fahrbahnrand der "Saarstraße" im Norden.
Der räumliche Geltungsbereich ragt im Bereich der geplanten Fußgängerbrücke über die "Saarstraße" ca. 60 Meter nach Norden - gemessen vom süd-

lichen Fahrbahnrand der "Saarstraße" - in das Dienstleistungsgebiet "Kisselberg" hinein,

- durch die "Koblenzer Straße (K 3)" im Osten.
Der räumliche Geltungsbereich ragt im Bereich der geplanten Fußgänger- und ÖPNV - Brücke über die "Koblenzer Straße (K3)" sowie im Bereich des Ackermannweges je ca. 29 Meter nach Osten - gemessen vom östlichen Fahrbahnrand der "Koblenzer Straße (K 3) - in den Campus der Johannes Gutenberg-Universität Mainz hinein,
- die nördliche Grenze der Parzelle 333/4 ("Dalheimer Weg") im Süden,
- durch die Parzellen 506, 510, 135/4, 340, 118, 143/4, 94,335/7 und 14 im Westen.

Alle Parzellen liegen innerhalb der Gemarkung Bretzenheim, Flur 14.

4. Geschlechtsspezifischer Folgen

Zum jetzigen Zeitpunkt sind diesbezüglich noch keine Aussagen möglich. Es ist abzuwarten welche Anregung zu geschlechtsspezifischen Folgen im Rahmen der Behördenbeteiligung vorgetragen werden.

5. Kosten

Es ist davon auszugehen, dass alle aus dem Straßenbahnneubau resultierenden Kosten, so auch der Umbau oder die Verlegung bestehender Anlagen, von dem Projektträger in vollem Umfang getragen werden.

Beim Bau des Hauptfußweges zwischen "Coface-Arena" und Bussteig "Saarstraße" zeichnete sich bereits die neue Trassierung und die zwangsläufig damit verbundene Verschiebung dieses Hauptfußweges ab. Aus diesem Grund wurde dieser Weg nur soweit ausgebaut, dass alle sicherheitsrelevanten oder funktionalen Aspekte erfüllt waren. Aus Kostengründen wurden aber beispielsweise nicht die im "B 158" vorgesehenen Baumzeilen gepflanzt. Diese Baumpflanzungen und der übrige finale Ausbau dieses Hauptfußweges geschieht erst dann, wenn in verbindlicher Form Klarheit darüber bestehen wird, in welcher Lage der Hauptfußweg zum neuen Mainzer Stadion geführt wird.

Finanzielle Auswirkungen:

ja, Stellungnahme des Amtes 20 (Anlage 1)

nein

Nur im Einvernehmen mit der Finanzverwaltung auszufüllen!