

Mainz, 24.01.2014

Antrag **0792/2013 zur Sitzung Stadtrat am 12.06.2013**

## **Obergutachten für den Zoll- und Binnenhafen (CDU)**

### **Der Stadtrat möge beschließen:**

1. Die Verwaltung wird aufgefordert, in dem Bebauungsplanverfahren Zollhafen zum Thema Lärmschutz ein Obergutachten einzuholen. Dabei soll darauf geachtet werden, dass die Qualifikation des Gutachters von möglichst allen Beteiligten anerkannt und dieser einvernehmlich benannt wird.
2. Das Obergutachten soll sich insbesondere auch mit den bereits bestehenden Lärmgutachten der Stadt Mainz und der Firma Roemheld & Moelle auseinandersetzen.
3. Zusätzlich sind mögliche Einflüsse zu berücksichtigen, die daraus resultieren, dass in naher Zukunft ein höheres Güterverkehrsaufkommen auf der Rheinschiene und damit auch auf der nördlichen Mainzer Eisenbahnbrücke zu erwarten ist.
4. Die Verwaltung wird aufgefordert, sich mit den betroffenen Betrieben auf eine Mediation bzw. einen Mediator zu verständigen.

### **Begründung:**

Angesichts der großen Bedeutung des Projekts Zollhafen sind hohe Anforderungen an eine sorgfältige Bebauungsplanung zu stellen:

- Vorzubeugen ist einer Kontroverse Wohnen gegen Arbeitsplätze.
- Einerseits ist ein klares Bekenntnis für den Industriestandort Mainz und insbesondere auch für die Arbeitsplätze in dem benachbarten Industriebetrieb geboten, andererseits besteht ein hohes Interesse daran, dass im Gebiet Zollhafen ein rechtssicherer Bebauungsplan für die vorgesehene Wohnbebauung aufgestellt wird.

In dem Bebauungsplanverfahren Zollhafen hat die Verwaltung in der Bauausschusssitzung im Dezember 2012 durch Herrn K. vortragen lassen, welche Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit der Umsetzung des im Entwurf vorgelegten Bebauungsplans Zollhafen erforderlich aber auch ausreichend sind. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um die Errichtung eines mehrgeschossigen über 20 Meter hohen durchgängigen Gebäuderiegels zwischen Rhein und Rheinallee. Damit sei für die benachbarten Industriebetriebe sogar ein zusätzliches Lärmkontingent vorgesehen. Dies sichere nicht nur den Bestand der Betriebe, sondern ermögliche darüber hinaus eine erhebliche Erweiterung. Im Vertrauen darauf, dass die Lärmproblematik gelöst sei, hat der Bauausschuss die Offenlage des Bebauungsplanentwurfs beschlossen.

Erst nachträglich wurde bekannt, dass bisherige Leistungen des Herrn K. mangelhaft waren. Herr K. hatte zuvor bereits ein Gutachten erstellt, das schon einmal bemängelt wurde. Dies wurde weder von der Verwaltung noch von Herrn K. offengelegt.

Herr K. hatte seinerzeit die Richtigkeit des vorausgegangenen Gutachtens vehement gegen die Kritik des Gutachters B. verteidigt. Schließlich wurde ihm aber durch den Gutachter B. nachgewiesen, dass sein Gutachten mit gravierenden fachlichen Mängeln zum Nachteil des Industriebetriebes behaftet war. Das Gutachten K. hätte im Ergebnis zum Untergang des Industriebetriebes führen können. Herr K. hat dies schließlich auch eingräumt.

Auch das umfassend neu aufgestellte Gutachten ist auf massive fachliche Kritik des Gutachters B. gestoßen, zumal es in wesentlichen Teilen nicht nachvollziehbar sei. Auch dies wurde erst nachträglich bekannt. Herr B. hat das neue Gutachten von K. ebenfalls „verrisen“. Das Gutachten des Herrn K. sei mit ganz wesentlichen Mängeln behaftet.

Es ist nicht nachvollziehbar, wieso es nicht möglich gewesen ist, dass Herr K. die Grundlagen seines Gutachtens mit den Berechnungsmethoden offenlegt und mit dem Gutachter B. abgestimmt hat. Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass das nachbearbeitete und im Dezember 2012 präsentierte Gutachten K. nunmehr belastbar ist und zu den richtigen Handlungsempfehlungen kommt.

Deshalb ist die Einholung eines Obergutachtens sachgerecht und als Entscheidungsgrundlage für den Rat zwingend. Aufgrund der seit langem verhärteten Fronten zwischen der Verwaltung und den betroffenen Betrieben ist es zudem sinnvoll und notwendig, zur Beruhigung der Situation einen Mediator einzusetzen.

Die Verwaltung befürchtet eine damit verbundene Zeitverzögerung. Ihr ist die Lärmproblematik erst nach dem Architektenwettbewerb bewusst geworden und seit nunmehr allerdings bereits über fünf Jahren bekannt. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso in dieser Sache die Defizite der städtischen Planung nicht bereits ebenso sorgfältig wie zügig abgearbeitet worden sind.

Ein zentrales Problem für die Verwaltung ist eher die Befürchtung, dass der Bebauungsplanentwurf wegen der seinerzeit von der Verwaltung nicht erkannten Probleme nochmals geändert werden muss. Ein möglicher „Gesichtsverlust“ kann aber nicht zur Handlungsmaxime für den Stadtrat gemacht werden. Im Falle eines Normenkontrollverfahrens würde sich zudem die Realisierung des Baugebietes sowieso noch um einige Zeit in die Zukunft verlagern.

Zugleich ist zusätzlich zu berücksichtigen, welche möglichen Einflüsse daraus resultieren, dass in naher Zukunft ein höheres Güterverkehrsaufkommen entlang der Rheinschiene und damit auch auf der nördlichen Eisenbahnbrücke zu erwarten ist. Bekanntlich führt die Eröffnung eines neuen Tunnels in der Schweiz zu einer höheren Zufrequenz bzw. erhöhtem Verkehrsaufkommen auf der Schiene entlang des Rheins. Dies ist in mehreren Studien der ETH Zürich bereits untersucht worden. Betroffen wird auch die Querung des Rheins über die Nordbrücke am Zollhafen sein. Dieser ab 2016 erwartete zusätzliche Verkehrslärm und seine Auswirkung auf die Wohnbebauung sind bislang nicht berücksichtigt.

Eine nähere Begründung erfolgt mündlich.

Hannsgeorg Schöniß  
Fraktionsvorsitzender