

**zu TOP .....**

Mainz, 24.01.2014

## **Anfrage 0867/2013 zur Sitzung am 12.06.2013**

### **Bebauungsplan N84 „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen,, hier: Konflikt zwischen Industrie- und Wohngebiet (ÖDP)**

Um den Bebauungsplan N84 „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen“ hat sich eine Kontroverse zwischen dem erforderlichen Lärmschutz im geplanten Wohngebiet und dem einzigen Mainzer Industriegebiet an der Ingelheimer Aue ergeben. Unsere Fraktion setzt sich klar für den Erhalt des Industriegebietes ein und lehnt aus dem Bebauungsplan zusätzliche Beschränkungen für die vorhandenen Betriebe ab. Mit weiteren Beschränkungen riskiert man die Abwanderung von historisch gewachsenen Betrieben, da Mainz keine Flächenalternativen anbieten kann.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich umfangreiche Fragen in Bezug auf den Bebauungsplan, der sich derzeit in der Offenlage befindet. Um ein qualitativ hochwertiges Wohnen anbieten zu können, sind ohne jeden Zweifel erhebliche Umplanungen erforderlich. Neben dem Industriegebiet gibt es beispielsweise auch die Restriktionen durch den Verkehrslärm an der Rheinallee.

#### **Wir fragen daher an:**

1. Warum ist für den überwiegenden Teil der Fläche des ehemaligen Zoll- und Binnenhafens Mainz in dem Bebauungsplanentwurf N84 immer noch eine Wohnbebauung vorgesehen, obgleich die Lärmschutzproblematik bisher nicht zufriedenstellend gelöst werden konnte? Hat dies für die Stadtwerke Mainz AG bzw. für die Stadt Mainz wirtschaftliche Gründe? Wie hoch werden die Einnahmen aus der Vermarktung der Fläche bei dem derzeitigen Entwurf für den Bebauungsplan N84 für die Stadtwerke Mainz AG sein und wie hoch wären die Einnahmen, wenn nur die Hälfte der Flächen im südlichen Bereich des Plangebietes zu Wohnzwecken genutzt würden und für die nördlichen Flächen nicht störende gewerbliche Nutzungen vorgesehen würden?

2. Sind Bestand und Entwicklungsmöglichkeiten der im Norden des Bebauungsplangebietes N84 angrenzenden industriellen Nutzungen sichergestellt? Wie wurden die im Rahmen der Planung zugrunde gelegten Schalleistungspegel der betroffenen Industrieunternehmen ermittelt? Welche flächenbezogenen Schalleistungspegel werden üblicherweise für

unbebaute Erweiterungsflächen in ausgewiesene Industriegebiete in Bebauungsplanverfahren zugrunde gelegt? Weichen diese von den im Bebauungsplanverfahren N84 in Ansatz gebrachten flächenbezogenen Schalleistungspegeln ab? Wenn dem so ist, wie kommt es zu der Abweichung?

3. Ist es zutreffend, dass im Rahmen der Schallimmissionsprognose für die gesamte Wohnbebauung im Plangebiet N84 ein Immissionsrichtwert von 45 dB(A) nachts zugrunde gelegt wurde? Wenn dem so ist, warum wird ein erheblicher Teil der Flächen als allgemeine Wohngebiete ausgewiesen, bei denen nachts nach Nr. 6.1 Buchst. d TA Lärm ein Immissionsrichtwert von 40 dB(A) gilt? Handelt es sich um einen Widerspruch, wenn Flächen als allgemeine Wohngebiete bauplanungsrechtlich ausgewiesen und vermarktet werden, die Bewohner jedoch Immissionsrichtwerte für Mischgebiete von 45 dB(A) nachts dulden müssen? Wie hoch ist der Preisunterschied je qm Bauland bei der Vermarktung von Flächen, die als allgemeine Wohngebiete ausgewiesen sind, zu Flächen, die als Mischgebiete ausgewiesen sind?

4. Trifft es zu, dass der Bebauungsplanentwurf passive Schallschutzmaßnahmen zum Zweck der Einhaltung der Immissionsrichtwerte für den Gewerbelärm vorsieht? Wenn dem so ist, steht diese Vorgehensweise nicht im Widerspruch zu der höchstrichterlichen Rechtsprechung, wonach für Gewerbelärm kein passiver Schallschutz zulässig ist?

5. Ist es zulässig, ein Wohngebiet in der Größe des Bebauungsplanverfahrens N84 in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiete zu errichten? Wenn dem so ist, welche Auswirkungen sind im Fall von Überschwemmungen für die Menschen inner- und außerhalb des Bebauungsplangebietes N84 zu erwarten?

6. Wurden die Auswirkungen eines Störfalls in der Firma Frankenbach Container Terminal GmbH auf das Bebauungsplangebiet N84, insbesondere beim Umschlag oder der Lagerung von Formaldehyd, ermittelt und zu welcher Bewertung ist die Stadtverwaltung gekommen?

7. Wurde in der Planung berücksichtigt, dass es im Plangebiet derzeit und aller Voraussicht nach auch künftig die einschlägigen Geruchsimmisionsrichtwerte erheblich überschritten werden?

8. Welche Maßnahmen ergreift die Verwaltung, um den Verkehrslärm an der Rheinallee zu reduzieren, um nicht nur mit passiven Lärmschutzmaßnahmen zu reagieren? Ist es nicht sinnvoll, hier eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in Zukunft vorzusehen?

Dr. Claudius Moseler  
Fraktionsvorsitzender