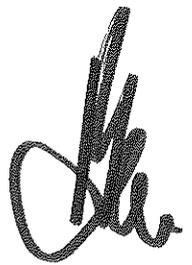
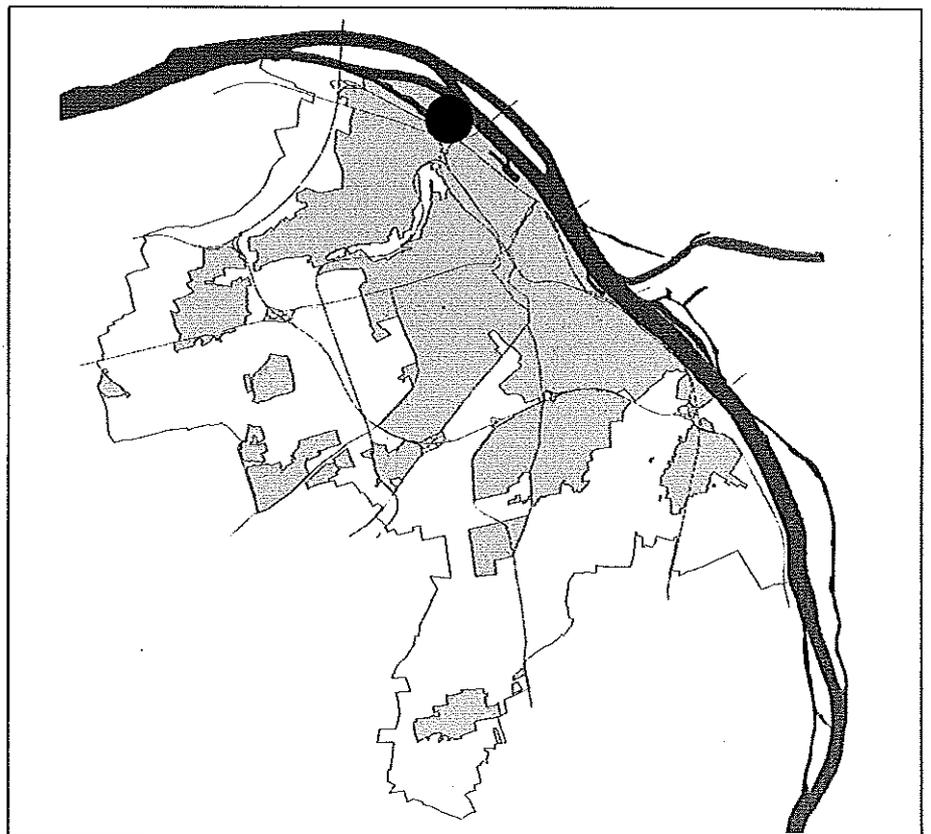


Stadt Mainz

Zusammenfassende
Erklärung



Bebauungsplan
"Güterverkehrszentrum (N 83)"



Zusammenfassende Erklärung zum Bebauungsplan "Güterverkehrszentrum (N 83)"

1. Beschreibung des Vorhabens

Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung und den zukunftsfähigen Betrieb eines trimodalen Güterverkehrszentrums. Trimodal bedeutet in diesem Zusammenhang, dass an diesem Standort der Güterumschlag/ Containerumschlag von und auf die drei Verkehrsmittel Schiff(Wasserstraße), Eisenbahn(Schiene) und Schwerlastverkehr (Straße), möglich sein muss.

Um im Bereich des „N 83“ ausreichend Erweiterungsflächen vorhalten zu können und andere Konkurrenznutzungen auszuschließen, wurde auf 16,63 ha ein „Sondergebiet Güterverkehrszentrum“ nach §11 Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt. Hier sind ausschließlich Anlagen und Einrichtungen des trimodalen Güterverkehrs zulässig, betrieblich zugeordnete Büro-, Verwaltungs- und Sozialgebäude, Ver- und Entladeanlagen, Lagerplätze sowie bauliche Anlagen und Einrichtungen für den Umschlag und die Lagerung von Gütern.

Zur Herstellung einer neuen Anlegestelle für Containerschiffe wurde eine Kaimauer ca. 20 m weit vor der ursprünglichen Uferkante in den Rheinstrom hineingebaut. Da hiermit ein Eingriff in ein Gewässer verbunden war, musste ein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, das dann auch die Rechtsgrundlage für die Errichtung einzelner Anlagen beinhaltet. Auch der Ausgleich des durch den Eingriff in den Rhein verloren gegangenen Retentionsraums wurde in diesem Verfahren abschließend geregelt. Der Bebauungsplan hat die Abgrenzung des Planfeststellungsverfahrens nachrichtlich übernommen.

2. Standortwahl

Die o.a. Zielsetzung eines trimodalen Güterverkehrszentrums setzte hohe und ganz gezielte Anforderungen an den in Frage kommenden Standort, mit der Folge, dass im Stadtgebiet von Mainz kein anderer Standort diese Anforderungen erfüllen konnte. Eine Bewertung unterschiedlicher Standorte konnte vor diesem Hintergrund entfallen. Die Stadt Mainz hat deshalb die zu Beginn des Planverfahrens im Jahre 2003 auf der Ingelheimer Aue vermehrt festzustellenden Industriebrachen zum Gegenstand gezielter Planungen gemacht, die in einen Masterplan gemündet sind, dessen Inhalte kurz zusammengefasst so lauteten: Der Containerumschlag wird vom Zoll- und Binnenhafen rheinabwärts hinter den Bahndamm Kaiserbrücke verlagert und auf dem freierwährenden Areal entsteht das neue Stadtquartier Zollhafen, das die Mainzer Neustadt endlich an den Rhein heranrücken lässt.

3. Die verkehrstechnische Anbindung

Die komplette Erschließung des Plangebiets wurde neu geregelt. Auf dem Trassenverlauf der ehemaligen Hafenbahn wurden neue Erschließungsstraßen angelegt, die mittels einer neuen Brücke über den Industriehafen direkt an die Rheinallee und somit - im weiteren Verlauf über den Mombacher Kreisel - an den überörtlichen Verkehr angebunden werden konnten. Grundsätzlich soll der Schwerlastverkehr über den Mainzer Ring und den Mombacher Kreisel das Güterverkehrszentrum anfahren und die Durchfahrt durch die Innenstadt meiden. Gleichzeitig wurde die früher in Ufernähe verlaufende öffentliche Gaßnerallee entwidmet und ihre Fläche dem Güterverkehrszentrum zugeschlagen.

Damit der Güterumschlag auch dann funktioniert, wenn zum Beispiel durch einen Unfall die neue Brücke blockiert ist, wurde eine sogenannte „Überlauftrasse“ festgesetzt, die das Hafenbecken im Süden umgeht und in der Achse der verlängerten Zwerchallee auf die Rheinallee mündet.

4. Weitere Planverfahren

Neben dem eigentlichen bebauungsplanverfahren liefen weitere Planverfahren nach anderen Fachgesetzen, die dann im Endergebnis zusammenliefen und das neue Güterverkehrszentrum ermöglichte.

Sie sind auch nicht Bestandteil der Auswirkungsprognose des vorliegenden Umweltberichtes:

- Kaianlage im Planfeststellungsverfahren gemäß § 31 Wasserhaushaltsgesetz (WHG), Hinweis: Der Planfeststellungsbeschluss aufgrund § 31 Abs. 2 WHG mit Datum vom 15.05.2008 liegt vor.
- Durchgangsgleis der ehemaligen Hafenbahn im Verfahren gemäß § 23 (Freistellung von Bahnbetriebszwecken) und § 18 (Planfeststellung) Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).

5. Abwägung zentraler Einwände aus den Betellungsverfahren bzw. deren Berücksichtigung im Aufstellungsverfahren

Im Verlaufe mehrerer Planoffenlage wurde seitens eines im Plangebiet ansässigen Betriebes immer wieder die Forderung nach der Festsetzung eines erweiterten Bestandsschutzes vorgetragen. Der Betrieb liegt in dem Bereich, der mittelfristig u.U. als potentielle Erweiterungsfläche für das GVZ benötigt werden können. Der Stadtrat hatte - vor dem Hintergrund der Überlegung, dass der Betrieb ohnehin ausgelagert werden würden – die Festsetzung eines erweiterten Bestandsschutzes im Verfahren lange Zeit zurückgewiesen. Nachdem die Bemühungen den Betrieb zu verlagern gescheitert waren, da kein adäquater Ersatzstandort innerhalb einer vertraglich festgelegten Frist gefunden werden konnte, hatten sich neue Aspekte ergeben. Daraufhin wurde in Abstimmung mit allen Beteiligten eine ergänzende Text-festsetzung „SO-X“ entwickelt, die dem vorhandenen Industriebetrieb einen erweiterten Bestandsschutz zubilligt, der auch Reparatur- und Werterhaltungsarbeiten sowie bauliche Veränderungen und Erweiterungen, die zum funktionsgerechten dauerhaften Fortbestand der baugenehmigten Nutzung erforderlich sind, für regelzulässig erklärt. Diese Festsetzung gilt bis zur Betriebsaufgabe im Sinne des § 14 der Gewerbeordnung. Falls der Zugriff auf den Betrieb, d.h. die Notwendigkeit das Betriebsgelände dem Güterverkehrszentrum zuzuschlagen zu einem früheren Zeitpunkt eintreten würde, wäre eine Betriebsverlagerung auf der Basis neuer Verhandlungen mit dem Betrieb anzugehen.

Durch den Wegfall der Gaßnerallee als öffentliche Straße musste auch die verkehrstechnische Erschließung der Mogat-Werke neu geregelt werden. Hierzu wurde eigens ein Fachplanungsbüro damit beauftragt, Varianten einer alternativen Erschließung zu untersuchen. Die optimale Lösung wurde schließlich realisiert, so dass die Erschließung des Betreibgeländes weiterhin sichergestellt werden konnte.

6. Umweltbelange

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. Die Realisierung des Bebauungsplanes führt deshalb überwiegend zu einem Verlust gering und sehr geringwertiger Biotoptypen. Der Mangel an Vegetationsstrukturen spiegelt sich in der untergeordneten Bedeutung des Untersuchungsraumes für die meisten Tiergruppen wie Vögel und Fledermäuse wider.

Jedoch konnte im Jahr 2006 eine stabile und vitale Population der streng geschützten **Mauereidechse** insbesondere im Bereich der ehemaligen Hafengebäude sowie einer nördlich angrenzenden Brache erfasst werden. Für die Population wurde ein guter bis sehr guter Erhaltungszu-

stand dokumentiert. Parallel zum Bebauungsplanverfahren wurde daher von der Stadt Mainz für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Güterverkehrszentrum (N 83)“ der gemäß BNatSchG erforderliche Antrag zur Befreiung von den Verboten des § 42 BNatSchG bei der Oberen Naturschutzbehörde gestellt, die im April 2007 erteilt wurde.

Grundlage/Bedingung der Befreiung ist die Sicherung des günstigen Erhaltungszustandes der Mauereidechse gemäß Art. 14 der FFH-Richtlinien 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 ist erfolgt. 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.

Um sicherzustellen, dass keine im Plangebiet noch verbliebenen Individuen durch Baumaßnahmen beeinträchtigt werden, werden alle von Baumaßnahmen betroffenen Flächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes „N 83“ vor Baubeginn und während der Aktivitätsphase der Mauereidechse nach Individuen abgesucht. Die angetroffenen Tiere werden in den bestehenden Ersatzlebensraum FSE „Lenneberg“ umgesiedelt.

Zur Erschließung der Aue für die Schaffung neuer Industrieflächen wurden Aufschüttungen vorgenommen, so dass nahezu flächendeckend künstliche rund 4 m mächtige Aufschüttungen anstehen. Darüber hinaus besitzt das Plangebiet aufgrund des hohen Versiegelungsgrades kaum **Bedeutung für die Grundwasserneubildung**. Das Becken des Industriebahnhofs sowie die Uferböschung des Rheins zählen zum gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebiet „Rhein“. 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 Industriebahnhofsbecken bzw. den Rhein direkt eingeleitet werden.

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 (N83)“ 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.

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.

Für die Realisierung des Bebauungsplanes „Güterverkehrszentrum (N 83)“ wurde folgender Naturschutzrechtlicher Ausgleichbedarf ermittelt:

Der Gesamtkompensationsbedarf für die Realisierung des Bebauungsplanes „Güterverkehrszentrum (N 83)“ beträgt damit 1.110 m² für die wegfallende nicht überbaubare und zu begrünende Fläche und 31 Einzelbäume. Unter Zugrundelegung eines multifunktionalen Ansatzes und eines Ausgleichumfanges von 100 m² pro Einzelbaum ist die Anlage eines 3.100 m² großen Auwaldes durch Entnahme nicht standortgerechter Gehölze und Aufforstung mit einheimischen und standortgerechten Gehölzen in der Gemarkung Laubenheim, Flur 8, anteilig auf dem Flurstück 43/3, als Ausgleichsmaßnahme vorgesehen.

Die Kailanlage, das Durchgangsgleis und die ehemalige Hafenbahn sind als Gegenstand gesonderter Planfeststellungsverfahren nach Wasserhaushaltsgesetz (WHG) bzw. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) nicht Gegenstand der Eingriffsregelung im Umweltbericht.