

# Stadt Mainz

## Begründung

Bebauungsplan "I 37"  
Teilweise Aufhebung des Bebauungsplanes "I 26)"



Stand Planstufe II

## **Begründung**

- a) zum Bebauungsplan "Westlich der Kreuzstraße (I 37)"**
- b) zur teilweisen Aufhebung des Bebauungsplanes "Verlängerte Kreuzstraße zwischen Rheinallee und Bundesbahnstrecke Mainz-Bingen (I 26)"**

### **1. Geltungsbereich**

Der räumliche Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplanes "I 37" umfasst das Gebiet zwischen der Kreuzstraße als östlicher Begrenzung, der gedachten Verlängerung der Industriestraße und dem Betriebsgelände der Zentralkläranlage als nördlicher Begrenzung, dem Weg westlich der A 643 als westlicher Abgrenzung und der einbezogenen Bundesbahntrasse als südlicher Begrenzung. Weiterhin ist die L 423 im Bereich der Einmündung der Ortsumgehung, die von hier in nordöstlicher Richtung verlaufende Trasse der geplanten Ortsumgehung Mombach, der nach Osten bis zur Querung über die L 432 verlängerte Wirtschaftsweg südlich der L 432 und die Fläche zwischen der Autobahnbrücke und der neuen Ortsumgehung Bestandteil des Bebauungsplanes.

### **2. Bisheriges Verfahren**

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 22.02.1989 die Aufstellung des Bebauungsplanes "I 37" sowie die teilweise Aufhebung des "I 26" beschlossen. Teile des ursprünglich beschlossenen Geltungsbereiches wurden mit Beschluss des Stadtrates vom 20.06.1990 abgetrennt und dem nördlich angrenzenden Bebauungsplan "Bereich am Mombacher Kreisel (I 39)" zugeschlagen. Im Laufe des Verfahrens wurde der Geltungsbereich um die Ausgleichsflächen erweitert und die L 423 zwischen Ortsrand und Einmündung der Ortsumgehung herausgenommen.

#### **2.1 Bürgerbeteiligung**

Die vorgezogene Beteiligung der Bürger gemäß § 3 Abs. 1 BauGB erfolgte am 11.11.1992 im Clubraum der Eintracht-Sporthalle, Hauptstraße 51, Mainz-Mombach, von 19.00 Uhr bis 21.15 Uhr.

#### **2.2 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Die Träger öffentlicher Belange sind gemäß § 4 BauGB vom 17.06.1991 bis 02.08.1991 beteiligt worden.

#### **2.3 Offenlage**

Die öffentliche Auslegung (Offenlage) gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erfolgt in der Zeit vom 02.01.1995 bis 02.02.1995 einschließlich bei der Stadtverwaltung Mainz im Stadtplanungsamt. Als zusätzlicher Service für die Bürger sind diese Bebauungspläne während des gleichen Zeitraumes in der Ortsverwaltung Mainz-Mombach und im Rathausfoyer ebenfalls zur Einsichtnahme ausgelegt.

Die öffentliche Bekanntmachung dieser Offenlage erfolgte am 23.12.1994 in der Mainzer Tagespresse.

### **3. Planungsrechtliche Vorgaben**

#### **3.1 Flächennutzungsplan**

Der nördlich der Eisenbahntrasse gelegene Teilbereich des "I 37" ist im gültigen Flächennutzungsplan als "GI" - Industriegebiet dargestellt. Nach § 8 Abs. 2 BauGB sind die Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Da der Bebauungsplan hier ein Gewerbegebiet (GE) gemäß § 8 BauNVO festsetzen wird, ist eine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich.

Entsprechend ihrer Funktion als Ortsumgehungsstraße von Mainz-Mombach wird die in Ost-West-Richtung verlaufende "Planstraße A" im Flächennutzungsplan als "Fläche für die örtlichen Hauptverkehrszüge" gemäß § 5 Abs. 2 dargestellt werden. Die erforderliche Änderung des Flächennutzungsplanes (Änderung Nr. 86) wird gemäß § 8 Abs. 3 BauGB im Parallelverfahren durchgeführt.

#### **3.2 Landschaftsplan**

Aus Sicht der Landschaftsplanung ist ein Gewerbegebiet zwischen Bahnlinie und Kläranlage möglich (Landschaftsplan: Stand März 1993, S. 135). Notwendig ist die Sicherung eines Grünstreifens, in dem der vorhandene Grabenverlauf und der Fuß- und Radweg verlaufen sollen. Die Gehölzbestände am Klärwerk und am Bahndamm sollen erhalten werden. Dem trägt der Bebauungsplan weitgehend Rechnung. Durch die nachrichtliche Übernahme der nach Wasserecht beplanten Flächen ist ein breiter Grünstreifen mit neuem Bachverlauf gewährleistet. Der Fuß- und Radweg verläuft aber nicht durch das Gewerbegebiet sondern entlang der L 423 und quert diese westlich der Autobahnbrücke ins Mombacher Unterfeld. Die Gehölzbestände am Klärwerk werden in die nach Wasserrecht beplanten Flächen integriert und der Bahndamm wird nicht angetastet (Ausnahme im Bereich der Unterführung).

#### **3.3 Bestehendes Planungsrecht**

Der Geltungsbereich des "I 37" überlagert einen Teilbereich des seit 05.01.1971 rechtsverbindlichen Bebauungsplanes "Verlängerte Kreuzstraße zwischen Rheinallee und Bundesbahnstrecke Mainz-Bingen (I 26)". Im Sinne der Rechtssicherheit und Eindeutigkeit der hier künftig geltenden planungsrechtlichen Festsetzungen wird der "I 26" in den von der Neuplanung des "I 37" überlagerten Bereichen gemäß § 2 Abs. 4 BauGB aufgehoben. Das hierfür notwendige Aufhebungsverfahren verläuft zeiggleich mit dem Aufstellungsverfahren zum "I 37" und ist organisatorisch in dieses integriert.

Ebenso werden Teilbereiche der seit 25.10. bzw. 16.06.1991 rechtsverbindlichen Bebauungspläne "Erweiterung der Zentralkläranlage - Teil I, II und IV (I 24 / I, II und IV) - überlagert. Diese Bebauungspläne setzen Flächen für Versorgungsanlagen - Kläranlage - fest. Eigentümerin ist die Stadt Mainz.

Ein förmliches Aufhebungsverfahren ist hier nicht nötig. Die Festsetzungen durch den "I 37" treten für die betroffenen Teilbereiche an die Stelle der Festsetzung durch die alten Bebauungspläne. Sollte der "I 37" wieder aufgehoben oder für nichtig erklärt werden, gelten automatisch wieder die Festsetzungen der Bebauungspläne "I 24 / I, II und IV".

### **3.4 Bachverlegung**

Für die Verfüllung des bestehenden und für die Errichtung eines neuen Bachverlaufes war ein Planfeststellungsverfahren nach Wasserrecht erforderlich. Den erforderlichen Planfeststellungsbeschluss hat die Bezirksregierung am 09.05.1994 gefasst.

### **3.5 Wasserschutzgebiet**

Mit den Flächen südlich der Bahnlinie hatten die Entwurfsstufen des "I 37" in die Zone II eines Wasserschutzgebietes eingegriffen. Dieses WSG ist inzwischen aufgehoben.

## **4. Erfordernis der Planung**

Gemäß § 1 Abs. 3 BauGB haben die Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist.

Der Bereich des künftigen Bebauungsplanes wird derzeit landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzt. Die zukünftig beabsichtigte Nutzung erfordert die Neuordnung von Grund und Boden und baut auf folgendem Konzept auf:

Zur Entlastung der Mombacher Hauptstraße (K 16, L 423) vom Durchgangsverkehr soll dem - aus Mombacher Sicht - überörtlichen Verkehr eine weiträumige Umfahrung des Ortskerns angeboten werden. Rückrat dieser Konzeption ist die nördlich des Bahndammes bereits vorhandene Industriestraße. Nach Osten hin soll zwischen der Einmündung der Liebigstraße und der Zwerchallee eine direkte Fahrverbindung hergestellt werden, die den aus Richtung Innenstadt ankommenden Verkehr aufnehmen soll. Der im Verfahren befindliche Bebauungsplan "Verlängerung der Industriestraße (I 38)" soll die planungsrechtlichen Grundlagen zur Realisierung dieses Streckenabschnittes schaffen.

Der vorliegende Bebauungsplan "Westlich der Kreuzstraße (I 37)" soll Baurecht für die westliche Komplettierung der Ortskernumfahrung von Mombach schaffen. Die Industriestraße wird hier nach Westen über die Kreuzstraße hinaus verlängert, südlich der Kläranlage durch das Mombacher Unterfeld geführt und schließt in Höhe der Autobahnüberführung wieder an der Budenheimer Straße (L 423) an.

Eine Querverbindung zwischen dieser neuen Umgehungsstraße und der Rheinallee ist östlich des Kläranlagengeländes - Bebauungsplan "Bereich am Mombacher Kreisel (I 39)" - planungsrechtlich gesichert.

Der "I 37" wird neben der o.a. westlichen Komplettierung der Ortskernumfahrung noch ein Gewerbegebiet festsetzen, das an diese Straße angebunden wird.

## 5. Umweltverträglichkeit

Die zusammen mit den betroffenen Fachämtern durchgeführte Umweltverträglichkeitseinschätzung kam zum Ergebnis, dass aufgrund der geplanten Nutzung, insbesondere aber durch die vorgeschriebene Geländeauffüllung im gesamten Plangebiet, starke Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, ein hoher Verlust landwirtschaftlich hochwertiger Böden sowie beachtliche Beeinträchtigungen und Störungen von Biotopen und den im Plangebiet lebenden Pflanzen- und Tierarten verursacht werden.

Besonders schmerzlich ist dabei die Verfüllung des bestehenden Bachlaufes und dessen Verlegung an den Südrand der Kläranlage. Der Bach ist derzeit durch den Vorflutkanal Gonsbachachse in einen stillstehenden östlichen Abschnitt mit starker Neigung zur Eutrophie und in einen fließenden westlichen Abschnitt mit guten ökologischen Qualitäten getrennt. Durch die Unterquerung der Bahnanlage mit der Ortsumgehung Mombach würde auch dieser noch wertvolle westliche Abschnitt wieder unterbrochen und ebenfalls in ein stehendes Gewässer verwandelt werden.

Eine Beibehaltung des Baches als offenes Gewässer innerhalb einer verbreiterten Grünzone würde durch die benötigten Flächen und den nötigen Böschungen einen zu großem Flächenverlust, eine kaum noch zweckmäßige Grundstücksteilung und einen stark erhöhten Erschließungsaufwand bedingen. Darüber hinaus wäre der Bach mitten in ein Gewerbegebiet starken anthropogenen Einflüssen ausgesetzt.

### **Fazit:**

Der Bach kann als offenes Gewässer in der bestehenden Lage nicht beibehalten werden.

## 6. Landespflegerischer Planungsbeitrag / Abwägung

Ziel des Bebauungsplanes "I 37" ist es, Planungsrecht für eine Ortskernumfahrung von Mainz-Mombach zu schaffen - Entlastung der Mombacher Hauptstraße - und die Umsetzung der räumlichen Entwicklung der Stadt Mainz, wie sie im beschlossenen Flächennutzungsplan dokumentiert ist.

Genutzt ist diese Fläche derzeit als Erwerbsgartenland / Kleingarten. Mit der Umwandlung in Verkehrsflächen und Bauflächen ist damit auch ein Eingriff in Natur und Landschaft unweigerlich verbunden.

**Hinweis:**

Für die Verlegung des Baches und den damit verbundenen Eingriff wurde ein separates Planfeststellungsverfahren nach Wasserrecht betrieben und abgeschlossen. Der Bach, seine Verlegung und Eingriffe in den Bach bleiben demzufolge hier unberücksichtigt.

**6.1 Vermeidung**

Eine Flächenumnutzung beinhaltet immer eine Veränderung der Gestalt oder der Nutzung von Grundflächen. Die Umwandlung landwirtschaftlich genutzter Flächen zu Verkehrs- oder Bauflächen beeinträchtigt zwangsweise die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild und zwar erheblich und nachhaltig.

Gemäß der Definition von § 8 BNatSchG und § 4 LPflG ist damit unweigerlich ein Eingriff in Natur und Landschaft gegeben. Eine Vermeidung des Eingriffs bedeutet Verzicht auf den Bebauungsplan und damit

- die Zielvorgaben der Stadt Mainz für ihre städtebauliche und räumliche Entwicklung werden nicht realisiert und
- die verkehrliche Entlastung des Ortskerns Mombach ist nicht möglich.

Mit einer Inanspruchnahme anderer Flächen im Stadtgebiet ist die Zielvorgabe einer Verkehrsentslastung des Ortskerns Mombach nicht realisierbar. Die Realisierung nur der Ortsumgehung würde stark belastete, von Verkehrsinfrastruktur umgebene, ökologisch isolierte und wertlose Restflächen in Tieflage entstehen lassen.

**Fazit:**

Ein Eingriff in Natur und Landschaft ist unvermeidlich und muss vom Grundsatz her akzeptiert werden.

**6.2 Minderung / Ausgleich / Ersatz**

Der Bebauungsplan bereitet Eingriffe vor in:

- Geologie und Böden
- Hydrologie
- Klima und Bioklima
- Arten- und Biotopschutz
- Landschaftsbild, Naturerleben, Naherholung

## Geologie und Böden

In Folge der Geländeerhöhung nördlich der Bahntrasse um etwa 3 m wird die bisherige Geländegestalt erheblich verändert. Hierdurch geht der, zwar antropogen durch die Bundesbahntrasse überformte aber dennoch erkennbare, Geländesprung von der ehemaligen Rheinaue (Mainz - Gaulsheimer Rheinaue) zur Niederterrasse (Mainz - Gausalgesheimer-Terrasse) in diesem Bereich verloren. Die derzeitige agrarische Nutzung kann nicht aufrecht erhalten werden.

Die vorgesehene Aufschüttung ist aus baulichen Gründen unvermeidbar (vergl. Nr. 8).

### *Maßnahmen:*

Zur Minimierung des Versiegelungsgrades sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Anlage von Pkw-Stellplätzen mit wasserdurchlässigen Belägen.
- Zu den Erschließungsstraßen hin dürfen nur 20 % der Grundstücksbreiten für Zufahrten genutzt werden.
- Nebenanlagen und Stellplätze sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.
- Nicht überbaute Grundstücksflächen sind grünordnerisch zu gestalten und zu unterhalten.

Als Ersatz für die dennoch verlorengehenden Bodenflächen ist die dauerhafte extensive Dachbegrünung aller Dächer über 25 m<sup>2</sup> Grundfläche vorgesehen.

## Hydrologie

Das Plangebiet liegt zwar innerhalb der ehemaligen Rheinaue, jedoch hinter dem Hauptdeich und nicht im Überschwemmungsgebiet des Rheins. Das Plangebiet ist damit kein Retentionsraum bei Rheinhochwasser.

Durch die Geländeaufhöhung um 3 m werden die Verhältnisse im oberen Grundwasserleiter grundlegend verändert. Das neue, erhöhte Geländeniveau vergrößert den Grundwasserflurabstand und verändert die Standortbedingungen für Pflanzen, so dass sich Standortbedingungen einstellen, wie sie derzeit auf der Niederterrasse (südlich der Bahnlinie) bereits vorhanden sind.

Aufgrund der geringen Mächtigkeit der Deckschicht besteht derzeit eine hohe natürlich bedingte Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers. Durch die Vergrößerung des Grundwasserflurabstandes in Folge der Geländeaufhöhung wird einerseits die Verschmutzungsempfindlichkeit reduziert, andererseits besteht aber durch die Anlage von Straßen und der gewerblichen Nutzung ein erhöhtes Risiko für eine Verschmutzungsmöglichkeit.

Trotz Geländeaufhöhung besteht die Gefahr eines Grundwasseranschnittes besonders während der Bauphase und bei der Unterquerung der Bahntrasse.

Durch die erhöhte Versiegelung von versickerungsfähigen Bodenoberflächen wird die Grundwasserneubildung reduziert und der Oberflächenabfluss von Niederschlägen vergrößert.

#### *Maßnahmen:*

Zur Minimierung des Eingriffes in den Wasserhaushalt sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Ausbildung der Unterführung der Planstraße A unter der Bahntrasse als wasserdichte Wanne mit Auffangvorrichtung zur Vermeidung des Verschmutzungsrisikos des Grundwassers.
- Dauerhafte extensive Dachbegrünung aller Dächer über 25 m<sup>2</sup> Grundfläche.
- Anlage von Pkw-Stellplätzen mit wasserdurchlässigen Belägen.
- Nebenanlagen und Stellplätze sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.
- Entlang den Erschließungsstraßen dürfen nur maximal 20 % der Grundstücksbreiten für Zufahrten verwendet werden.
- Grünordnerische Gestaltung der nicht überbauten Grundstücksflächen.
- Anlage einer naturnahen Wiese bzw. Streuobstwiese auf den LEF-Flächen.

Aus bodenstrukturellen Gründen und aufgrund der geringen Grundwasserflurabstände innerhalb des Planungsraumes sind die Voraussetzungen für eine Versickerung des Dachflächenwassers nicht gegeben. Eine Entsorgung über die Kanalisation ist unproblematisch. Der Weg zur Kläranlage ist kurz.

#### **Klima / Bioklima**

Durch die Bebauung und Versiegelung gehen Flächen mit hohen Abkühlungsraten verloren. Die bereits vorhandene Wärmeinsel des Stadtkörpers dehnt sich aus. Mangels Topographie hat eine Bebauung des Plangebietes jedoch keine Auswirkungen auf den Kaltlufttransport und auf die Frischluftversorgung bestehender Baugebiete. Es ist nicht zu erwarten, dass sich der thermische Negativeffekt über den Planungsraum hinaus unmittelbar bemerkbar machen wird.

Veränderungen der lokalen Windströmungen in Folge von Hochbauten sind nicht prognostizierbar.

Das Plangebiet selbst ist aufgrund angrenzender Industrie- und Gewerbeflächen, der Kläranlage, der Bahntrasse, der Autobahn A 643 und der L 423, durch eine hohe lufthygienische Vorbelastung gekennzeichnet.

Da der Planungsraum keine Bedeutung für den Kaltlufttransport hat und die thermischen Effekte auf das Plangebiet beschränkt bleiben, wird der Eingriff aus bioklimatischer Sicht als untergeordnet eingestuft.



### *Maßnahmen:*

Zur Minimierung lufthygienischer Belastungen wird festgesetzt:

- Verbrennungsverbot für feste und flüssige Brennstoffe aller Art. Zulässig ist nur die Verwendung von Gas, Fernwärme, Strom und Heizöl EL.
- Verbot der Lagerung und Verwendung halogenisierter Kohlenwasserstoffe. Ausnahme: in geschlossenen Systemen.

Zur Minimierung des Verlustes kalt- bzw. frischluftproduzierender Flächen wird festgesetzt:

- Anlage von Pkw-Stellplätzen mit wasserdurchlässigen Belägen.
- Fassadenbegrünung überwiegend fensterloser, gewerblich genutzter Gebäude und Einfriedungen.
- Dauerhafte extensive Dachbegrünung aller Dachflächen über 25 m<sup>2</sup> Grundfläche.
- Grünordnerische Gestaltung aller nicht überbauten Grundstücksflächen.
- Übergrünung der Pkw-Stellplätze mit großkronigen Bäumen (ein Baum pro vier Stellplätze).
- Öffentliche Grünflächen entlang der Verkehrsflächen (zwischen Rad- / Fußweg und angrenzenden Grundstücksflächen bzw. zwischen Rad- / Fußweg und Straße).
- Errichtung von Nebenanlagen und Stellplätzen nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen.
- Anlage einer naturnahen Wiese bzw. Streuobstwiese auf den LEF-Flächen.

### **Arten- und Biotopschutz**

Die im Planungsraum nördlich der DB-Trasse gelegenen Lebensräume werden bei Realisierung des Bebauungsplanes durch die Geländeaufhöhung vernichtet. Der Verlust betrifft größtenteils nur qualitativ weniger wertvolle Biotoptypen (Erwerbsgartenland, Ackerfläche). Als Refugialräume und Vernetzungsstrukturen bedeutsame, wertvollere Lebensräume sind die vorhandenen Gewässer - sie sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens, sondern wurden stattdessen in einem eigenen Planfeststellungsverfahren nach Wasserrecht behandelt - und die Bahn- und Straßenböschungen.

Südlich der DB-Trasse gehen durch die Planstraße A aus Sicht des Biotop- und Artenschutzes wertvolle Obstanbauflächen verloren und die verbleibende Obstanbaufläche wird in zwei funktional voneinander getrennte Lebensbereiche zerschnitten. Die Vielfalt an Arealen verschiedener Sukzessionsstadien wird nicht erhalten werden können.

Auch über die unmittelbaren Flächenverluste und über die Plangebietsgrenze hinausgehende negative Auswirkungen sind zu befürchten, indem Lebensräume zerschnitten, von anderen Lebensräumen abgekoppelt oder in ihrer Flächengröße verringert werden.

### *Ökologische Folgen:*

- Die Flächenversiegelung und Bebauung wird dem überwiegenden Teil der Pflanzen und fast allen Tierarten diese Flächen entziehen.
- Durch die Bauaktivitäten und die spätere Nutzung als Gewerbeflächen werden auch benachbarte Flächen durch Emissionen beeinträchtigt werden.
- Tiere mit erhöhten Anforderungen an die Arealgröße ihrer Habitate und solche Arten mit differenzierteren ökologischen Ansprüchen an ihren Lebensraum werden in ihren Entwicklungsmöglichkeiten im stadtnahen Bereich eingeschränkt.
- Die dichte Bebauung und die Straßen üben auf vakante Arten einen Barriereeffekt aus, der vor allem im Übergangsbereich zwischen bebauten Flächen und der offenen Landschaft besonders negativ zu werten ist (Verlust von Vernetzungsfunktionen).

### *Maßnahmen:*

Zur Minimierung, zum Ausgleich und als Ersatz für den Eingriff in den Biotop- und Artenschutz sind im Bebauungsplan enthalten:

- Die extensive Dachbegrünung aller Dächer über 25 m<sup>2</sup> Grundfläche.
- Übergrünung der Pkw-Stellplätze mit je einem großkronigem Baum je vier Stellplätze.
- Fassadenbegrünung gewerblich genutzter Gebäude.
- Begrünungspflicht für Einfriedungen.
- Die Bereitstellung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft.
- Anlage einer naturnahen Wiese bzw. Streuobstwiese auf den LEF-Flächen.
- Hinweise, dass bei allen Begrünungsmaßnahmen landschafts- und standortgerechte Arten zu verwenden sind, und dass die Pflanz- und Freiflächenpläne im Baugenehmigungsverfahren vom Amt für Grünanlagen- und Naherholung abzustimmen ist.

Zur Minderung, zum Ausgleich und als Ersatz für den Eingriff in die vorhandenen Vernetzungsstrukturen sind im Bebauungsplan enthalten:

- Mindestens 2 m breite Grünstreifen entlang aller Verkehrsstrassen und deren räumliche Nähe zu
- 4 m breite Grünstreifen entlang der DB-Trasse und der Planstraßen A und B.
- Reduzierung der Breite von Grundstückszufahrten auf 20 % der Grundstücksbreiten entlang den Erschließungsstraßen.
- Unzulässigkeit von Nebenanlagen und Stellplätzen außerhalb der überbaubaren Flächen.
- Die grünordnerische Gestaltung und Unterhaltung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen.

## **Landschaftsbild Natur erleben und Naherholung**

Durch die Geländeauffüllung und die Bebauung wird der Charakter der offenen Landschaft und der Übergangsbereich zur Niederterrasse verloren gehen. Die optische Fernwirkung wird durch Hochbauten beeinträchtigt werden.

Die Nutzungseignung für landschaftsbezogene Naherholung und Naturerlebnis (Kleingärten, Fuß- und Radwegeverbindung ins Mombacher Unterfeld und in Richtung Budenheim) wird beeinträchtigt bzw. vollständig aufgehoben.

Der Planungsraum ist allerdings durch Immissionen der angrenzenden Industrie- und Gewerbegebiete, der Kläranlage, mehrere Verkehrsstrassen (aufgeständerte A 643, L 423 und Bahnlinie in Dammlage) und durch den angrenzenden Ortskern von Mombach stark beeinträchtigt. Das Landschaftsbild wird neben den genannten Anlagen zusätzlich noch durch mehrere Hochspannungsfreileitungen gestört.

Die neu entstehenden öffentlichen und privaten Grünflächen werden keine Funktion für die Erholungsnutzung übernehmen können. Sie dienen im wesentlichen der Durchgrünung des Gewerbegebietes mit dem Ziel, die visuelle Beeinträchtigung zu mildern und negativen Auswirkungen (Lärm, Abgase, Stäube) zu reduzieren.

### *Maßnahmen:*

- Mindestens 4 m breiter Grünstreifen entlang den Planstraßen A und B und der DB-Trasse.
- Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft.
- Die grünordnerische Gestaltung der nicht überbauten Grundstücksflächen.
- Einfriedungs- und Fassadenbegrünung.
- Pflanzung großkroniger Bäume im Bereich der Pkw-Stellplätze.
- Dachbegrünungspflicht.
- Anlage einer naturnahen Wiese bzw. Streuobstwiese auf den LEF-Flächen.

## **Fazit**

Die Eingriffe in das Landschaftsbild, Klima und Bioklima sind weniger erheblich. Die Eingriffe in Geologie und Böden, Hydrologie, Arten- und Biotopschutz und Naherholung müssen als erheblich eingeschätzt werden. Demgegenüber stehen Festsetzungen zur Minderung, zum Ausgleich und als Ersatz für diese Eingriffe, die ihrerseits ebenfalls erheblich sind.

Den Eingriffen in Natur und Landschaft müssen außerdem die positiven Ergebnisse des Bebauungsplanes gegenübergestellt werden. Dies sind im einzelnen:

- Die Prognos- / JAB-Projektion der Stadt Mainz prognostiziert bis zum Jahr 2010 9.100 neue Beschäftigte für die Stadt Mainz (bis zum Jahr 2000 5.000 neue Beschäftigte). Der Bebauungsplan "I 37" trägt dem dadurch entstehenden Bedarf an Gewerbeflächen Rechnung.

- Der Bebauungsplan "I 37" ist eine Arrondierung der bestehenden und infrastrukturell gut ausgebauten Gewerbeachse zwischen Bahnlinie und Rheinufer. Er ermöglicht eine Nutzung der Restfläche zwischen Bahnlinie, Autobahn, Kläranlage und bestehenden Industrie- bzw. Gewerbeflächen.
- Der "I 37" ist neben der Gewerbegebietserweiterung Hechtsheim und dem ökologischen Wirtschaftspark Mainz-Süd die einzige neue, größere Gewerbefläche im Flächennutzungsplan, die auch dem primären und sekundären Sektor zugute kommt. Für alle anderen Gewerbeflächen im Flächennutzungsplan ist eine tertiäre Nutzung vorgesehen.
- Mit 4,72 ha Nettobauland für eine gewerbliche Nutzung können neue Arbeitsplätze geschaffen (ca. 50 Beschäftigte je ha Nettobaufläche im Sekundärbereich bzw. 150 Beschäftigte je ha Nettobaufläche im Tertiärbereich) und die Wirtschaftskraft der Stadt gestärkt werden.
- Der "I 37" bietet Erweiterungs- bzw. Verlagerungsmöglichkeiten für ortsansässige, störende Handwerks- und Gewerbebetriebe aus Wohnquartieren.
- Die Ausweisung von Bauflächen bedingt eine Bodenwertsteigerung und erhöht die Rentabilität und Verwertungsmöglichkeiten der Grundstücke.
- Der Bebauungsplan ermöglicht eine schnellere und kürzere Wegeverbindung von der Autobahn A 643 und der Mainzer Innenstadt in Richtung Budenheim (Mülldeponie, Industriegebiet Budenheim) und entlastet den Verkehrseingangs am Knoten Haupt-, Kreuz- und Karlsstraße in Mombach.
- Durch die Ortsumfahrung über die Industriestraße wird eine Verkehrsentslastung der Mombacher Hauptstraße erwartet.
- Der "I 37" gewährleistet die planungsrechtliche Sicherung der Bachverlegung (Bestand 0,26 ha Gewässer) auf vergrößerter Fläche (2,1 ha) mit vergrößertem ökologischen Wert
- (Die Fläche dient als Ersatz für die Gewässer und dem Ausgleich für Baumaßnahmen innerhalb der Kläranlage; nicht jedoch für Eingriffe durch den "I 37" selbst.)
- Für den Eingriff in Natur und Landschaft stellt der Bebauungsplan zusätzlich noch 1,7 ha (davon liegen ca. 0,3 ha unter der Autobahnbrücke) als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft bereit und gewährleistet deren planungsrechtliche Sicherung (LEF 1 = 1,02 ha und LEF 2 = 0,68 ha).

## 6.3 Ergebnis der Abwägung

1. Unabhängig von den Flächen, die Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens nach Wasserrecht ist, wurde die Ausgleichsfläche nach Westen als Folge des landespflegerischen Planungsbeitrages erweitert.

LEF I wird den Eingriffen nördlich der Bahntrasse zugeordnet und, entsprechend dem Flächenproports von Planstraße A zu Planstraße B + C - den Eingriffen durch die Ortsumgehung (nicht refinanzierbar durch Erschließungsbeiträge) und den Planstraßen B + C (refinanzierbar durch Erschließungsbeiträge) zugeordnet. Als Biotoptyp ist hier die Anlage einer naturnahen Wiese mit Kräutersäumen festgesetzt.

LEF II wird dem Eingriff südlich der Bahntrasse durch die Ortsumgehung Planstraße A zugeordnet. Die Kosten für die Planstraße A und damit auch für die durch sie induzierten Ausgleichskosten sind nicht beitragsfähig, können allerdings von Bund und Land gefördert werden, wenn die Planstraße A anbaufrei bleibt. Als Biotoptyp ist hier die Anlage einer Streuobstwiese festgesetzt.

2. Die Eingriffe auf den privaten Grundstücksflächen sind durch die umfangreichen ökologischen Festsetzungen des Bebauungsplanes für die privaten Flächen ausgeglichen.
3. Auch wenn der ökologische und gestalterische Wert der Bäume im Straßenbegleitgrün im landespflegerischen Begleitplan minimal eingestuft wird und die Bäume aufgrund dessen in der Bilanzierung einen unwesentlichen Faktor bilden, werden sie aus städtebaulich-gestalterischen Gründen im nördlichen Verlauf der Planstraße A. beibehalten. Die Baumstandorte sind aus städtebaulicher Sicht unerlässlich für eine ausgewogene Straßenraumgestaltung und das Landschaftsbild.

## 7. Festsetzungen des Bebauungsplanes

### 7.1 Verkehr

Kernfestsetzung des Bebauungsplanes ist die Trassenfestlegung zur Verlängerung der Industriestraße in westlicher Richtung. Als wichtiger Bestandteil der Ortskernumfahrung von Mombach wird diese Straße ("Planstraße A") zukünftig einen Großteil des überörtlichen Verkehrs aufnehmen und somit zu einer Entlastung der Mombacher Hauptstraße (L 426 / K 16) und zu einer Verbesserung des Wohnumfeldes im Mombacher Ortskern führen. Durch zusätzliche bauliche Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum, so etwa im Bereich der Einmündung der alten L 423 in die neue Ortsumgehung, soll vor allem dem Schwerlastverkehr die Durchfahrt durch den Ortskern erschwert werden. Diese "Zusatzmaßnahmen" sind jedoch nicht Bestandteil des Bebauungsplanes "I 37", da das Baugesetzbuch hierfür keine Rechtsgrundlagen bereithält.

Im Verlauf der *"Neutrassierung der Ortsumgehung"* ist eine Unterquerung der Bundesbahnhauptstrecke Mainz-Bingen notwendig; der entsprechende Standort wird im Bebauungsplan festgesetzt.

Mit dieser Unterquerung und des damit verbundenen Erdaufschlusses im grundwassernahen Bereich würde eine erhöhte Gefahr der Grundwasserverunreinigung, insbesondere bei Gefahrgutunfällen bestehen. Der Bebauungsplan schreibt deshalb als Maßnahme zum Schutz von Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB hier die Ausbildung einer wasserdichten Wanne vor.

Um eine Bezuschussung der Planstraße als Ortsumgehung durch Bund und Land zu gewährleisten, ist es erforderlich, die Planstraße A anbaufrei zu halten, d.h. keine Grundstücksausfahrten zur Planstraße A (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 11 BauGB). Hierdurch wird gewährleistet, dass der Verkehrsfluss und die Funktion als Umgehungsstraße aufrecht und für die Verkehrsteilnehmer attraktiv gehalten wird.

## 7.2 Bauflächen

Die Resträume zwischen der neuen "Planstraße A" und der Zentralkläranlage werden dieser als Erweiterungsfläche zugeordnet bzw. im Bebauungsplan als Flächen für die Wasserwirtschaft gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich übernommen. Sie waren Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens nach Wasserrecht zur Verlegung und als Ersatz des Baches.

Für den Bereich nördlich der Eisenbahntrasse setzt der "I 37" ein *"Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO"* fest. In Anbetracht des dringenden Gewerbeflächenbedarfs der Stadt Mainz sieht der Bebauungsplan eine möglichst effektive Ausnutzung des Grund und Bodens vor (Grundflächenzahl = 0,8 und besondere Bauweise). Allerdings werden die nach § 17 BauNVO zulässigen Höchstmaße durch die Vielzahl der das Gebiet kreuzenden Hochspannungsleitungen deutlich eingeschränkt. Ausgehend von den Schutzbestimmungen für Freileitungen muss die Höhe baulicher Anlagen in einem Schutzstreifen - je 25 m bzw. 30 m von der Leitungstrasse nach beiden Seiten gemessen - stark eingeschränkt werden.

Für Wartungs- und Seilzugarbeiten muss unterhalb der Hochspannungsmasten eine in ihrer Dimension zum Bebauungsplan genau vorgegebene Fläche von jeglicher Bebauung freigehalten werden. Hier sind lediglich Lagerflächen oder Kfz-Stellplätze, die zu Wartungsarbeiten zu räumen sind, zulässig. Ebenso ist entlang der Autobahn ein Sicherheitsstreifen von 40 m von jeglichen Hochbauten freizuhalten.

Der Bebauungsplan setzt hier gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB *"Flächen, die von der Bebauung freizuhalten sind, und ihre Nutzung"* fest.

### **7.3 Künftiges Nahverkehrsgleis Bahnanlagen**

Die bestehenden Bahnanlagen sind planfestgestelltes Eisenbahnbetriebsgelände und im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen. Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen auf diesen Flächen. Dies gilt auch für das Kreuzungsbauwerk Planstraße A / Bahnlinie. Für dieses Kreuzungsbauwerk wird die DB-AG einen Antrag für ein Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG (allgemeines Eisenbahngesetz) beim Eisenbahn-Bundesamt stellen und mit der Stadt Mainz eine Kreuzungsvereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz abschließen.

Seitens der Deutschen Bundesbahn laufen Planungen zum Bau eines zusätzlichen Nahverkehrsgleises zwischen Mainz und Bingen. Der hierfür benötigte Geländestreifen nördlich der bestehenden Bahntrasse wird im "I 37" freigehalten. Die ursprünglich für das Plangebiet vorgesehene Bundesbahnverladestation ist nicht mehr Bestandteil des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes. Ein Anschluss der Gewerbegrundstücke an das Schienennetz der Bundesbahn ist jedoch möglich, setzt dann aber ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren voraus.

Als Zwischennutzung bis zum Bau des neuen Geleises ist eine Grünnutzung möglich (§ 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB).

Ein Bauvorhaben der Bundesbahn für ein künftiges Nahverkehrsgleis richtet sich nach dem Bundesbahngesetz, das im Gegensatz zu anderen Fachgesetzen nicht für ein Bebauungsplanverfahren geöffnet ist. Für den Bau von Bahnanlagen ist daher immer ein Planfeststellungsverfahren nach Bundesbahngesetz erforderlich.

Da der Bauleitplan keine Eingriffe durch Bahnanlagen vorbereiten kann, ist es auch nicht möglich, durch ihn Ausgleichsforderungen für Bahnanlagen zu induzieren. Die Lösung der Eingriffs- / Ausgleichsproblematik muss im Planfeststellungsverfahren nach Bahnrecht erfolgen.

### **7.4 Ausschluss von Nutzungen**

Der "I 37" setzt ein Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO fest. Der Katalog der an sich in einem Gewerbegebiet zulässigen Nutzungen wird aus städtebaulichen Gründen eingeschränkt.

#### **Einzelhandelsbetriebe**

Im Hinblick auf die bereits starke Durchsetzung des Industriegebietes in Mombach mit Einzelhandelsbetrieben, die an den Endverbraucher verkaufen (darunter auch eine Reihe großflächiger Einzelhandelsbetriebe), soll die Ansiedlung weiterer Betriebe dieser Art in Mombach unterbunden werden.

Eine weitere Ansiedlung würde den Zielen der Stadtteilrahmenplanung für den Ortskern Mombach entgegenlaufen, die eine Stärkung der Selbstversorgerfunktion im alten Ortskern anstrebt. Eine Verlagerung von Versorgungsfunktionen in den "I 37" würde zusätzliches Verkehrsaufkommen verursachen, da das Plangebiet außerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit des Ortskernes liegt.

### **Tankstellen**

Tankstellen sollen zukünftig in die neu einzurichtenden Park & Ride-Anlagen am Stadtrand integriert werden; die in dieser Richtung laufenden Bebauungsplanverfahren werden entsprechendes Baurecht schaffen.

Im festgesetzten Gewerbegebiet werden Tankstellen deshalb ausgeschlossen, weil ihre zu erwartende starke Frequentierung, verbunden mit Linksabbiegebeziehungen, den Verkehrsfluss auf der als Ortsumgehung geplanten "Planstraße A" deutlich mindern und diese in der Akzeptanz bei den übrigen Verkehrsteilnehmern heruntersetzen würde.

### **Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke**

Im "I 37" sollen "klassische" Gewerbebetriebe untergebracht werden und zwar solche, die aufgrund ihrer speziellen Anforderungen mit der Wohnnutzung nicht zu vereinbaren sind und deshalb aus bestimmten Innenstadtlagen, wie z. B. der Neustadt, ausgelagert werden müssen. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke sind dagegen Einrichtungen, die eigentlich in die Nähe der Wohnnutzung gehören und dort - bis zu einer bestimmten Größenordnung - auch verträglich sind. Diese Nutzungen sollten im "I 37" nicht in Konkurrenz mit dem klassischen Gewerbe treten; der Bebauungsplan lässt deshalb diese Nutzungen nicht zu. Gleiches gilt für den Ausschluss von *Anlagen für sportliche Zwecke*.

### **Vergnügungsstätten**

Vergnügungsstätten können nach § 8 Abs. 3 Nr. 3 BauNVO ausnahmsweise zugelassen werden. Mit der Aussiedlung solcher Einrichtungen würden im Geltungsbereich des "I 37" die ohnehin knappen und, wie oben schon angeführt, eigentlich für typische Gewerbebetriebe vorgesehenen Flächen weiter reduziert werden. Somit sind keine Gründe gegeben, die eine ausnahmsweise Zulässigkeit von Vergnügungsstätten rechtfertigen könnten.

## **7.5 Ökologische Festsetzungen**

Vor allem die Fassaden - und besonders die Dachbegrünungspflicht stellt besondere Anforderungen an Konstruktion, Statik, Bauausführung, kollidiert mit der üblichen Bauweise in einem Gewerbegebiet und kann zusätzliche Kosten induzieren.



Der Bebauungsplan ermöglicht eine Ausnahme von der Dach- und Fassadenbegrünungspflicht, indem davon abgesehen werden kann, wenn im Baugenehmigungsverfahren pro 2 m<sup>2</sup> nicht nachgewiesener Dach- oder Fassadenbegrünung 1 m<sup>2</sup> Ausgleichsfläche (Ersatz) im Geltungsbereich des "I 41" - gleiche naturräumliche Einheit, räumliche Nähe und ökologischer Zusammenhang - bereitgestellt und über einen städtebaulichen Vertrag nach Artikel 2 § 6 Abs. 3 Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz nachgewiesen wird.

Die Relation von 1 m<sup>2</sup> Ersatz für 2 m<sup>2</sup> Verzicht von Begrünung ist dabei weniger aus den entstehenden bzw. eingesparten Kosten, als vielmehr aus der ökologischen Wertigkeit der Maßnahme begründet - 1 m<sup>2</sup> Ausgleichsfläche im "I 41" ist doppelt soviel wert wie 1 m<sup>2</sup> Dach- oder Fassadenbegrünung.

## **7.6 Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (Ausgleichsfläche)**

Der Bebauungsplan reserviert zwei getrennte Flächen für die ökologischen Belange, auf denen Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft durchgeführt werden können. Auf der LEF I-Fläche ist eine naturnahen Wiese mit Kräutersäumen und auf der LEF II-Fläche eine Streuobstwiese anzulegen.

Über die Flächen südlich der Kläranlage wurde ein separates Planfeststellungsverfahren nach Wasserrecht für die Bachverlegung durchgeführt. Es sichert den Ausgleich und Ersatz für Eingriffe in die bestehenden Gewässer und für Eingriffe in der Kläranlage (außerhalb des Geltungsbereiches des "I 37").

Die LEF-Flächen dienen als Ausgleich und Ersatz für alle Eingriffe durch Straßenbaumaßnahmen.

## **8. Geländeauffüllung**

Aus den im Rahmen der Voruntersuchungen durchgeführten Höhenvermessungen ergab sich eine durchschnittlich vorhandene Geländehöhe von ca. 83,00 m über NN. Um grundwasserfreie Gründungen zu gewährleisten, die Gefahr von Überschwemmungen ausschließen zu können sowie generell aus entwässerungstechnischen Gründen ist eine flächendeckende Aufschüttung der Baugebiete um ca. 3,0 m erforderlich.

Darüber hinaus quert der neue Hauptsammler der Kläranlage das Plangebiet in Nord-Süd-Richtung. Bedingt durch das erforderliche Längsgefälle kann die Rohrleitung hier nicht im Erdreich verlegt werden; sie überragt die jetzige Geländehöhe um mehr als einen Meter. Nach Fertigstellung wird der neue Hauptsammler frostsicher mit Erdreich überdeckt werden müssen.

Die im Plan festgesetzte "Planstraße A" kreuzt den Hauptsammler, d.h. sie wird *über* ihn hinweggeführt werden müssen. Hieraus ergibt sich automatisch eine Dammlage dieser Straße auf einem Höhengniveau von ca. 86,20 m über NN. Verkehrsmäßige Anschlusspunkte, wie z.B. die Kreuzstraße liegen auf vergleichbarem Niveau.

Besagte "Planstraße A" dient neben ihrer Funktion als Ortsumgehung auch der Anbindung der Erschließung des Gewerbegebietes. Eine sinnvolle Anbindung der Erschließungsstraßen ist jedoch nicht möglich, wenn deren Niveau 3 m unter dem der Straßenoberfläche läge. Darüber hinaus würden mit der Aufschüttung der Straßendämme weitere wertvolle Nutzflächen verloren gehen.

Aus vorgenannten Gründen setzt der Bebauungsplan für das gesamte Plangebiet eine neue Geländehöhe von 86,00 m über NN fest.

## 9. Ordnung des Grund und Bodens

Die Stadt Mainz, die Grundstücksverwaltungsgesellschaft (GVG) der Stadt Mainz und die Bundesbahn halten zusammen 84 % der Flächen. Die restlichen 16 % teilen sich 29 Eigentümer. Eine privatrechtliche Einigung mit Grenzregelung ist aussichtslos. Deshalb erfordert die Realisierung des Bebauungsplanes ein förmliches Umlegungsverfahren nach § 45 ff BauGB. Der Geländestreifen für das künftige Nahverkehrsgleis sollte im Umlegungsverfahren der Deutschen Bundesbahn zugeteilt werden.

Die Neuordnung der Flächen für die Bachverlegung wurde im Planfeststellungsverfahren nach Wasserrecht geregelt.

Nachteilige Auswirkungen im Sinne des § 180 BauGB sind nicht zu erwarten.

## 10. Erschließungsmaßnahmen und Kosten

Sämtliche Erschließungsanlagen sind gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplanes neu zu schaffen.

Planstraße A mit Anschluss an die L 423	ca.	1,8 Mio. DM
Unterführungsbauwerk einschließlich Rampen und Entwässerung	ca.	7,5 Mio. DM

Diese Kosten sind nicht beitragsfähig, allerdings können diese Bauwerke von Bund und Land gefördert werden, wenn die Planstraße A anbaufrei bleibt, d.h. keine Grundstücksausfahrten zur Planstraße A.

Planstraßen B und C	ca.	1,43 Mio. DM
Davon sind 90 % umlagefähig verbleiben bei der Stadt Mainz.	10 % =	143.000,-- DM

Gas- und Wasserversorgung in den  
Planstraßen A, B und C ca. 1,7 Mio. DM

Die Kosten für die Stromversorgung sind stark abhängig von der Art und Anzahl der späteren Nutzer. Sie sind hier deshalb nicht enthalten.

Entwässerungskanäle einschließlich des Verbindungs-  
kanals zwischen Pumpwerk, Kreuzstraße und Vorfluter  
zur Kläranlage ca. 1,2 Mio. DM

Nach der zur Zeit gültigen Satzung können einmalige  
Abwasserbeiträge in Höhe von ca. 1,7 Mio. DM  
erhoben werden.

Kosten für grünordnerische Maßnahmen ca. 360.000,-- DM

Fundamentsicherung von 3 Masten der  
110 KV-Bahnstromleitung ca. 60.000,-- DM

Mainz, 09.08.1995

Norbert Schüler  
*Bürgermeister*