

Stadt Mainz

Zusammenfassende Erklärung

Änderung Nr. 40 des Flächennutzungsplanes im Bereich des Bebauungsplanes "Hochschulweiterung südlich des Europakreisels - 1.Änderung (B 158/1.Ä)"

Bebauungsplan "Hochschulweiterung südlich des Europakreisels - 1.Änderung (B 158/1.Ä)"



Land Rheinland-Pfalz
Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd
Neustadt a.d. Weinstraße
Zur Entscheidung
vom 12. November 2013
Az: 43405-02/15-01/NP/A40

Zusammenfassende Erklärung

zur Änderung Nr. 40 des Flächennutzungsplanes im Bereich des Bebauungsplanes "Hochschulerweiterung südlich des Europakreisels - 1.Änderung (B 158/1.Ä)" sowie zum Bebauungsplan "Hochschulerweiterung südlich des Europakreisels - 1.Änderung (B 158/1.Ä)"

Flächennutzungsplanänderung Nr. 40

Die Änderung Nr. 40 des Flächennutzungsplanes war erforderlich geworden, weil die Darstellungen der geplanten Straßenbahntrasse im Bereich des Bebauungsplanes "B 158/1.Ä" geringfügig vom tatsächlich im Flächennutzungsplan dargestellten Verlauf abgewichen sind. Die neu geplante Trasse "verschwenkt" von der Koblenzer Straße (K3) aus in das Plangebiet, quert das Gelände in Nord-Süd- Richtung und wird dann in Richtung Osten entlang der südlichen Grenze des Plangebiets in Richtung Bretzenheim geführt.

Mit der Änderung Nr. 40 des Flächennutzungsplanes wird der zukünftige Trassenverlauf der Straßenbahn auch im Abschnitt des Hochschulerweiterungsgeländes klargestellt. Das Verfahren zur Änderung Nr. 40 des Flächennutzungsplanes der Stadt Mainz im Bereich des Bebauungsplanes "Hochschulerweiterung südlich des Europakreisels - 1.Änderung (B 158/1.Ä)" wurde im vereinfachten Verfahren gemäß § 13 BauGB durchgeführt. Die dabei erforderlichen Verfahrensschritte wurden parallel mit dem Bebauungsplanverfahren "B 158/1.Ä" durchgeführt.

Bebauungsplan "B 158/1.Ä"

Am 05.11.2008 hatte sich der Stadtrat der Stadt Mainz für den Ausbau des Straßenbahnnetzes - mit erster Priorität für die Strecke Hauptbahnhof, Universität und weiter zum Stadtteil Lerchenberg - ausgesprochen. Dabei wurden verschiedene Streckenvarianten auf dem Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Campus untersucht. Zwischenzeitlich wurde für die "Mainzelbahn" eine Trasse verfolgt, die den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes "B 158" nur ganz am östlichen Rand tangierte. Die zum damaligen Zeitpunkt verfolgte Trasse knickte noch vor der Koblenzer Straße 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 in das Plangebiet zu verschieben.

Im Zuge der Prüfung, welche Bebauungspläne im Verlauf der gesamten Streckenführung der "Mainzelbahn" zwischen Hauptbahnhof und Mainz-Lerchenberg geändert werden müssen, wurde festgestellt, dass einzig der rechtskräftige Bebauungsplan "B 158" geändert werden muss.

Die mit dem Bebauungsplan "B 158" ursprünglich verfolgte städtebauliche Konzeption für das Hochschulerweiterungsgelände wird durch die 1.Änderung des "B 158" aufrecht erhalten. Die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung bleiben bestehen. Die festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen bzw. der Flächenzuschnitt im Plangebiet sind an die neuen Gegebenheiten der Straßenbahntrasse angepasst worden.

Aufgrund des erst im Dezember 2009 zur Rechtskraft gebrachten Bebauungsplanes "B 158" waren die wesentlichen zu untersuchenden Umweltbelange im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung und der Änderung des Bebauungsplanes bereits bekannt. Hinzu kamen die auf der Integration der Straßenbahntrasse in das Plangebiet basierenden zusätzlichen Untersuchungsbedarfe (Erschütterungen, magnetische Gleichfeldänderungen) bzw. die dadurch ausgelösten Auswirkungen auf die aus dem Vorgängerverfahren bereits bekannten Umweltbelange (Lärm). Diese auf der Integration der Straßenbahn in das Plangebiet basierenden fachlichen Fragestellungen waren auch Gegenstand der im Rahmen des Verfahrens durchgeführten Behördenbeteiligungen.

Von Seiten der Öffentlichkeit wurden im gesamten Verfahren, sowohl zur Änderung des Flächennutzungsplanes als auch zum Bebauungsplan, keine Anregungen bzw. Stellungnahmen vorgebracht.

Durch schienengebundene Verkehrssysteme wie der Straßenbahn werden Erschütterungsemissionen ausgelöst, die in Gebäude übertragen werden können und hier unter Umständen auch eine belästigende Wirkung für Personen entfalten können. Belästigungen für Personen können sich allerdings ausschließlich bei von Personen wahrnehmbaren Schwingungsintensitäten ergeben. Auf Grund der im Bebauungsplan festgesetzten Trassenführung der Straßenbahn durch das Plangebiet und der im Plangebiet festgesetzten zulässigen Nutzungen ergab sich ein erweitertes Konfliktpotenzial, da schwingungssensible Laboreinrichtungen beispielsweise von Hochschulinstituten durch diese Schwingungsemissionen betroffen sein könnten. Es wurde daher ein Gutachten bezüglich der Schwingungsemissionen im Plangebiet erstellt.

Bezüglich der Aufstellung und des Betriebes schwingungssensibler Laboreinrichtungen gibt es nach heutigem Stand der Technik keine in Fachkreisen allgemein anerkannten und schon gar keine gesetzlichen Anforderungswerte. Daher kann die Klärung der Standortfrage für die Installation und den Betrieb schwingungssensibler bspw. Laboreinrichtungen nur im Zuge einer individuellen Einzelfallbetrachtung erfolgen. Diese bedeutet im Umkehrschluss, dass es für eine verbindliche Regelung im Bebauungsplan an einer belastbaren Grundlage fehlt. Gleichwohl wurde seitens des Fachgutachters empfohlen, einen entsprechenden textlichen Hinweis in den Bebauungsplan als Anstoßwirkung für zukünftige Bauinteressenten zu übernehmen. Diese Empfehlung wurde im Bebauungsplan "B 158/1.Ä" umgesetzt.

Durch den Fahrbetrieb von Straßenbahnen entstehen neben möglichen Erschütterungen auch magnetische Gleichfeldänderungen. Daher wurden im Rahmen des Bauleitplanverfahrens auch die im Plangebiet zu erwartenden Feldänderungen im Rahmen eines weiteren Gutachtens untersucht, berechnet und in Bezug auf die im Plangebiet städtebaulich gewünschten und zulässigen Nutzungen bewertet.

Vergleichbar mit den Auswirkungen der auf dem Straßenbahnbetrieb basierenden Erschütterungen und deren nicht mögliche Einordnung in gesetzliche Anforderungsprofile gilt auch für magnetische Gleichfeldänderungen, dass sich ein allgemeiner Grenzwert für einen "sicheren" Abstand von einer Bahntrasse nach aktuellem Stand der Technik nicht angeben lässt. Ob ein empfindliches Gerät tatsächlich beeinflusst wird, hängt von dessen Aufstellort, dessen Messrichtung und dessen Empfindlichkeit gegenüber Magnetfeldänderungen ab. Eine Festsetzung von Mindestabstandsflächen oder Maximalwerten im Bebauungsplan konnte daher nicht erfolgen. Auf Empfehlung des Fachgutachters wurde daher auch hinsichtlich der magnetischen Gleichfeldänderungen ein entsprechender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

Die Ergebnisse eines neu erstellten Lärmschutzgutachtens bestätigten die bereits im Bebauungsplanverfahren "B 158" ermittelte Vorbelastung durch die umliegenden Straßenverkehrsgeräusche. Ergänzt werden die auf das Plangebiet einwirkenden Verkehrsgeräusche durch die Integration der Straßenbahn bzw. durch deren zukünftigen Fahrbetrieb. Die bereits im Vorgängerbebauungsplan "B 158" getroffenen Maßnahmen zum Lärmschutz konnten daher auch in den Bebauungsplan "B 158/1.Ä" - angepasst an die im neuen schalltechnischen Gutachten ermittelten zusätzlichen Belastungen durch den Straßenbahnbetrieb - übernommen werden.

Der im Bebauungsplanverfahren "B 158" ursprünglich erarbeitete Umgang mit dem klimatisch und lufthygienisch sensiblen Gegebenheiten des Plangebiets konnte ebenso wie das artenschutzrechtliche Kompensationskonzept in den Bebauungsplan "B 158/1.Ä" übertragen werden.

Die Realisierung des Bebauungsplanes "B 158/1.Ä" führt zu Eingriffen in Natur und Landschaft, die nur zum Teil durch Maßnahmen innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches kompensiert werden können. Die Eingriffe des Bebauungsplanes "B 158/1.Ä" werden durch die nachfolgend genannten planinternen und planexternen Ausgleichsmaßnahmen kompensiert:

- Festsetzung einer landespflegerische Ausgleichsmaßnahme im Westen des Plangebiets;
- externe Maßnahme "Bau eines Teiches im Naturschutzgebiet Laubenheimer - Bodenheimer Ried";
- externe Ausgleichsmaßnahme "Gonsbachrenaturierung";
- externe Ausgleichsmaßnahme "Stromtalwiesen Laubenheimer Ried";
- externe Ausgleichsmaßnahme "Rheinufer Laubenheim".

Die durch die Integration der Straßenbahn im Süden des Plangebiets entfallene LE-Fläche wird planextern hergestellt. Ein adäquater Ausgleich erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu der geplanten Straßenbahn.

Die versiegelte Fläche des Bebauungsplanes "B 158/1.Ä" ist nahezu identisch mit dem Vorgängerbebauungsplan "B 158". Bei Nichtdurchführung des Bebauungsplanes "B 158/1.Ä" würde der Vorgängerbebauungsplan "B 158" umgesetzt werden.

Unter Zugrundelegung der o.g. Ausgleichsmaßnahmen wird der Eingriff in Natur und Landschaft im Zuge der Realisierung des Bebauungsplanes "B 158/1.Ä" vollständig kompensiert.

Land Rheinland-Pfalz
Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd
Neustadt a.d. Weinstraße
Zur Entscheidung
vom 27. November 2013
Az.: K3/405-02/MZ-0/HN/PA/40