

zu TOP 24

Aktz.: 61 26 - Neu B 84

Punkt _____ der Tagesordnung

Anfrage Nr. 168/07 der Stadtratsfraktion ödp + Freie Wähler zur Sitzung des Stadtrates am 26.09.2007

hier: Zukunft des Zoll- und Binnenhafens - Wirtschaftlichkeit contra Wohnqualität?

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Zunächst möchte ich zum Ausdruck bringen, dass ich keinen Widerspruch zwischen Wirtschaftlichkeit und Wohnqualität sehe. Die Frage der Wirtschaftlichkeit ist für das Gesamtprojekt - Verlagerung Containerterminal und Entwicklung des neuen Stadtquartiers Zoll- und Binnenhafens - von grundsätzlicher Bedeutung, müssen doch beide aus der Vermarktung des Zollhafens finanziert werden. Ohne Wirtschaftlichkeit wird der aus städtebaulicher Sicht unbefriedigende Status quo erhalten bleiben.

- 1. Wann ist damit zu rechnen, dass der Bebauungsplan für den Bereich des Zoll- und Binnenhafens aufgestellt werden kann? Mit welcher Zeitschiene rechnet die Verwaltung diesbezüglich?**

Die Verwaltung ist zurzeit damit beschäftigt, die Rahmenpläneinhalte so weiterzuentwickeln, dass sie nach abschließender Diskussion im Bauausschuss in einen ersten Bebauungsplanentwurf münden können. Angesichts der sehr komplexen Planungsaufgabe und im Hinblick auf eine Reihe von Fachgutachten, die bereits beauftragt bzw. noch abzuarbeiten sind, ist es derzeit jedoch nicht möglich, konkrete Aussagen zur Zeitschiene zu machen.

- 2. Wie steht die Verwaltung zu den geplanten Hochhäusern? Wie hoch sollen diese werden bzw. über wie viele Vollgeschosse sollen sie verfügen (bitte nach Standorten differenzieren)? Welche Alternativen sieht die Verwaltung zu den Hochhäusern, um die Wirtschaftlichkeit des Projektes zu sichern?**

Nach der Diskussion im Bauausschuss am 13.09.2007 verbleibt nur noch ein Hochhausstandort, und zwar am nördlichen Ende des Hafenbeckens. Im Bauausschuss wurde hier eine Gebäudehöhe entsprechend 11 Vollgeschossen festgelegt. Der Beitrag dieses einen Hochhauses zur Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme kann vernachlässigt werden. Ein höheres Maß an Wirtschaftlichkeit kann vielmehr durch die städtebaulich verträgliche Vergrößerung der Geschossflächen, über das gesamte Plangebiet verteilt, sowie durch den Verzicht auf kostenintensive Infrastrukturmaßnahmen, wie z. B. auf echte Grachten im Bereich der Hafeneinseln erreicht werden. Auch die vom Bauausschuss vorgeschlagene Verlagerung des Standorts Stadtbibliothek/Stadtbücherei/Stadtarchiv an die Rheinallee bzw. an einen Standort außerhalb des Plangebiets kann als Beitrag zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit gesehen werden, da hiermit zusätzliche Wohnnutzung in attraktiver Lage zum Rhein geschaffen werden kann.

- 2 -

Aus städtebaulicher Sicht ist es wünschenswert, an dem einzigen noch verbliebenen Hochpunkt am nördlichen Ende des Hafenbeckens festzuhalten. Dieser war schon Bestandteil des Rahmenplans 2005 und erfüllt wichtige stadtgestalterische Funktionen: Er markiert für den Betrachter aus Richtung Zungenkai sowohl das Ende des Hafenbeckens als auch die Grenze des Wohnquartiers Neustadt und gliedert den Blick in Richtung Norden in erfassbare Abschnitte. Inwieweit er diese Funktion mit nur 11 Geschossen ausfüllen kann, muss Gegenstand eines weiterführenden Qualifizierungsverfahrens sein. Die in diesem Zusammenhang notwendigen Aussagen zu Gebäudeproportionen, zur Fassadengestaltung und zur Ausbildung der Erdgeschosszone kann weder ein Rahmenplan noch ein Bebauungsplan leisten.

Vergleichbare Situationen finden sich in bereits ganz oder teilweise realisierten Hafenprojekten in Frankfurt und Hamburg. An solche Hochhäuser sind natürlich hohe gestalterische Anforderungen zu stellen. Vergleichbare Beispiele gibt es in Mainz nicht. Hier ist das Thema "Hochhaus" aufgrund der durchweg schlechten Beispiele grundsätzlich negativ besetzt, was die aktuelle öffentlich geführte Diskussion leider dominiert hat.

3. Mit welchen technischen Maßnahmen soll entlang der Rheinallee der Schutz der geplanten Wohnungen vor dem Straßenverkehrslärm sichergestellt werden?

Die Fachgutachten hierzu sind noch nicht abgeschlossen. Aufgrund der Erfahrungen aus Bebauungsplänen in vergleichbaren Lagen wird hier ein Bündel von Maßnahmen zur Anwendung kommen müssen: Grundrissorganisation sowie schalldämmte Belüftungseinrichtungen oder auch vorgehängte Fassaden, wie sie z. B. von der M AG bei der Winterhafenbebauung verwendet werden. Konkrete Vorschläge hierzu wird das noch ausstehende Schallgutachten machen.

4. Die Erschließung einer erheblichen Zahl von Parkplätzen über die Straße "Am Zollhafen" hält unsere Fraktion für schwierig. Wie viele Parkplätze sollen über die Straße "Am Zollhafen" erschlossen werden? Wie hoch wird dann die tägliche Verkehrsbelastung unter Berücksichtigung der dort geplanten kulturellen Einrichtungen geschätzt?

Im Rahmen der Workshops für die Entwicklung des Zoll- und Binnenhafens ist die Verkehrsverwaltung davon ausgegangen, dass das Gebiet an drei Punkten (Gaßnerallee, Nahestraße und Am Zollhafen) an die Rheinallee angeschlossen werden soll. Hierbei ist es aus der Sicht der Verwaltung städtebaulich und verkehrlich richtig, die Straße "Am Zollhafen" weiterhin zu nutzen, da sie bereits heute sowohl den Zollhafen als auch die Wohnbebauung an dieser Stelle erschließt und den Verkehr auf die Rheinallee führt.

Für den Industriehafen und den Zoll- und Binnenhafen war im Vorfeld ein externes Verkehrsgutachten erstellt worden, das zunächst als Grundlage noch Gültigkeit besitzt. Während die Anschlüsse Gaßnerallee und Nahestraße den Hauptanteil des zukünftigen Verkehrsaufkommens tragen werden, wird die Straße "Am Zollhafen" eine geringere Verkehrsbedeutung haben. Nach dem o. g. Gutachten werden zukünftig ca. 2.600 Fahrzeuge pro Tag die Straße "Am Zollhafen" nutzen, was einer Verdoppelung des heutigen Verkehrsaufkommens entspricht und vom Querschnitt her verkraftbar ist. Auch die Leistungsfähigkeit im Zuge der Rheinallee ist gewährleistet und wurde im Rahmen des Gutachtens nachgewiesen.

Inwieweit sich noch Veränderungen in der Prognose ergeben, kann erst nach der Festlegung der tatsächlichen Nutzungen genauer bestimmt werden.

- 3 -


5. Wie bewertet die Verwaltung die Vermarktung des Areas mit Blick auf die räumliche Nähe zum geplanten Kohlekraftwerk mit seinen Emissionen?

Hier sind sowohl die tatsächlichen Emissionen als auch die optischen Einflüsse zu nennen.

Die zum Kraftwerk angestellten Immissionsbetrachtungen zu den Themenbereichen "Rauchgasemissionen" und "Lärm" haben die zukünftige Entwicklung des Zollhafengebiets bereits eingespeist, d. h. die Vorkehrungen am Kraftwerk selbst stellen sicher, dass die im Zoll- und Binnenhafen beabsichtigten Nutzungen möglich sind. Näheres hierzu wird das Vorbescheidungsverfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz zum FHKW zeigen; die Stadt Mainz wird hier von der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd als Träger öffentlicher Belange gehört werden.

Problematischer ist die visuelle Beeinträchtigung des Zollhafenquartiers durch das Kraftwerk. Es wird optisch nicht zu vermeiden sein, dass der Kraftwerksblock mit seinen mindestens 110 m Höhe im direkten Blickfeld aus Richtung Zungenkai stehen wird - also von der prominentesten Stelle. Die politische Diskussion um den Verzicht bzw. die höhenmäßige Reduzierung des o. a. nördlichen Hochhauses verschärft diese Problematik zusätzlich.

Mainz, 21. September 2007



Norbert Schüler
Bürgermeister