

zu TOP

Mainz, 16.11.2018

Anfrage 1957/2018 zur Sitzung am 21.11.2018

Schiffsanliegestellen (CDU)

Die geplante Schiffsanliegestellen und die Autoabsetzanlage am Rhein in der Mainzer Neustadt bewegen seit einigen Wochen die Öffentlichkeit. Betroffene Anwohnerinnen und Anwohner kritisieren die Pläne und befürchten Belastungen durch Abgase und Lärm. Bemängelt wird zudem die Kommunikation der und die Information durch die Verwaltung. Insgesamt sind aktuell eine Vielzahl von Fragen offen.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Seit wann läuft das Planfeststellungsverfahren?
2. Welche städtischen Gremien wurden in diesem Prozess in den vergangenen Jahren wann und zu welchen konkreten Themen beteiligt?
3. Wie und wann wurden die Bürgerinnen und Bürger über die Pläne für Schiffsanliegestellen und die Autoabsetzanlage informiert und wie wurden sie am Verfahren beteiligt?
4. Wurden die neuen Anwohnerinnen und Anwohner im Zollhafen vor dem Kauf einer Wohnung darüber informiert, dass in diesem Bereich Liegeplätze für größere Schiffe geplant sind? Wenn ja, wie, von wem und in welchem Umfang? Wenn nein, warum ist dies unterblieben und wer ist dafür verantwortlich?
5. Hat die Verwaltung in Zusammenarbeit mit der zuständigen Bundesbehörde nach alternativen Standorten im Mainzer Stadtgebiet gesucht? Wenn ja, wie sehen die Ergebnisse aus? Wenn nein, warum ist dies angesichts der aktuellen Diskussionen nicht erfolgt?
6. Wie bewertet die Verwaltung die Bedenken bzw. Befürchtungen der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner hinsichtlich der befürchteten Abgas- und Lärmbelastungen?
7. Wie hat die Verwaltung in den letzten Wochen auf die Sorgen und Fragen der Betroffenen reagiert und was hat sie konkret unternommen, um die angespannte Situation zu verbessern?
8. Im Städtebaulichen Vertrag wird auf eine zu treffende gesonderte Vereinbarung mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) hinsichtlich der Liegestellen für die Schifffahrt hingewiesen. Ist diese den Stadtratsfraktionen zugänglich?

9. Der Oberbürgermeister kündigte in einem Zeitungsgespräch an, sich für eine Umweltverträglichkeitsprüfung einzusetzen. Wie weit sind seine Bemühungen diesbezüglich gediehen?
10. Der PKW-Absetzplatz soll im Bedarfsfall als Havarieliegeplatz genutzt werden dürfen. Mit welchen Belastungen müssen in einem solchen Fall die Anwohnerinnen und Anwohner hinsichtlich Lärm durch Reparaturarbeiten und hinsichtlich von Umweltgefahren durch Brand und austretende Stoffe rechnen?
11. In welchem Umfang können an einem solchen Havarieliegeplatz die Reparaturarbeiten durchgeführt werden?
12. Wo gibt es entlang des Rheins ähnliche Einrichtungen und welche Erfahrungen haben betroffene Städte hinsichtlich bestimmter Belastungen mit solchen Havarieliegeplätzen gemacht?
13. Mit welchen Lärmbelastungen müssen die Anwohnerinnen und Anwohner durch das Rangieren und An- und Ablegen der Schiffe rechnen?
14. Wie viel Schiffe werden bei Vollauslastung der geplanten Liegestellen dort maximal gleichzeitig liegen dürfen?
15. Wie viele Schiffe dürfen zeitgleich den PKW-Absetzplatz nutzen?
16. Wo halten künftig Schiffe, die zum PKW-Absetzplatz wollen, aber wegen Belegung des Platzes kurzzeitig warten müssen?
17. Wie viele Schiffe dürfen gleichzeitig warten?
18. Welche Auswirkungen erwartet die Verwaltung hinsichtlich der Schadstoffbelastungen und welche Folgen hat das bezüglich des Urteils des Mainzer Amtsgerichts zum Diesel-Fahrverbot?

Hannsgeorg Schöning
Fraktionsvorsitzender



Antwort zur Anfrage Nr. 1957/2018 der CDU-Stadtratsfraktion betreffend **Schiffsanliegestellen (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Frage 1: Seit wann läuft das Planfeststellungsverfahren?

Antwort: Mit Aufstellung des Bebauungsplans N 84 wurde klar, dass es zu Veränderungen an der Kaimauer des ehemaligen Zoll- und Binnenhafens kommen wird. Spätestens die Beteiligung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung als TÖB im Wasserrechtsverfahren zur Umgestaltung der Kaimauer, das 2013 abgeschlossen wurde, dürfte Anstoß für die jetzige Planung gewesen sein. Eingeleitet wurde das Planfeststellungsverfahren am 16.07.2018.

Frage 2: Welche städtischen Gremien wurden in diesem Prozess in den vergangenen Jahren und wann und zu welchen konkreten Themen beteiligt?

Antwort: Mit der Entwicklung des Zollhafenquartiers hat das Hafenbecken die Funktion eines Hafens verloren; die Anlegemöglichkeiten für Binnenschiffe sind komplett entfallen, was aus Sicht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) als herber Verlust bezeichnet wurde. Die WSV und auch die Ministerien des Landes haben im Laufe des Bebauungsplanverfahrens "N 84" darauf gedrängt, dass die Stadt Unterstützung für die Anlage von Ersatzliegestellen an anderer Stelle signalisiert. Deshalb wurde im Vorfeld des Satzungsbeschlusses zum Zollhafenbebauungsplan "N 84" zwischen der Stadt Mainz, den Stadtwerken Mainz, der Zollhafengesellschaft ZM und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) eine Vereinbarung geschlossen, in der die Stadt der WSV ihre Unterstützung im Planfeststellungsverfahren zur Modernisierung der Schiffsanlegestelle am aktuell beantragten Standort zusicherte.

Im Textteil des Bebauungsplanes "N 84" wird unter Punkt 5 darauf hingewiesen, dass für die Realisierung der Schiffsliegeplätze an der Südmole ein Planfeststellungsverfahren nach Bundeswasserstraßengesetz notwendig ist. In der Planzeichnung wird an entsprechender Stelle an der Südmole durch die Schriftzüge "Schiffsliegeplätze" ein entsprechender optischer Hinweis gegeben. Im Vermerk zur Behördenbeteiligung, der den Gremien in der Sitzungsrunde zum Satzungsbeschluss vorgelegt wurde, wird unter Punkt 20 im Rahmen der Behandlung der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau das Thema "bestehende Schiffsliegeplätze zwischen Südmole und Feldbergplatz" angesprochen, mit dem Hinweis, dass dies kein Regelungsgegenstand der Bauleitplanung ist. Im Vermerk zur 1. Offenlage wird unter Punkt 5, Seite 73, bei der Behandlung der Stellungnahme des Ministeriums des Inneren für Sport und Infrastruktur Bezug auf die damals noch in der Ausarbeitung befindliche Vereinbarung genommen, die z.B. die verpflichtende Nutzung von Stromtankstellen regeln sollte. Somit wurden in abwägungsrelevanten Dokumenten, die den politischen Gremien im Laufe des Verfahrens "N 84" zur Beratung vorgelegt wurden, einzelne Inhalte der besagten Vereinbarung angesprochen.

Frage 3: Wie und wann wurden Bürgerinnen und Bürger über die Pläne für Schiffsanliegestellen und die Autoabsetzanlage informiert und wie wurden sie am Verfahren beteiligt?

Antwort: Die Modernisierung der Schiffsanliegestelle ist ein Vorhaben des Bundes. Der Verpflichtung zur Information der Bürgerinnen und Bürger ist die Planfeststellungsbehörde des Bundes erstmals am 28.07.2015 nachgekommen und hat im Rahmen einer frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im *Cafe 7 Grad* die Öffentlichkeit informiert - angekündigt am 25.07.2015 in der Mainzer Allgemeinen Zeitung. Das Protokoll der Veranstaltung ist Anlage 9 der aktuellen Planfeststellungsunterlagen. An dieser Veranstaltung nahmen 4 Bürgerinnen und Bürger und ein Vertreter der Behörde teil. Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgte einmal vom 20.08. bis 20.09.2018 mit der Möglichkeit Stellungnahmen bis zum 04.10.2018 abzugeben. Eine ergänzende Auslegung läuft derzeit noch vom 02.11.2018 bis 03.12.2018; Anregungen und Bedenken können von jedermann noch bis 17.12.2018 vorgebracht werden.

Frage 4: Wurden die neuen Anwohnerinnen und Anwohner im Zollhafen vor dem Kauf einer Wohnung darüber informiert, dass in diesem Bereich Liegeplätze für größere Schiffe geplant sind? Wenn ja, wie, von wem und in welchem Umfang? Wenn nein, warum ist dies unterblieben und wer ist dafür verantwortlich?

Antwort: Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung hat im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 25 Abs. 3 VwVfG nach vorheriger öffentlicher Ankündigung bereits am 28.07.2015 eine Informationsveranstaltung durchgeführt. Auch aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan N 84 ist ersichtlich, dass an der Südmole ein Schiffsanleger geplant ist.

Frage 5: Hat die Verwaltung in Zusammenarbeit mit der zuständigen Bundesbehörde nach alternativen Standorten im Mainzer Stadtgebiet gesucht? Wenn ja, wie sehen die Ergebnisse aus? Wenn nein, warum ist dies angesichts der aktuellen Diskussion nicht erfolgt?

Antwort: Die Standortauswahl ist Angelegenheit des Maßnahmeträgers (Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bingen). Wie u.a. im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen (Anl.1) unter Kapitel 3.3 beschrieben, wurden Alternativstandorte vom Maßnahmeträger untersucht und geprüft.

Frage 6: Wie bewertet die Verwaltung die Bedenken bzw. Befürchtungen der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner hinsichtlich der befürchteten Abgas- und Lärmbelastungen?

Antwort: Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben beinhalten die Planfeststellungsunterlagen bereits einen Bericht zur Quantifizierung der Lärmimmissionen (Anl. 10). Das Thema Luftreinhaltung ist quantitativ in der Anl. 8 (Einschätzung der Auswirkungen auf die Umwelt) beleuchtet. Zu den Themen Lärm- und Luftbelastung hat die Verwaltung im Planfeststellungsverfahren mit Schr. vom 26.10.2018 Stellung genommen (s. Anl.) und ergänzende Gutachten gefordert.

Frage 7: Wie hat die Verwaltung in den letzten Wochen auf die Sorgen und Fragen der Betroffenen reagiert und was hat sie konkret unternommen, um die angespannte Situation zu verbessern?

Antwort: Schriftliche Eingaben wurden individuell beantwortet, Einwendungen an die Planfeststellungsbehörde weitergeleitet.

Frage 8: Im Städtebaulichen Vertrag wird auf eine zu treffende gesonderte Vereinbarung mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) hinsichtlich der Liegestelle für die Schifffahrt hingewiesen. Ist diese den Stadtratsfraktionen zugänglich?

Antwort: Aus Sicht des Stadtplanungsamtes spricht nichts dagegen, diese Vereinbarung den Stadtratsfraktionen zugänglich zu machen.

Frage 9: Der Oberbürgermeister kündigte in einem Zeitungsgespräch an, sich für eine Umweltverträglichkeitsprüfung einzusetzen. Wie weit sind diese Bemühungen diesbezüglich gediehen?

Antwort: Die Stadt Mainz fordert in ihrer Stellungnahme eine entsprechende Abschätzung.

Frage 10: Der PKW-Absetzplatz soll im Bedarfsfall als Havarieplatz genutzt werden dürfen. Mit welchen Belastungen müssen in einem solchen Fall Anwohnerinnen und Anwohner hinsichtlich Lärm durch Reparaturarbeiten und hinsichtlich von Umweltgefahren durch Brand und austretende Stoffe rechnen?

Antwort: Die Liegestelle wird nicht als Gefahrgutliegestelle ausgewiesen. Sämtliche Liegeplätze dürfen nur von Schiffen genutzt werden, die keine gefährlichen Güter gemäß § 3 14 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (entzündbare, gesundheitsschädliche oder explosive Stoffe) transportieren. In einem Havariefall können dort nur kleinere Reparaturarbeiten durchgeführt werden, wodurch es jedoch nicht zu einer größeren Lärmbelastung kommt.

Frage 11: In welchem Umfang können an einem solchen Havarieliegeplatz die Reparaturarbeiten durchgeführt werden?

Antwort: In einem Havariefall können nur kleinere Reparaturmaßnahmen durchgeführt werden.

Frage 12: Wo gibt es entlang des Rheins ähnliche Einrichtungen und welche Erfahrungen haben betroffene Städte hinsichtlich bestimmter Belastungen mit solchen Havarieliegeplätzen gemacht?

Antwort: In Bingen erfolgt derzeit der Bau einer Schiffsliegestelle, sowie eines Havarieliegeplatzes. Die Anlage soll in ca. 2 Wochen fertiggestellt sein. Aufgrund der kurzen Terminvorgabe, konnte jedoch keine weitergehende Recherche bezüglich Erfahrungen in betroffenen Städten erfolgen.

Frage 13: Mit welchen Lärmbelastungen müssen die Anwohnerinnen und Anwohner durch das Rangieren und An- und Ablegen der Schiffe rechnen?

Zu den Themen Lärm- und Luftbelastung hat die Verwaltung im Planfeststellungsverfahren mit Schr. vom 26.10.2018 Stellung genommen (s. Anl.) und ergänzende Gutachten gefordert.

Frage 14: Wie viel Schiffe werden bei Volllastung der geplanten Liegestelle dort maximal gleichzeitig liegen dürfen?

Gemäß Erläuterungsbericht (Anl. 1, S. 18 ff) ist eine Belegung mit vier kleinen Schiffseinheiten (Länge 80 bis 110 m) hintereinander und vier Schiffen (Breite max. 13 m) nebeneinander möglich, aber nicht der Regelfall. Im Normalfall werden dort eher maximal bis zu drei Schiffe in einer Dreierreihe liegen.

Frage 15: Wie viele Schiffe dürfen zeitgleich den PKW-Absetzplatz nutzen?

Antwort: Generell kann der PKW-Absetzplatz nur nacheinander und nicht parallel genutzt werden.

Frage 16: Wo halten künftig Schiffe, die zum PKW-Absetzplatz wollen, aber wegen Belegung des Platzes kurzzeitig warten müssen?

Antwort: In der Regel sprechen sich die Schiffe per Funk untereinander ab, verlangsamen Ihre Fahrt, da der Absetzplatz nur von einem Schiff genutzt werden darf.

Frage 17: Wie viele Schiffe dürfen gleichzeitig warten?

Antwort: Da sich die Schiffe per Funk untereinander verständigen, wird es wahrscheinlich nicht zu mehreren wartenden Schiffen vor dem PKW-Absetzplatz kommen.

Frage 18: Welche Auswirkungen erwartet die Verwaltung hinsichtlich der Schadstoffbelastungen und welche Folgen hat das bezüglich des Urteils des Mainzer Amtsgerichts zum Dieselfahrverbot?

Antwort: Das Urteil des Verwaltungsgerichts Mainz bezieht sich auf überschrittene Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid. Dieser beträgt 40 Mikrogramm/m³. An den nächst gelegenen Messpunkten des Landesamtes für Umwelt am Konrad-Adenauer-Ufer und am Feldbergplatz liegen die Jahresmittelwerte bei etwa 30 Mikrogramm/m³, also deutlich unter dem Grenzwert.

Grundsätzliche Anmerkungen:

- zum Verfahren:

Das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren zur Modernisierung der Schiffliegestelle ist vom Wasserstraßen und Schifffahrtsamt Bingen beantragt worden und wird von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) als Planfeststellungsbehörde betrieben. Es ist kein Verfahren der Stadt Mainz. Die Stadt Mainz hat hier keine Verfahrens- und Entscheidungskompetenz. Die Stadt ist Betroffene, wird gemäß den Vorgaben des Verwaltungsverfahrensgesetzes „angehört“ und wird diese Beteiligungsmöglichkeit nutzen. Die GDWS wird so dann alle eingegangenen Stellungnahmen prüfen und darüber entscheiden – auch über vorgeschlagene Alternativstandorte und auch darüber, ob unzumutbare Beeinträchtigungen vorliegen.

- zur Historie

Der Zoll- und Binnenhafen wurde zusammen mit der Mainzer Neustadt um ca. 1870 vom Mainzer Stadtbaumeister Eduard Kreyßig geplant. Der Zoll- und Binnenhafen wurde im Juli 1887 eröffnet. Seit dem befindet sich hier eine Schiffsanlegemöglichkeit. Bis weit in die 1960er Jahre wurden am gesamten Uferabschnitt bis zur Theodor-Heuss-Brücke Waren und Güter umgeschlagen. Das für die Bevölkerung attraktive begrünte Ufer entstand Ende der 1970er Jahre.

Es geht daher in dem laufenden Planfeststellungsverfahren um die Modernisierung einer bereits seit ca. 130 Jahren bestehenden Schiffsliegestelle.

Der Grund weshalb die alte Schiffsliegestelle in den letzten Jahren in der Bevölkerung nicht wahrgenommen wurde, liegt darin, dass seit der Freilegung der historischen Kaimauer und den Baumaßnahmen an und auf der Südmole ein Liegen für die Binnenschiffe hier aus Sicherheitsgründen nicht möglich war. Die Zollhafen Mainz GmbH & Co.KG, als Entwickler des neuen Stadtquartiers, hat deshalb der Binnenschifffahrt das Liegen an ihrer Grundstücksfläche an der Nordmole, interimweise und befristet gestattet. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat in dieser Zeit ihre Aufgabe wahrgenommen und das Planfeststellungsverfahren für die Modernisierung der Schiffsliegestelle an der Südmole vorbereitet.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens N 84 wurde das Nebeneinander von einer überwiegenden Wohnnutzung im neuen Stadtquartier und der Schiffsliegestelle bereits geprüft. Die Verträglichkeit der beiden Nutzungen wurde bejaht. Die Schiffsliegestelle wurde in der Begründung, in den Hinweisen und in der Plangrafik des Bebauungsplanes bereits thematisiert. Eine Information der Öffentlichkeit über die Schiffsliegestelle seitens der Stadt fand insoweit im Rahmen der Bauleitplanung bereits vor Jahren statt.

Mainz, 20.11.2018

In Vertretung

gez. Beck

Günter Beck
Bürgermeister

zu TOP

Mainz, 12.11.2018

Anfrage 1926/2018 zur Sitzung am 21.11.2018 Schiffsanlieger am Rhein (FDP)

Die geplante Autoabsetzanlage und die Schiffsanlieger am Rhein berühren die neuen Freizeit- und Wohnbereiche am Zollhafen. Die Planungen haben, obwohl schon lange bekannt, bei den unmittelbar betroffenen Anliegern, Fragen aufgeworfen und erhebliche Proteste ausgelöst. Die Kritik richtet sich gegen eine fehlende Suche nach Alternativstandorten, befürchtete Belastungen durch Emissionen von Lärm und Abgasen sowie eine fehlende Information im Vorfeld und mangelhafte Kommunikation.

Gleichzeitig ist Mainz traditionelle Hafenstadt an der wichtigen Verkehrsader Rhein und profitiert in hohem Maße vom Schiffsverkehr (Containerhafen, Touristik). Es ist deshalb auch eine wichtige Aufgabe der Stadt, ihren Teil für die erforderliche Infrastruktur der Schifffahrt auf dem Rhein zur Verfügung zu stellen.

Die Diskussion wird zwischenzeitlich nicht mehr sachlich geführt, im Interesse der Anlieger am Rheinufer und der betroffenen Binnenschiffer ist aber eine an der Sache orientierte Abwägung der Interessen erforderlich.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Seit wann laufen die Planungen für die Schiffsanliegeplätze in diesem Bereich des Rheinufers?
2. Hat die Verwaltung zusammen mit der zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung Alternativen geprüft, bzw. gibt es alternative Standorte im Stadtgebiet? Wenn ja, wo?
3. Hat es im Vorfeld eine Bürgerinformation oder –beteiligung geben und konnten die neuen Anwohner, z.B. beim Kauf einer Wohnung, erkennen, dass dort Anliegeplätze für Schiffe vorgesehen sind?
4. In welcher Weise werden die Bürger im laufenden Planfeststellungsverfahren beteiligt?
5. Wie sind die Aspekte Lärm- und Luftbelastung in das laufende Verfahren eingeflossen?

6. Wie beurteilt die Verwaltung die befürchteten Emissionen durch Luftschadstoffe und Lärm durch die anlegenden Schiffe?
7. Wo sind die Liegeplätze konkret vorgesehen und wie viele Schiffe können maximal gleichzeitig an den geplanten Liegeplätzen liegen?
8. Mit welcher durchschnittlichen Auslastung bzw. Belegung ist zu rechnen und wie viele Anlege- und Ablegevorgänge werden voraussichtlich täglich bzw. im Monat an den geplanten Anlagen stattfinden?
9. Wie oft wird voraussichtlich die Autoabsetzanlage täglich bzw. im Monat genutzt und wie lange dauert in der Regel ein derartiger Vorgang? Werden dort dauerhaft Schiffe liegen oder lediglich für den Absetzvorgang?
10. Vorgesehen ist die Installation einer Landstromversorgung. Können die Schiffseigner verpflichtet werden, diese Landstromversorgung (gem. Luftreinhalteplan) zu nutzen und die Motoren während der Liegezeiten abzuschalten?
11. Können alle Schiffe mit Landstrom versorgt werden?

Koppius, Walter



Antwort zur Anfrage Nr. 1926/2018 der FDP-Stadtratsfraktion betreffend **Schiffsanlieger am Rhein (FDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Frage 1: Seit wann laufen die Planungen?

Antwort: Mit Aufstellung des Bebauungsplans N 84 wurde klar, dass es zu Veränderungen an der Kaimauer des ehemaligen Zoll- und Binnenhafens kommen wird. Spätestens die Beteiligung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung als TÖB im Wasserrechtsverfahren zur Umgestaltung der Kaimauer, das 2013 abgeschlossen wurde, dürfte Anstoß für die jetzige Planung gewesen sein.

Frage 2: Hat die Verwaltung zusammen mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung Alternativen geprüft, bzw. gibt es alternative Standorte im Stadtgebiet? Wenn ja, Wo?

Antwort: Wie u.a. im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen (Anlage 1) unter Kapitel 3.3 beschrieben, wurden Alternativstandorte vom Maßnahmeträger (Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bingen) untersucht und geprüft.

Frage 3: Hat es im Vorfeld eine Bürgerinformation oder –beteiligung gegeben und konnten die Anwohner erkennen, dass dort Anliegeplätze für Schiffe vorgesehen sind?

Antwort: Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung hat im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 25 Abs. 3 VwVfG nach vorheriger öffentlicher Ankündigung bereits am 28.07.2015 eine Informationsveranstaltung durchgeführt. Auch aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan N 84 ist ersichtlich, dass an der Südmole ein Schiffsanleger geplant ist.

Frage 4: In welcher Weise werden die Bürger im laufenden Planfeststellungsverfahren beteiligt?

Antwort: Die Öffentlichkeit wird entsprechend der Vorgaben des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des Bundeswasserstraßengesetzes beteiligt. Informationen sind außerdem über die Internetseite der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung www.gdws.wsv.bund.de zugänglich.

Frage 5: Wie sind die Aspekte Lärm- und Luftbelastung in das laufende Verfahren eingeflossen?

Antwort: Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben beinhalten die Planfeststellungsunterlagen bereits einen Bericht zur Quantifizierung der Lärmimmissionen (Anl. 10). Das Thema Luftreinhaltung ist quantitativ in der Anl. 8 (Einschätzung der Auswirkungen auf die Umwelt) beleuchtet.

Frage 6: Wie beurteilt die Verwaltung die befürchteten Emissionen durch Luftschadstoffe und Lärm durch die anlegenden Schiffe?

Antwort: Zu den Themen Lärm- und Luftbelastung hat die Verwaltung im Planfeststellungsverfahren mit Schr. vom 26.10.2018 Stellung genommen (siehe Anlage) und ergänzende Gutachten gefordert.

Frage 7: Wo sind die Liegeplätze konkret vorgesehen und wie viele Schiffe können maximal gleichzeitig an den genannten Liegeplätzen liegen?

Frage 8: Mit welcher durchschnittlichen Belegung ist zu rechnen und wie viele Anlege- und Ablegevorgänge werden täglich bzw. im Monat an den geplanten Anlagen stattfinden?

Antwort: Wie aus den Planfeststellungsunterlagen ersichtlich, sind die Liegeplätze an der Südmole bei Rhein-km 499,3 bis 500,1 vorgesehen. Gemäß Erläuterungsbericht (Anl. 1, S. 18 ff) ist eine Belegung mit vier kleinen Schiffseinheiten (Länge 80 bis 110 m) hintereinander und vier Schiffen (Breite max. 13 m) nebeneinander möglich, aber nicht der Regelfall. Im Normalfall werden dort eher maximal bis zu drei Schiffe in einer Dreierreihe liegen.

Ausweislich des Anhangs E (Stellungnahmen der Bundesanstalt für Gewässerkunde zu Lärm- und Schadstoffgutachten) der Anlage 8 (Einschätzung der Auswirkungen auf die Umwelt) der Planfeststellungsunterlagen geht der Maßnahmeträger (Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bingen) von maximal 16 An- und 16 Ablegevorgängen pro Tag aus.

Frage 9: Wie oft wird voraussichtlich die Autoabsetzanlage täglich bzw. im Monat genutzt und wie lange dauert in der Regel ein derartiger Vorgang? Werden dort dauerhaft Schiffe liegen oder lediglich für den Absetzvorgang?

Antwort: Hier geht das WSA Bingen von maximal 6 Autoabsetzvorgängen pro Tag aus. Ein Absetzvorgang dauert ca. 30 Minuten. Die Schiffe liegen dort nur während des Absetzvorgangs.

Frage 10: Können die Schiffseigner verpflichtet werden, die Landstromversorgung (gem. Luftreinhalteplan) zu nutzen und die Motoren während der Liegezeiten abzuschalten?

Antwort: Ja; dies ist planungsseitig bereits so vorgesehen.

Frage 11: Können alle Schiffe mit Landstrom versorgt werden?

Antwort: Dies ist ebenfalls so vorgesehen.

Grundsätzliche Anmerkungen:

- zum Verfahren:

Das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren zur Modernisierung der Schiffliegestelle ist vom Wasserstraßen und Schifffahrtsamt Bingen beantragt worden und wird von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) als Planfeststellungsbehörde betrieben. Es ist kein Verfahren der Stadt Mainz. Die Stadt Mainz hat hier keine Verfahrens- und Entscheidungskompetenz. Die Stadt ist Betroffene, wird gemäß den Vorgaben des Verwaltungsverfahrensgesetzes „angehört“ und wird diese Beteiligungsmöglichkeit nutzen. Die GDWS wird so dann alle eingegangenen Stellungnahmen prüfen und darüber entscheiden – auch über vorgeschlagene Alternativstandorte und auch darüber, ob unzumutbare Beeinträchtigungen vorliegen.

- zur Historie

Der Zoll- und Binnenhafen wurde zusammen mit der Mainzer Neustadt um ca. 1870 vom Mainzer Stadtbaumeister Eduard Kreyßig geplant. Der Zoll- und Binnenhafen wurde im Juli 1887 eröffnet. Seitdem befindet sich hier eine Schiffsanlegemöglichkeit. Bis weit in die 1960er Jahre wurden am gesamten Uferabschnitt bis zur Theodor-Heuss-Brücke Waren und Güter umgeschlagen. Das für die Bevölkerung attraktive begrünte Ufer entstand Ende der 1970er Jahre.

Es geht daher in dem laufenden Planfeststellungsverfahren um die Modernisierung einer bereits seit ca. 130 Jahren bestehenden Schiffsliegestelle.

Der Grund weshalb die alte Schiffsliegestelle in den letzten Jahren in der Bevölkerung nicht wahrgenommen wurde, liegt darin, dass seit der Freilegung der historischen Kaimauer und den Baumaßnahmen an und auf der Südmole ein Liegen für die Binnenschiffe hier aus Sicherheitsgründen nicht möglich war. Die Zollhafen Mainz GmbH & Co. KG, als Entwickler des neuen Stadtquartiers, hat deshalb der Binnenschifffahrt das Liegen an ihrer Grundstücksfläche an der Nordmole, interimswise und befristet gestattet. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat in dieser Zeit ihre Aufgabe wahrgenommen und das Planfeststellungsverfahren für die Modernisierung der Schiffsliegestelle an der Südmole vorbereitet.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens N 84 wurde das Nebeneinander von einer überwiegenden Wohnnutzung im neuen Stadtquartier und der Schiffsliegestelle bereits geprüft. Die Verträglichkeit der beiden Nutzungen wurde bejaht. Die Schiffsliegestelle wurde in der Begründung, in den Hinweisen und in der Plangrafik des Bebauungsplanes bereits thematisiert. Eine Information der Öffentlichkeit über die Schiffsliegestelle seitens der Stadt fand insoweit im Rahmen der Bauleitplanung bereits vor Jahren statt.

Mainz, 20.11.2018

In Vertretung

gez. Beck

Günter Beck
Bürgermeister

zu TOP

Mainz, 07.11.2018

Anfrage 1904/2018 zur Sitzung am 21.11.2018

Schiffliegstellen am Zollhafen (MBF)

Auch der Stadtverwaltung wird bekannt sein, dass sich eine Bürgerinitiative Neustadt-Ufer Mainz an alle Stadträte (m/w) bzw. zumindest an alle Stadtratsfraktionen gewandt hat mit der Bitte, das Planfeststellungsverfahren für die Modernisierung der Schiffsliegestelle am Zollhafen nochmals kritisch zu überdenken und mögliche Alternativen zu suchen.

Konkret wird vorgetragen, dass die Binnenschiffer zwar selbstverständlich die Möglichkeit haben müssten, ihre Schiffe anzulegen und ihre PKWs abzusetzen, dass aber dadurch negative Auswirkungen entstünden wie z.B:

1. Lärm und Schafstoffemissionen durch z.T. jahrzehntealte Dieselmotoren
2. Störung der Nachtruhe im Wohngebiet
3. Nutzungsbeeinträchtigungen für einen angeblich nur 15 m entfernten Spielplatz und den angeblich nur 30 m entfernten Feldbergplatz, welcher als Pausenhof von 2 Schulen genutzt wird.

Wir fragen daher an:

1. Ist es richtig, dass die Schiffsanlegestelle für bis zu 16 Binnenschiffe geplant und vorgesehen ist?
Falls ja, warum wurden dann angeblich immer nur 2- 3 Schiffe erwähnt und dargestellt?
2. Ist durch den Einsatz schwerer Ramm-, Bohr- und Abbruchmaschienen mit negativen Auswirkungen auf die bestehenden Gebäude zu rechnen?
Falls nein, warum nicht?
Falls ja, wie soll dem begegnet werden?
3. Wurden Alternativstandorte hinreichend geprüft?
Falls nein, warum nicht?
Falls ja,
 - a. welche sind das?
 - b. was spricht sowohl für als auch gegen diese Standorte?
4. Gibt es eine Umweltverträglichkeitsprüfung?
Falls nein, warum nicht?

Prof. Dr. Jürgen v. Stuhr
Stellv. Fraktionsvorsitzenden

f.d.R J Stuhr



Antwort zur Anfrage Nr. 1904/2018 der Sonstige Mitglieder betreffend **Schifflegstellen am Zollhafen (MBF)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Frage 1: Ist es richtig, dass die Schiffsanlegestelle für bis zu 16 Binnenschiffe geplant und vorgesehen ist?

Falls ja, warum wurden dann angeblich immer nur 2-3 Schiffe erwähnt und dargestellt?

Antwort: Gemäß Erläuterungsbericht (Anl. 1, S. 18 ff) ist eine Belegung mit vier kleinen Schiffs-einheiten (Länge 80 bis 110 m) hintereinander und vier Schiffen (Breite max. 13 m) nebeneinander möglich, aber nicht der Regelfall. Im Normalfall werden dort eher maximal bis zu drei Schiffe in einer Dreierreihe liegen. Die Bundesanstalt für Gewässerkunde hat sich im Anhang E der Anlage der Planfeststellungsunterlagen hierzu geäußert.

Frage 2: Ist durch den Einsatz schwerer Ramm-, Bohr- und Abbruchmaschinen mit negativen Auswirkungen auf die bestehenden Gebäude zu rechnen?

Falls nein, warum nicht?

Falls ja, wie soll dem begegnet werden?

Antwort: Gemäß Anlage 10 der Planfeststellungsunterlagen (Bericht zur Quantifizierung der mit dem Bau verbundenen Lärmimmissionen und mögliche Maßnahmen der Lärminderung) sind lärmindernde Maßnahmen vorgesehen. In der Stellungnahme der Stadt Mainz vom 26.10.2018 (siehe Anlage) sind wir sowohl auf den Lärm durch die Bautätigkeit als auch den Betrieb der Anlage eingegangen. Die lärmindernden Maßnahmen dürften auch die Auswirkungen auf bestehende Gebäude minimieren. Die wesentlichen Arbeiten werden mit schwimmenden Geräten vom Wasser aus durchgeführt. Um die Dalben und Auflagerpfähle möglichst erschütterungsarm einzubringen, ist eine besondere Bauweise (siehe Anlage 1 Erläuterungsbericht aus den Planfeststellungsunterlagen) vorgesehen. Durch die landseitigen Anlagenteile wird es voraussichtlich nicht zu Auswirkungen auf bestehende Gebäude kommen.

Frage 3: Wurden Alternativstandorte hinreichend geprüft?

Falls nein, warum nicht?

Falls ja, a) welche sind das?

b) was spricht sowohl für als auch gegen diese Standorte?

Antwort: Wie u.a. im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen (Anl.1) unter Kapitel 3.3 beschrieben, wurden Alternativstandorte vom Maßnahmeträger (Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bingen) untersucht und geprüft.

Frage 4: Gibt es eine Umweltverträglichkeitsprüfung?

Falls nein, warum nicht?

Antwort: Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben beinhalten die Planfeststellungsunterlagen eine Einschätzung der Auswirkungen auf die Umwelt (Anlage 8).

Grundsätzliche Anmerkungen:

- zum Verfahren:

Das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren zur Modernisierung der Schiffliegestelle ist vom Wasserstraßen und Schifffahrtsamt Bingen beantragt worden und wird von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) als Planfeststellungsbehörde betrieben. Es ist kein Verfahren der Stadt Mainz. Die Stadt Mainz hat hier keine Verfahrens- und Entscheidungskompetenz. Die Stadt ist Betroffene, wird gemäß den Vorgaben des Verwaltungsverfahrensgesetzes „angehört“ und wird diese Beteiligungsmöglichkeit nutzen. Die GDWS wird so dann alle eingegangenen Stellungnahmen prüfen und darüber entscheiden – auch über vorgeschlagene Alternativstandorte und auch darüber, ob unzumutbare Beeinträchtigungen vorliegen.

- zur Historie

Der Zoll- und Binnenhafen wurde zusammen mit der Mainzer Neustadt um ca. 1870 vom Mainzer Stadtbaumeister Eduard Kreyßig geplant. Der Zoll- und Binnenhafen wurde im Juli 1887 eröffnet. Seitdem befindet sich hier eine Schiffsanlegemöglichkeit. Bis weit in die 1960er Jahre wurden am gesamten Uferabschnitt bis zur Theodor-Heuss-Brücke Waren und Güter umgeschlagen. Das für die Bevölkerung attraktive begrünte Ufer entstand Ende der 1970er Jahre.

Es geht daher in dem laufenden Planfeststellungsverfahren um die Modernisierung einer bereits seit ca. 130 Jahren bestehenden Schiffsliegestelle.

Der Grund weshalb die alte Schiffsliegestelle in den letzten Jahren in der Bevölkerung nicht wahrgenommen wurde, liegt darin, dass seit der Freilegung der historischen Kaimauer und den Baumaßnahmen an und auf der Südmole ein Liegen für die Binnenschiffe hier aus Sicherheitsgründen nicht möglich war. Die Zollhafen Mainz GmbH & Co.KG, als Entwickler des neuen Stadtquartiers, hat deshalb der Binnenschifffahrt das Liegen an ihrer Grundstücksfläche an der Nordmole, interimswise und befristet gestattet. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat in dieser Zeit ihre Aufgabe wahrgenommen und das Planfeststellungsverfahren für die Modernisierung der Schiffsliegestelle an der Südmole vorbereitet.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens N 84 wurde das Nebeneinander von einer überwiegenden Wohnnutzung im neuen Stadtquartier und der Schiffsliegestelle bereits geprüft. Die Verträglichkeit der beiden Nutzungen wurde bejaht. Die Schiffsliegestelle wurde in der Begründung, in den Hinweisen und in der Plangrafik des Bebauungsplanes bereits thematisiert. Eine Information der Öffentlichkeit über die Schiffsliegestelle seitens der Stadt fand insoweit im Rahmen der Bauleitplanung bereits vor Jahren statt.

Mainz, 20.11.2018

In Vertretung

gez. Beck

Günter Beck
Bürgermeister

Anlage: Stellungnahme der Stadt Mainz vom 26.10.2018

zu TOP

Mainz, 12.11.2018

Anfrage 1917/2018 zur Sitzung am 21.11.2018

Geplante Schiffsliestelle und Autoabsetzplatz an der Südmole und entlang der Taunusstraße (ÖDP)

Das laufende Planfeststellungsverfahren für die Modernisierung der Schiffsliestege am Zollhafen Mainz (Rh-km 499,3 bis 500,1) sowie der Bau des Autoabsetzplatzes im Bereich der Taunusstraße bzw. des Feldbergplatzes sorgen in der Bevölkerung für umfassenden Protest. Dazu hat sich auch eine entsprechende Bürgerinitiative gebildet.

Wir fragen an:

1. Wie viele und welche Stellungnahmen hat die Stadt Mainz bisher im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abgegeben? Welche städtischen Gremien wurden darüber informiert?
2. Welche möglichen alternativen Standorte hat die Verwaltung in den Gesprächen mit der Bundeswasserstraßenverwaltung erörtert?
3. Wie beurteilt die Verwaltung die Gesundheitsgefahren durch Abgase und Lärm für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner? Dazu zählen u.E. nicht nur die Abgase durch die Dieselmotoren bei Fahrmanövern an den geplanten Schiffsliestegeplätzen, sondern auch die erforderliche Entgasung von Tankschiffen. Dazu bitten wir um weitergehende Ausführungen in der Antwort auf diese Anfrage.
4. Im Bebauungsplan N84 „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen“ werden in der Tat die Schiffsliestegeplätze entlang der Südmole dargestellt, obgleich in der Begründung der Änderung des Flächennutzungsplans darauf hingewiesen wurde, dass die Wasserflächen nicht Bestandteil des Bebauungsplans seien. Wie kommt der Oberbürgermeister bzw. die Verwaltung jedoch zur Auffassung, dass nicht nur die Anwohnerinnen und Anwohner an der Südmole, sondern auch die Menschen, die am Feldbergplatz bzw. der Taunusstraße wohnen, über diese Maßnahme hätten informiert sein sollen?
5. Wie beurteilt die Verwaltung die Auswirkungen auf die Denkmalschutzzone Feldbergplatz?

Dr. Claudius Moseler
Fraktionsvorsitzender



Antwort zur Anfrage Nr. 1917/2018 der ÖDP-Stadtratsfraktion betreffend **Geplante Schiffsliegestelle und Autoabsetzplatz an der Südmole und entlang der Taunusstraße (ÖDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Frage 1: Wie viele und welche Stellungnahmen hat die Stadt Mainz bisher im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abgegeben? Welche städtischen Gremien wurden darüber informiert?

Antwort: Seitens der Stadtverwaltung Mainz wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bisher eine Stellungnahme abgegeben, die vorher mit dem Stadtvorstand abgestimmt wurde (siehe Anlage).

Frage 2: Welche möglichen alternativen Standorte hat die Verwaltung in den Gesprächen mit der Bundeswasserstraßenverwaltung erörtert?

Antwort: Die Standortauswahl ist Angelegenheit des Maßnahmeträgers (Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bingen). Wie u.a. im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen (Anl.1) unter Kapitel 3.3 beschrieben, wurden Alternativstandorte vom Maßnahmeträger untersucht und geprüft.

Frage 3: Wie beurteilt die Verwaltung die Gesundheitsgefahren durch Abgase und Lärm für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner? Dazu zählen u.E. nicht nur die Abgase durch die Dieselmotoren bei Fahrmanövern an den geplanten Schiffsliegestellen, sondern auch die erforderliche Entgasung von Tankschiffen. Dazu bitten wir um weitergehende Ausführungen in der Antwort auf diese Anfrage.

Antwort: Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben beinhalten die Planfeststellungsunterlagen bereits einen Bericht zur Quantifizierung der Lärmimmissionen (Anl. 10). Das Thema Luftreinhaltung ist quantitativ in der Anl. 8 (Einschätzung der Auswirkungen auf die Umwelt) beleuchtet. Zu den Themen Lärm- und Luftbelastung hat die Verwaltung im Planfeststellungsverfahren mit Schr. vom 26.10.2018 Stellung genommen (s. Anl.) und ergänzende Gutachten gefordert.

Frage 4: Im Bebauungsplan N84 „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen“ werden in der Tat die Schiffsliegeplätze entlang der Südmole dargestellt, obgleich in der Begründung der Änderung des Flächennutzungsplans darauf hingewiesen wurde, dass die Wasserflächen nicht Bestandteil des Bebauungsplans seien. Wie kommt der Oberbürgermeister bzw. die Verwaltung jedoch zur Auffassung, dass nicht nur die Anwohnerinnen und Anwohner an der Südmole, sondern auch die Menschen, die am Feldbergplatz bzw. der Taunusstraße wohnen, über diese Maßnahme hätten informiert sein sollen?

Antwort: Hierbei handelt es sich nicht um ein Vorhaben der Stadt, sondern des Bundes. Informationen erfolgen durch die Planfeststellungsbehörde (=GDWS).

Die GDWS hat am 28.07.2015 eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung im Cafe 7 Grad durchgeführt – angekündigt am 25.07.2015 in der AZ. Das Protokoll ist Anlage 9 der Planfeststellungsunterlagen.

Teilnehmer:

- Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, H. Meßmer
- 4 Bürger, davon 1 Fragesteller
- Vertreter politischer Parteien: 0

Frage 5: Wie beurteilt die Verwaltung die Auswirkungen auf die Denkmalschutzzone Feldbergplatz?

Die geschützte Denkmalzone „Feldbergplatz“ umfasst die historische Bebauung der Rheinufererweiterung zwischen Frauenlobstraße und Zollhafen, die ab 1887 bis in die ersten Jahre des 20. Jahrhunderts mit blockrandbegleitenden Wohnhäusern und öffentlichen Gebäuden erfolgte.

Die zwischen Südmole und Feldbergplatz geplante Schiffsliagegestelle liegt nicht in der Umgebung im Sinne des § 4 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz (DSchG), der die Umgebung eines unbeweglichen Kulturdenkmals definiert. Gegenstand des Denkmalschutzes ist die Umgebung eines unbeweglichen Kulturdenkmals, soweit sie für dessen Bestand, Erscheinungsbild oder städtebauliche Wirkung von Bedeutung ist. Weder im Bestand, Erscheinungsbild noch in der städtebaulichen Wirkung liegen erhebliche Auswirkungen durch die Schiffsliagegestelle auf die Denkmalzone „Feldbergplatz“ vor.

Von der geplanten Schiffsliagegestelle sind lediglich die Umgebung der geschützten Denkmalzone „Rheinufer“ mit der Rheinkehlbefestigung sowie die Denkmalzone „Zoll- und Binnenhafen“ betroffen.

Grundsätzliche Anmerkungen:

- zum Verfahren:

Das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren zur Modernisierung der Schiffsliagegestelle ist vom Wasserstraßen und Schifffahrtsamt Bingen beantragt worden und wird von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) als Planfeststellungsbehörde betrieben. Es ist kein Verfahren der Stadt Mainz. Die Stadt Mainz hat hier keine Verfahrens- und Entscheidungskompetenz. Die Stadt ist Betroffene, wird gemäß den Vorgaben des Verwaltungsverfahrensgesetzes „angehört“ und wird diese Beteiligungsmöglichkeit nutzen. Die GDWS wird so dann alle eingegangenen Stellungnahmen prüfen und darüber entscheiden – auch über vorgeschlagene Alternativstandorte und auch darüber, ob unzumutbare Beeinträchtigungen vorliegen.

- zur Historie

Der Zoll- und Binnenhafen wurde zusammen mit der Mainzer Neustadt um ca. 1870 vom Mainzer Stadtbaumeister Eduard Kreyßig geplant. Der Zoll- und Binnenhafen wurde im Juli 1887 eröffnet. Seitdem befindet sich hier eine Schiffsanlegemöglichkeit. Bis weit in die 1960er Jahre wurden am gesamten Uferabschnitt bis zur Theodor-Heuss-Brücke Waren und Güter umgeschlagen. Das für die Bevölkerung attraktive begrünte Ufer entstand Ende der 1970er Jahre.

Es geht daher in dem laufenden Planfeststellungsverfahren um die Modernisierung einer bereits seit ca. 130 Jahren bestehenden Schiffsliagegestelle.

Der Grund weshalb die alte Schiffsliegestelle in den letzten Jahren in der Bevölkerung nicht wahrgenommen wurde, liegt darin, dass seit der Freilegung der historischen Kaimauer und den Baumaßnahmen an und auf der Südmole ein Liegen für die Binnenschiffe hier aus Sicherheitsgründen nicht möglich war. Die Zollhafen Mainz GmbH & Co.KG, als Entwickler des neuen Stadtquartiers, hat deshalb der Binnenschifffahrt das Liegen an ihrer Grundstücksfläche an der Nordmole, interimweise und befristet gestattet. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat in dieser Zeit ihre Aufgabe wahrgenommen und das Planfeststellungsverfahren für die Modernisierung der Schiffsliegestelle an der Südmole vorbereitet.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens N 84 wurde das Nebeneinander von einer überwiegen- den Wohnnutzung im neuen Stadtquartier und der Schiffsliegestelle bereits geprüft. Die Verträglichkeit der beiden Nutzungen wurde bejaht. Die Schiffsliegestelle wurde in der Begründung, in den Hinweisen und in der Plangrafik des Bebauungsplanes bereits thematisiert. Eine Information der Öffentlichkeit über die Schiffsliegestelle seitens der Stadt fand insoweit im Rahmen der Bauleitplanung bereits vor Jahren statt.

Mainz, 20.11.2018
In Vertretung

gez. Beck

Günter Beck
Bürgermeister