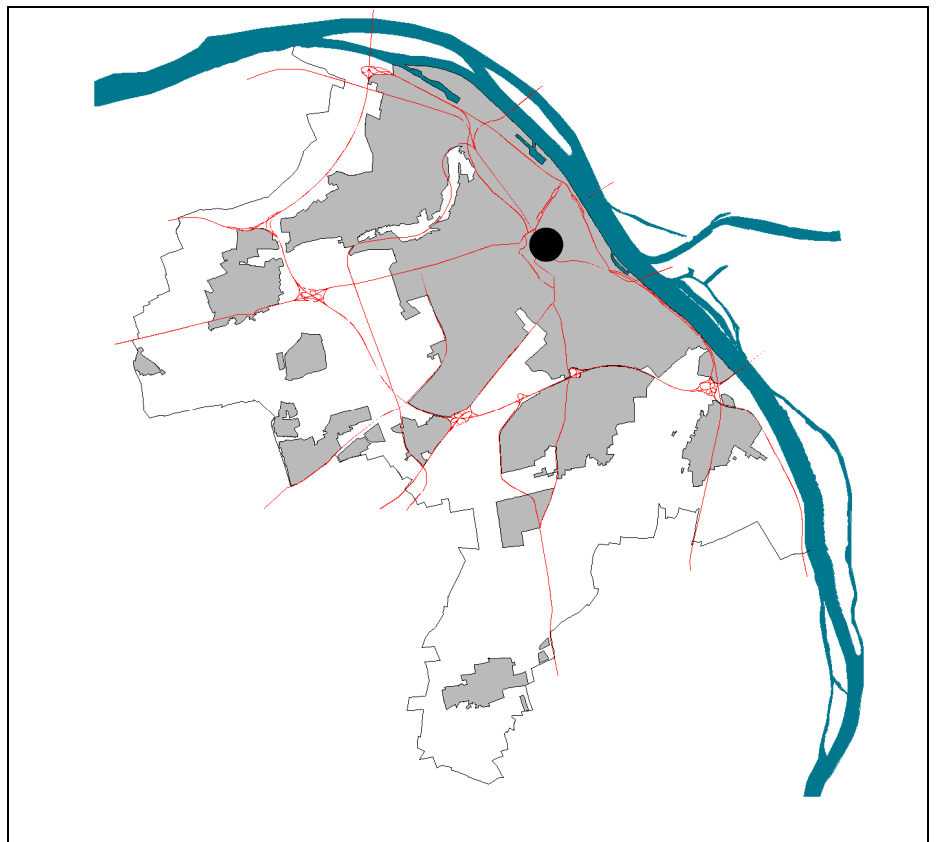


Stadt Mainz

Begründung

Bebauungsplanentwurf
"Straßenbahntrasse Bahnhofstraße (A 265)"



Stand Planstufe I

Begründung zum Bebauungsplanentwurf "Straßenbahntrasse Bahnhofstraße (A 265)"

Inhaltsverzeichnis:

1.	Räumlicher Geltungsbereich	3
2.	Erfordernis der Planung und Planungsziel.....	3
3.	Flächennutzungsplan.....	4
4.	Städtebauliches Konzept.....	5
5.	Festsetzungen des Bebauungsplanes.....	7
5.1	Verkehrsflächen.....	7
5.2.	Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie Bindung für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen.....	7
6.	Lärmschutz.....	7
7.	Statistik.....	7
8.	Kosten.....	8

1. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Straßenbahntrasse Bahnhofstraße" umfasst die Flurstücke Nr. 598/1 (teilweise), 598/2 (teilweise), 598/3 (teilweise), 601/1 (teilweise), 601/2 (teilweise), 621 (teilweise), 623/2 (teilweise), 637, 638/2, 639/5 (teilweise), 643/2, 643/4 (teilweise) und 645/1 (teilweise) in Flur 5 sowie Flurstücks Nr. 342/14 (teilweise) in Flur 4 der Gemarkung Mainz und beinhaltet die Straßenräume:

- Bahnhofstraße, von der Kreuzung Parcusstraße bis zum Münsterplatz
- Hintere Bleiche, von der Kreuzung Binger Straße bis zur Kreuzung Gärtnerstraße
- Mittlere Bleiche, von der Kreuzung Bahnhofstraße bis zur Kreuzung Gärtnerstraße
- Münsterplatz
- Knotenpunkt Bahnhofstraße und Parcusstraße

2. Erfordernis der Planung und Planungsziel

Die Mainzer Verkehrsgesellschaft MVG stellte in einer Überprüfung der Gleiszustände in der Bahnhofstraße fest, dass diese erneuert werden müssen. Diese Baumaßnahme soll 2015/2016 durchgeführt werden. Im Zuge der Gleissanierung ist es nun möglich die Schienenführung umzulegen. Die Achse vom Bahnhof zum Schillerplatz ist momentan durch eine hohe Frequentierung von Fußgängern im Zusammenhang mit dem ÖPNV und dem Individualverkehr gekennzeichnet. Damit geht einher, dass die Fußgängersicherheit und die Attraktivität nicht optimal gewährleistet ist. Zudem verfügt der Münsterplatz als Stadteingang über weiteres Potential zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt.

Ziel der Planung ist es nun, die Synergien durch die Verlagerung der Straßenbahntrasse zu nutzen und den Straßenraum attraktiver zu gestalten. Zusätzlich zur Verlegung der Straßenbahngleise wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) weitestgehend aus der Bahnhofstraße herausgenommen. Hierdurch kann ein neuer Straßenquerschnitt zugunsten der Fußgänger und des ÖPNVs geschaffen werden. Der gewonnene Platz führt zu einem Mehr an Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für Fußgänger. Durch die Verkehrsberuhigung kann in den Wartebereichen des ÖPNV sowie für die Fußgänger insgesamt eine größere Sicherheit erreicht werden.

Des Weiteren ist die Bahnhofstraße eine bedeutende Wegeverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Mainzer City. Die Stärkung der innerstädtischen Wegeverbindungen ist ein wesentlicher Bestandteil des Integrierten Entwicklungskonzept Innenstadt Mainz (IEK).

Insgesamt wird durch die Umstrukturierung des Straßenquerschnitts der öffentlich Raum aufgewertet und somit die Attraktivität des Straßenabschnittes verbessert.

Das Plangebiet liegt teilweise im Geltungsbereich der Bebauungspläne „Umgestaltung der Bahnhofstraße (A 213)“, „Verbreiterung der Binger Straße zwischen Aliceplatz und Münsterplatz (A 146)“, „Baublöcke zwischen Bahnhofplatz, Schottstraße, Parcusstraße (N74)“, „Bleichenviertel Teil I – Zwischen Parcus-

straße, Gärtnergasse, Große Bleiche, Münsterplatz, Binger Straße und Alicenplatz (A 221/1)“ sowie „Bleichenviertel – Ergänzung (A 239)“.

Der seit dem 29.05.1991 rechtskräftige Bebauungsplan A 213 gliedert die Bahnhofstraße in öffentliche Verkehrsfläche, Fläche für Bahnanlagen sowie Flächen für die Anpflanzung von Bäumen.

Im Bebauungsplan A 146, der seit dem 06.09.1991 Rechtskraft besitzt, wurde ausschließlich die bestehende und neu geplante öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

Im Bebauungsplan N 74, der seit dem 24.11.1988 rechtsverbindlich ist, wird der überlagerte Bereich als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

Der Bebauungsplan A 221/1 ist seit 24.11.1988 rechtsverbindlich. Die Bereiche, die vom vorliegenden Bebauungsplan überlagert werden, sind als öffentliche Verkehrsfläche / Straße festgesetzt.

Überlagert wird der Bebauungsplan A 221/1 jedoch durch den Bebauungsplan „Bleichenviertel – Ergänzung“ (rechtskräftig seit 01.06.1994). Dieser regelt durch seine Festsetzungen die Art und das Maß der baulichen Nutzung sowie die überbaubare Grundstücksfläche.

Um eine einheitliche, geordnete Entwicklung zu gewährleisten sowie die neu strukturierte Aufteilung im Straßenraum rechtsverbindlich zu sichern, werden mit dem vorliegenden Bebauungsplan die entsprechenden rechtlichen Grundlagen geschaffen. Des Weiteren wird mit der Aufstellung des Bebauungsplans Baurecht für den Bau der Straßenbahntrasse hergestellt. Nach § 5 Abs. 2 Landesstraßengesetz (LStrG) ist es zudem möglich Straßenplanungen in Bebauungspläne nach § 9 BauGB festzusetzen. Von dieser Möglichkeit wird Gebrauch gemacht.

Der Bebauungsplan A265 überlagert und ersetzt nach Rechtskraft die Teilbereiche der Bebauungspläne, die bereits vorhanden sind.

3. Flächennutzungsplan

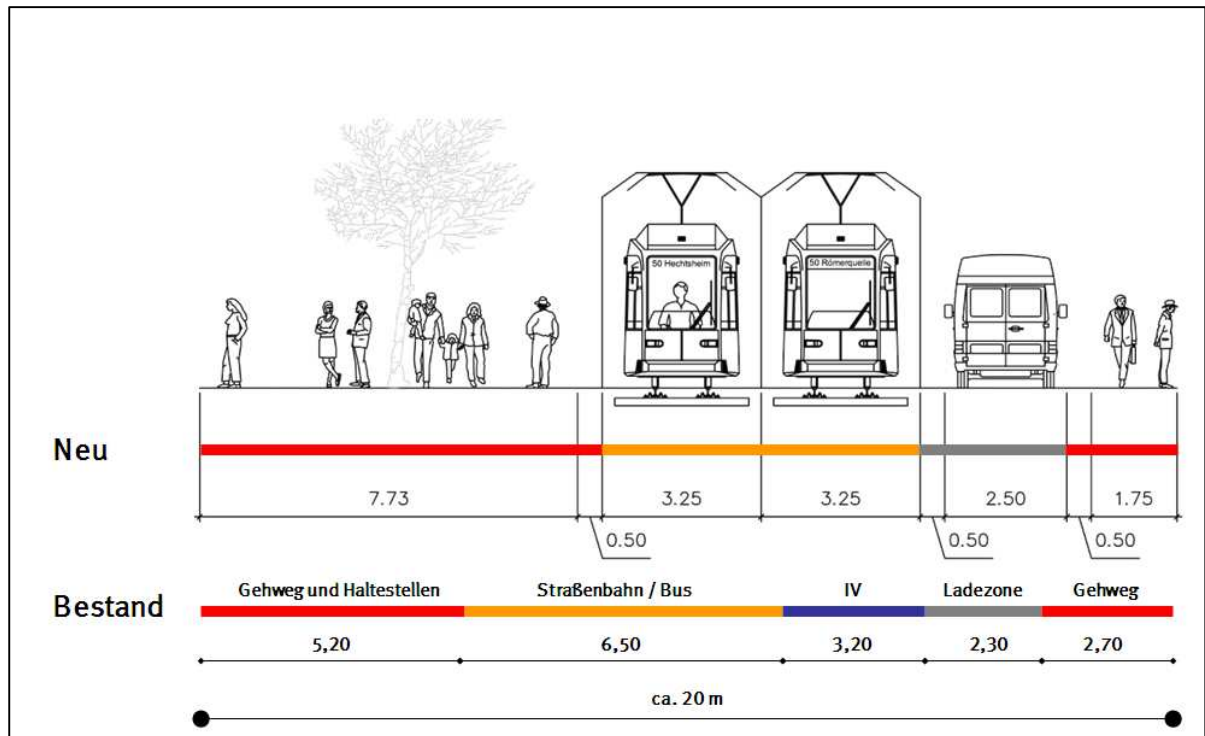
Im wirksamen Flächennutzungsplan (2010) ist das Plangebiet wie folgt abgegrenzt und dargestellt:

Fläche für Autobahn / überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen und ÖPNV-Trasse	<ul style="list-style-type: none"> - Bahnhofstraße zwischen Bahnhofplatz und Parcusstraße - Kreuzungsbereich Parcusstraße und Bahnhofstraße - Binger Straße
Wohnbaufläche	<ul style="list-style-type: none"> - Bahnhofstraße zwischen Parcusstraße und Hintere Bleiche - Bahnhofstraße zwischen Mittlere Bleiche und Große Bleiche
Sonstige Sondergebiete mit Zweckbestimmung	<ul style="list-style-type: none"> - Bahnhofstraße zwischen Hintere Bleiche und Mittlere Bleiche
Gemischte Bauflächen	<ul style="list-style-type: none"> - Münsterplatz

Der Bebauungsplan "Straßenbahntrasse Bahnhofstraße (A265)" wird die bisherige Nutzung im Gebiet nicht verändern. Er ist somit aus dem wirksamen Flächennutzungsplan entwickelt. Eine Änderung des Flächennutzungsplans ist somit nicht erforderlich.

4. Städtebauliches Konzept

Durch die Verlegung der Straßenbahntrasse im Plangebiet ergibt sich eine neue Gliederung des Straßenraumes.



Neuer Straßenquerschnitt der Bahnhofstraße aus Richtung Bahnhof gesehen, Schnitt ohne Maßstab,

Quelle: Stadtplanungsamt Mainz

Hierbei soll der zukünftige Straßenabschnitt nach derzeitigem Planungsstand wie folgt aussehen: Die derzeit vorhandene Straßenbahntrasse soll in Richtung Südwesten – in Richtung Sparkasse Mainz - verschoben werden. Die Breite für den Bereich der ÖPNV-Fahrzeuge beträgt 6,50m. Durch die Verlegung entsteht eine Verbreiterung des nördlichen gelegenen Bürgersteigs von 5,20m auf 7,73m. Durch die weitestgehende Herausnahme des MIV wird neben der Straßenbahntrasse ausschließlich ein Bereich für Fußgänger geplant. Für die bestehenden Geschäfte in der Bahnhofstraße werden die vorhandenen öffentlichen Stellplätze am südlichen Straßenrand zu Haltebuchten mit einer Breite von 2,50m umfunktioniert, die ausschließlich zum Be- und Entladen dienen.

Der Andienungsverkehr wird von der Parcusstraße in die Bahnhofstraße geleitet und dann über die Hintere Bleiche wieder auf die Binger Straße geführt. In der Bahnhofstraße fährt der Andienungsverkehr zusammen mit den ÖPNV-Fahrzeugen auf der Bahntrasse.

Die bestehenden Bäume im Straßenraum sollen weitestgehend bestehen bleiben.



Rahmenplan der Bahnhofstraße, ohne Maßstab,
Quelle: Stadtplanungsamt Mainz

Derzeit bestehen in der Bahnhofstraße auf beiden Seiten Doppelhaltestellen, sodass zwei ÖPNV-Fahrzeuge hintereinander halten und die Fahrgäste ein- bzw. aussteigen können. Auf Grund der hohen Frequentierung der Haltestellenbereiche sollen diese auch weiterhin als Doppelhaltestelle ausgebildet sein. Dabei wird darauf geachtet, dass die Zufahrten bzw. Eingänge, vor allem auf der südlichen Straßenseite (vor dem Sparkassengebäude), nicht durch die Wartehäuschen versperrt werden.

Im Bereich der Haltestellen wird der Bürgersteig ohne Ausbildung einer Stufe erhöht. Da die Einstiegshöhen von Bus und Bahn nicht identisch sind, muss bei der Festlegung der Höhe der Haltestellen ein Kompromiss gefunden werden, um einen möglichst barrierefreien Zugang zu beiden Fahrzeugtypen gewährleisten zu können.

Das Straßenniveau in der Bahnhofstraße wird ebenerdig verlaufen, jedoch mit einer taktilen Erkennbarkeit zwischen dem Fußgänger- und Trassenbereich, zum Beispiel in Form einer 2cm Kante oder einer unterschiedlichen Pflasterung. Durch diese Unterscheidung wird auch hier die Barrierefreiheit gewährleistet.

Des Weiteren fällt durch die Umgestaltung und die weitestgehende Herausnahme des MIV aus der Bahnhofstraße die derzeitige Abbiegespur von der Bahnhofstraße in die Bingerstraße / Münsterplatz weg.

5. Festsetzungen des Bebauungsplanes

5.1 Verkehrsfläche (§ 9 Abs.1 Nr. 11 BauGB)

Das Plangebiet beinhaltet ausschließlich Verkehrsflächen. Aufgrund der weitestgehenden Herausnahme des „Individualverkehrs“ und dem Ziel eine zusätzliche Bewegungs- und Aufenthaltsfläche für die Fußgänger zu erhalten, wird die Straße als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ nach § 9 Abs.1 Nr.11 BauGB festgesetzt. Die Andienung der vorhandenen Geschäfte durch Lieferverkehr in den üblichen Belieferungszeiten sowie der Anliegerverkehr ist nach wie vor möglich.

Die im Geltungsbereich befindliche Straßenbahntrasse, die im Zuge der Planung verlegt wird, wird als Verkehrsfläche für Bahnanlagen nach § 9 Abs. 1 Nr.11 BauGB festgesetzt.

5.2. Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)

Ziel der Planung ist es, die Attraktivität des Straßenabschnittes aufzuwerten. Aus diesem Grund werden im Bebauungsplan „A265“ die vorhandenen Bäume als Bestandsbäume festgesetzt.

6. Lärmschutz

Da der Schienenweg der bestehenden Straßenbahn durch die Planung geändert werden soll, handelt es sich hierbei um einen Eingriff im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Ob eine wesentliche Änderung des Verkehrsweges und damit verbunden die Einhaltung der Grenzwerte nach der 16. BImSchV gewährleistet ist, wird im Laufe des Planverfahrens eingehend untersucht.

Weiterhin ist mit der Planung die weitestgehende Herausnahme des MIV aus der Bahnhofstraße geplant. Ob es zu einer Veränderung des Verkehrsaufkommen in den umgebenden Straßen kommt, wird ebenfalls im weiteren Verlauf des Planverfahrens geprüft.

7. Statistik

Plangebietsgröße: ca. 1,23 ha

8. Kosten

Die Kosten für die Neugestaltung des Fußgängerbereichs sollen nach derzeitigem Stand durch Fördermitteln aus dem Programm „Aktive Stadtzentren“ getragen werden.

Aktuell ist es beabsichtigt die Kosten für die Neugestaltung des Fußgängerbereichs durch Fördermittel aus dem Programm „Aktive Stadtzentren“ zu akquirieren. Hierzu wurde in der Stadtratsitzung am 07.05.2014 unter der Vorlagen-Nr. 0747/2014 bereits beschlossen, dass die Verwaltung ermächtigt ist mit dem Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur, dem Finanzministerium und der Kommunalaufsicht Verhandlungen über das Maßnahmenpaket zur Städtebauförderung für die Jahre 2014 bis 2017 zu führen. Als besondere Priorität im Bereich „Aktive Stadtzentren“ wird hierbei die Entwicklung der Bahnhofstraße genannt. Hierzu soll im Jahr 2014 ein Gutachterverfahren zur Gestaltung der Bahnhofstraße in Höhe von 65.000,00 € durchgeführt werden.

Die Kosten, die im Zuge der Gleisumlegung entstehen, trägt die Mainzer Verkehrsgesellschaft MVG. Um die Auswirkungen der Verkehrsverlagerung auf die umliegenden Straßen lärmtechnisch zu überprüfen wird ein Lärmgutachten erstellt. Sollten sich daraus Ansprüche auf passiven Schallschutz ergeben, wird die Übernahme der Kosten im weiteren Verfahren mit der MVG abgestimmt.

Mainz,

Marianne Grosse
Beigeordnete

Anlagen