

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0648/2015
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 30.03.2015	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 14.04.2015			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	28.04.2015	Ö
Bau- und Sanierungsausschuss	Kenntnisnahme	07.05.2015	Ö

Betreff: ÖPNV-Bonus für alle Bauvorhaben außer Wohnnutzung hier: Anpassung der Regelung an die „Mainzelbahn,,
Mainz, 07.04.2015 gez. Eder Katrín Eder Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Die **Verwaltungsbesprechung/der Verkehrsausschuss/der Bau und Sanierungsausschuss** nehmen den Sachstandsbericht der Verwaltung und den Vorschlag zur Verfahrensweise zur Kenntnis.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

Bis zum Jahr 2009 hatte die Verwaltung bei der Stellplatzermittlung von allen Bauvorhaben -ausgenommen Wohnnutzungen- im Stadtgebiet Mainz flächendeckend einen ÖPNV-Bonus von 10% angerechnet. Seinerzeit erfolgte keine Differenzierung nach der durchaus variierenden Qualität der ÖPNV-Erschließung. Es wurde lediglich die Aussage der Verwaltungsvorschrift zur LBauO herangezogen, dass ein Bonus bereits gewährt werden kann, wenn eine ÖPNV-Anbindung im 30-Minuten-Takt besteht. Dies war schon auf Grund des sehr dichten Streckennetzes im Stadtgebiet für nahezu alle besiedelten Bereiche gegeben. Kein Gebrauch wurde damals von einer Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen gemacht, die es ermöglicht, den ÖPNV-Bonus auf der Grundlage einer von der Gemeinde aufgestellten Zonenplanung zu staffeln.

Die Abteilung Verkehrswesen erhielt vor diesem Hintergrund den Auftrag, eine fachlich fundierte und nachvollziehbare Regelung zu entwickeln. Dies mündete in einen Verfahrensvorschlag, der im Sommer 2009 von den städtischen Gremien befürwortet wurde und seitdem zur Anwendung kommt. Die derzeitigen Grenzen der ÖPNV-Bonus-Regelung können im Intranet unter Geodaten/Planen, Bauen, Wohnen/Stellplatzbestimmungen nachvollzogen werden.

Bislang war eine Anpassung der Regelung nicht notwendig, da nur unwesentliche Änderungen in der ÖPNV-Bedienung durch die MVG erfolgten. Mit der ab 2016/2017 verkehrenden Mainzelbahn erweitern sich jedoch die Bereiche mit einer überdurchschnittlichen ÖPNV-Anbindung deutlich. Aus diesem Grund bietet es sich an, den derzeit zugrunde gelegten Rahmen zu überarbeiten.

2. Lösung

Die Verkehrsverwaltung ging die Aufgabenstellung seinerzeit mehrstufig an. In einem ersten Schritt wurden Kriterien erarbeitet, mit denen die einzelnen Haltestelleneinzugsbereiche in Qualitätskategorien (Abstufung 30%/20%/10%) eingeordnet werden können. Anschließend wurde die Hülllinie, die sich durch Überlagerung der Einzugsradien ergab, sachgerecht abgerundet. Neben den Kriterien „hohe Bedienhäufigkeit/kurze Reisezeiten/möglichst geringes Umsteigeerfordernis“ wurde damals den Bereichen mit Straßenbahnerschließung eine relativ höhere Erschließungsqualität gegenüber dem Bus beigemessen. Begründet wurde dies mit dem Ruf der Straßenbahn als besonders komfortables und schnelles Verkehrsmittel infolge der höheren durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit (besseres Beschleunigungsvermögen, große Abschnitte mit eigenem Gleiskörper ohne Behinderungen durch IV) sowie des angenehmeren Fahrempfindens (kein Motorgeräusch, geringere Querbeschleunigungen etc.). Um diesen Aspekten gerecht zu werden, gewährte die Verwaltung den durch die Straßenbahn erschlossenen Bereichen einen Bonus, der sich in einer differenzierten Bewertungsmatrix widerspiegelt.

Vor dem Hintergrund, dass die Straßenbahn in den Stadtteilen Bretzenheim, Marienborn und Lerchenberg künftig zahlreiche Busverbindungen ersetzt, lag es nahe, diese Bereiche nach den im Jahr 2009 angewendeten Kriterien erneut zu prüfen:

ÖPNV-Bonus	verkehrsmittelunabhängig	Straßenbahnbonus
30% weit überdurchschnittliche Erschließungsqualität	mindestens 12 Abfahrten/h* höchstens 10 Minuten ab Hbf. mit ÖPNV oder 6-11 Abfahrten/h* höchstens 5 Minuten ab Hbf. mit ÖPNV oder höchstens 10 Minuten ab Hbf. sowie Bhf. Römisches Theater direkt zu Fuß (entspricht Einzugsradius von ca. 600 m)	mindestens 12 Abfahrten/h* höchstens 15 Minuten ab Hbf. mit ÖPNV oder 6-11 Abfahrten/h* höchstens 10 Minuten ab Hbf. mit ÖPNV oder unter 6 Abfahrten/h*, höchstens 5 Minuten ab Hbf. mit ÖPNV
20% überdurchschnittliche Erschließungsqualität	mindestens 12 Abfahrten/h* 11 bis 15 Minuten ab Hbf mit ÖPNV oder 6-11 Abfahrten/h*, 6-10 Minuten ab Hbf. mit ÖPNV, oder unter 6 Abfahrten/h*, höchstens 5 Minuten ab Hbf. mit ÖPNV	mindestens 12 Abfahrten/h* 16 bis 20 Minuten ab Hbf mit ÖPNV oder 6-11 Abfahrten/h*, 11-15 Minuten ab Hbf. mit ÖPNV, oder unter 6 Abfahrten/h*, höchstens 10 Minuten ab Hbf. mit ÖPNV
10% durchschnittliche Erschließungsqualität	Alle übrigen Verbindungen	Alle übrigen Verbindungen
<i>unterdurchschnittliche Erschließungsqualität</i>	<i>Praktisch nicht vorhanden, da nahezu alle besiedelten Bereiche in einem 300m-Einzugsradius um Haltestellen liegen</i>	<i>Praktisch nicht vorhanden, da nahezu alle besiedelten Bereiche in einem 300m-Einzugsradius um Haltestellen liegen</i>

Hieraus ergibt sich für den südwestlichen Bereich der Universität sowie für die Stadtteile Bretzenheim und Marienborn ein neues Bild (siehe Anhang). Wie bereits angesprochen, hat die Verwaltung versucht, die Hülllinie der Einzugsradien so zu gestalten, dass im Hinblick auf die Einordnung von Straßenzügen oder großflächigen Grundstücken eine geeignete Handhabung durch die Bauverwaltung möglich wird.

Spürbare Änderungen gegenüber der heutigen Situation ergaben sich unter anderem für die südliche Hälfte des Hochschulerweiterungsgeländes (von 20% auf 30%) und den Bereich rund um den Ostergraben/Marienborner Straße bis Höhe Heckerpfad (von 10% auf 30%). Im weiteren Verlauf der Marienborner Straße sowie in Marienborn nördlich der Straße Im Borner Grund können künftig 20% anstatt 10% ÖPNV-Bonus gewährt werden.

Bei zwei Bereichen sei auf besondere Umstände hingewiesen:

Das Gutenbergcenter wurde in Gänze mit einem 20%-Bonus versehen, da auch die nördlichen Bereiche durch die Buslinien 6, 71 und 75 (die Linie 68 wird mit Einführung der Straßenbahn entfallen) recht gut versorgt sind.

Weiterhin wurde auch das Umfeld der Straßenbahnhaltestelle „Marienborn Bahnhof“ noch dem 20%-Bonusbereich zugerechnet, da neben dem (knapp verfehlten) Fahrzeitkriterium die mittlerweile wieder gute Bahnerschließung durch das Verkehrsunternehmen „vlexx“ begünstigend wirkt.

Es sei angemerkt, dass auch untersucht wurde, ob ein weiteres Straßenbahnausbauprojekt, nämlich die Verlängerung der Schienenstrecke über das „Depot“ und die Rheinallee in den Bereich des Zoll- und Binnenhafens eine weitere Anpassung im Vorgriff auf eine bessere ÖPNV-Erschließung begründen kann. Hier wurde festgestellt, dass die nördliche Neustadt und der Zoll- und Binnenhafen bereits aktuell in der Zone mit 20%-Bonus liegen. Für eine Heraufstufung müsste dieser Straßenbahnabschnitt mit mindestens 6 Fahrten pro Stunde bedient werden, was im derzeitigen Konzept der MVG noch nicht absehbar ist. Sollte sich eine derartige Fahrtenhäufigkeit ergeben, würde eine entsprechende Anpassung auch für diesen Bereich erfolgen.

3. Alternativen

Beibehaltung der bisherigen Regelung mit der Konsequenz, dass nach Einführung der Mainzelbahn eine Ungleichbehandlung von Bauvorhaben mit objektiv gleichwertig guter ÖPNV-Anbindung erfolgen würde.

4. Kosten/Finanzierung

Der Stadt Mainz entstehen mit der Anpassung der Regelung keine Kosten.

Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

keine