

# Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich

Drucksache Nr.

0998/2015

Amt/Aktenzeichen  
61/68

Datum  
03.06.2015

TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 23.06.2015

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	01.07.2015	Ö
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Kenntnisnahme	01.07.2015	Ö
Bau- und Sanierungsausschuss	Kenntnisnahme	02.07.2015	Ö
Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	14.07.2015	Ö

## Betreff:

Barrierefreie Verbindung zwischen Bahnhof Römisches Theater und Salvatorstraße/Oberstadt;  
hier: Aktualisierung des Zuschussantrags

Mainz, 09.06.2015

Mainz, 11.06.2015

gez. Eder

gez. Grosse

Katrin Eder  
Beigeordnete

Marianne Grosse  
Beigeordnete

## Beschlussvorschlag:

Die Verwaltungsbesprechung, die **Ortsbeiräte Mainz-Altstadt und Mainz-Oberstadt**, der **Verkehrsausschuss und der Bau- und Sanierungsausschuss** nehmen den Sachstandsbericht und die weitere Vorgehensweise zur Kenntnis.

## Problembeschreibung / Begründung:

### 1. Sachverhalt

#### a) Sachverhalt Verkehr

Die verkehrlichen Anlagen und das Umfeld des Bahnhofs Römisches Theater unterliegen bereits seit annähernd zwei Jahrzehnten einer zunehmend dynamischen Entwicklung. Bereits Ende der 1990er Jahre wurden seitens der Verkehrsverwaltung Planungen aufgenommen, um den erheblichen Defiziten bezüglich des baulichen Zustands und insbesondere der Barrierefreiheit entgegenzuwirken. Als verbesserungsbedürftig sind hier folgende Mängel hervorzuheben:

- Für mobilitätseingeschränkte Personen (Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen etc.) sind keinerlei Einrichtungen vorhanden. Auch für gehbehinderte Menschen und Radfahrerinnen/Radfahrer ist es nur unter großen Anstrengungen möglich, die Treppenanlage zu überwinden.
- Die Treppenanlage weist verschiedene funktionale Mängel auf. So beträgt die durchschnittliche Breite etwa 1,40 m, an einigen Engstellen sogar nur knapp 1,20 m, dies teilweise sogar an Bereichen mit Richtungsänderung der Laufrichtung. Angesichts der Vorgaben einschlägiger Richtlinien, die für Fußgänger einen Bewegungsraum von mindestens 0,60 m fordern, ist bereits die Begegnung zweier Fußgänger auf der Treppenanlage grenzwertig. Passanten, die Fahrräder tragen oder Koffergepäck mit sich führen, behindern entgegenkommende Fußgänger schon unzumutbar. Die Empfehlung einer Treppenbreite von 2,40 m (die es z.B. ermöglicht, dass sich zwei Fußgängerpaare begegnen können) ist also nicht annähernd eingehalten.
- Das Regelsteigmaß von Stufenhöhe zu Tiefe (Verhältnis 16/31cm) weicht an mehreren Stellen deutlich ab und beträgt mitunter nur 16/22 cm bis 16/25 cm. Durch die Unregelmäßigkeit besteht eine verstärkte Sturzgefahr
- Auch baulich sind zahlreiche Mängel zu verzeichnen: An mehreren Stellen sind Ecken und Kanten der Stufenplatten herausgebrochen. Die zweiteiligen Stufenplatten haben sich vielfach horizontal und vertikal verschoben. Dadurch sind Fugenspalte entstanden, die Plattenkanten verlaufen nicht mehr bündig.
- Die Stufenplatten haben sich zur Antrittskante hin vielfach abgesenkt, sodass ein Längsgefälle in Laufrichtung abwärts entstanden ist. Dies führt bei Nässe oder Schnee/Eis zu verstärkter Rutsch- und Sturzgefahr.

Ergänzend ist zu bemängeln, dass die derzeitige Anzahl an Fahrradständern (ca. 25) die Nachfrage nicht abdeckt.

Zusammenfassend ist also festzustellen, dass eine bauliche Sanierung der Treppe vor dem Hintergrund der funktionalen Mängel und der fehlenden Barrierefreiheit nicht Ziel führend ist.

Da auch das rheinland-pfälzische Verkehrsministerium (damals MWVLW) den dringenden Handlungsbedarf bestätigte, gab das damalige Amt für Verkehrswesen eine Planung in Auftrag, mit dem ein Zuschussantrag gestellt werden sollte. Nachdem in einem länger währenden Prozess die Frage der kommunalen Komplementärfinanzierung geklärt werden konnte, wurden im Jahr 2006 die ersten Planungsergebnisse aus dem Jahr 2002 noch einmal aktualisiert. Weitere Aktivitäten mussten anschließend jedoch zurückgestellt werden, da die Deutsche Bahn im Jahr 2007 erklärte, bis zum Abschluss des damals anstehenden Tunnelröhrenbaus keine weitere Baumaßnahme im Umfeld zu akzeptieren.

Erst im Jahr 2011 wurden diese Planungen wieder aufgenommen und mündeten in den nunmehr kurz vor Abschluss stehenden barrierefreien Umbau des Bahnhofs mit Aufzugsanlagen zu den Bahnsteigen 2 und 3 sowie die Anhebung der Bahnsteige und Einbau taktiler Leitelemente.

Der ursprünglich als Gesamtpaket vorgesehene barrierefreie Umbau des Bahnhofs beinhaltete auch bauliche Maßnahmen in Richtung der Mainzer Oberstadt. Die Ertüchtigung der Treppenanlage und die Einrichtung eines Aufzugs wurden jedoch nach Wiederaufnahme des Projekts im Jahr 2011 zurückgestellt, da man sich auf die Planung und Finanzierungssicherung der Maßnahmen am Bahnhof selbst konzentrierte. Vor dem Hintergrund der erheblichen baulichen und funktionalen Mängel der Treppenanlage und dem Gebot, auch für ÖPNV-Nutzer aus Richtung Oberstadt eine barrierefreie Anbindung zu den Bahnsteigen bereitzustellen, hat nun die Verkehrsverwaltung dieses Projekt für den Doppelhaushalt 2015/2016 angemeldet.

## b) Sachverhalt Städtebau

Neben den verkehrlichen Aspekten besitzt ein umfassendes städtebauliches Konzept - und eine damit einhergehende stadträumliche Verknüpfung zwischen der Oberstadt und der südlichen Altstadt - eine wachsende Bedeutung für die geordnete städtebauliche und touristische Entwicklung des gesamten Gebiets.

Nördlich der Gleistrasse der Deutschen Bahn AG befinden sich der Bahnhof Römisches Theater, das Kino Cinestar sowie das Baufeld des zukünftigen Archäologischen Zentrums Mainz in unmittelbarer Nachbarschaft des Museums für antike Schifffahrt. Im Süden wurde (in Nachbarschaft mit der Zitadelle aus dem 17. Jahrhundert) ein Teil des Römischen Theaters freigelegt. Auf Basis eines umfassenden Konzeptes könnte die bedeutende archäologische Ausgrabungsstätte tourismusfördernd präsentiert werden.

Die südliche Altstadt profiliert sich damit als herausgehobener Standort für Kultur und Freizeit und wird einen erheblichen Besucherzuwachs erfahren. Bereits im Rheinuferentwicklungskonzept Mainz-Wiesbaden aus dem Jahre 2011 wurde empfohlen, die Verbindungen zwischen den einzelnen Standorten seiner zukünftigen Bedeutung entsprechend aufzuwerten.

Die Gleisanlagen wirken hier als lineare Zäsur, der Geländeversprung zwischen Ober- und Unterstadt muss barrierefrei überwunden werden. Gegenwärtig erfolgt die Verbindung über die Treppenanlage seitlich des Theaters und tunnelartige Bahnunterführungen bzw. die Eisenbahnbrücke am Kreuzungspunkt zwischen Weisenauer Straße und Salvatorstraße. Die Unterführungen und die Treppe weisen einen überalterten und ungepflegten Zustand auf. Entlang der Salvatorstraße sind Randstreifen und Böschungen zugewachsen und vermitteln einen ruderalen Eindruck. Wichtige Blickbeziehungen von der Salvatorstraße oder dem südlich des Römischen Theaters liegenden Park zur Altstadt und zum Rhein werden durch aufwachsendes Gehölz gestört.

Seit 1999/2000 wurden Teile des Römischen Theaters, dem der ehemalige Südbahnhof seit Ende 2006 seine heutige Bezeichnung verdankt, sukzessive freigelegt. Gemeinsam mit Planungen zur Umgestaltung des Vorfelds der Zitadelle führten die fortschreitenden Ausgrabungen ab dem Jahr 2005 zu einer Umgestaltung und funktionalen Rücknahme des Zitadellenwegs von einer Zufahrtsstraße zu einem Geh- und Radweg. Während sich dieser mittlerweile in einem gestalterisch und baulich ansprechenden Zustand befindet, besitzt der Einmündungsbereich des Zitadellenwegs in die Salvatorstraße und der Bereich entlang des Römischen Theaters noch erhebliche Defizite. Unbefriedigend sind hier auch die Situation der Bushaltestelle und der Fahrradabstellanlage sowie die überdimensionierte Einmündung der Wilhemiterstraße in die Salvatorstraße. Vor diesem Hintergrund hat das Stadtplanungsamt Haushaltsmittel für 2015/16 angemeldet.

### 3. Lösung

Da seit einigen Jahren erkennbar war, dass die Ansprüche an die zukünftige Entwicklung des Bahnhofsumfelds deutlich über die reinen verkehrlichen Aspekte hinausgehen, bildete sich im Stadtplanungsamt unter Federführung der Stabsstelle Städtebau, Stadtbildpflege, Öffentliche Beleuchtung eine Arbeitsgruppe aus den Bereichen Stadtplanung und Verkehrsplanung, die durch die städtische Denkmalpflege, die Bodendenkmalpflege, die GWM sowie die Grün- und Umweltplanung unterstützt wurde.

Vor dem Hintergrund der Entwicklungen im Umfeld gelangte diese Runde zu der Erkenntnis, dass der Planungsstand des Zuschussantrags aus dem Jahr 2006 die aktuellen verkehrlichen und gestalterischen Anforderungen an einen solch bedeutenden Ort nicht erfüllen kann. Dies wird bei Betrachtung der einschlägigen Plandarstellung (Anlage 1) deutlich: Hier war eine zwar deutlich verbreiterte, jedoch weiterhin ungünstig abgekröpfte Treppenverbindung vorgesehen. Neben einem Aufzug, der die barrierefreie Anbindung an den Bahnsteig 3 herstellen sollte, war zudem eine Rampenverbindung geplant, die es Radfahrern ermöglichen sollte, zu Abstellanlagen auf dem Bahnsteig 3 zu gelangen. Da diese Rampe nicht barrierefrei ausgebildet werden kann (Längsneigung mit bis zu 14% und damit deutlich über 6%), sollte diese nicht in den Zuschussantrag einfließen, sondern nur nachrichtlich dargestellt werden.

Eine seitens der Stabsstelle Städtebau entwickelte Modifikation ist in Anlage 2 dargestellt: Anstelle der nicht barrierefreien Rampen / Treppenanlage wird eine einläufige Treppe mit Aufzug vorgeschlagen. Der verbreiterte Zugang kann als Aussichtsplattform genutzt werden. Er ermöglicht einen Blick von höherer Position in das antike Theater und gewährt Blickbeziehungen zur Altstadt mit Dom bis zum Taunus.

Insgesamt soll der Kurvenbereich der Salvatorstraße entschärft und die Einmündung des Zitadellenwegs (heute als ungestalteter Kiss-and-Ride-Parkplatz genutzt) großzügig als Entree zum Theater und Vorfläche der Lutherkirche aufgewertet werden. Durch eine Reduzierung der großzügigen Fahrspuren der Salvatorstraße auf die notwendige Breite und eine Verlagerung der ÖPNV-Haltestelle aus dem Kurvenbereich kann die Verkehrsführung entschärft und ein erheblicher Flächengewinn zugunsten der Gehwege erzielt werden. Die Straßenbreite bietet zusätzlich die Option von Fahrradschutzstreifen.

Durch eine Verlagerung des Kiss-and-Ride-Parkplatz in die Wilhelmiterstraße in Kombination eines Busparkplatzes wird die Einmündung des Zitadellenwegs vom Verkehr entlastet und kann als zentraler Eingang in die Ausgrabungsstätte Römisches Theater, Vorfläche der Lutherkirche und Zugang zur Zitadelle gestaltet werden. Die GWM plant in diesem Zusammenhang den Tausch der bisherigen Zaunanlage (Bauzäune) gegen ein hochwertiges Füllstabgeländer.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder können entlang der Salvatorstraße neu geschaffen werden. Radfahrerinnen und Radfahrer, die die aufgewertete Abstellanlage auf dem Bahnsteig nutzen oder ihr Fahrrad im Zug transportieren möchten, können entweder den Aufzug oder die Unterführung unterhalb der Abtsgasse über das Gelände des zukünftigen AZM nutzen. Eine Fahrradvermietstation in diesem Kontext wird als sinnvoll erachtet. Auf die Rampenverbindung soll bis auf weiteres verzichtet werden, da eine Realisierung angesichts fehlender Bezuschussungsfähigkeit geringe Aussichts-chancen besitzt, der Eingriff in die vorhandene Grünsubstanz sich im Vergleich zum Aufzug erheblich auswirkt und nicht barrierefrei hergestellt werden kann.

In einem verwaltungsinternen Koordinierungstermin Anfang Oktober 2014 bestand breiter Konsens, dass diese Konzeption im Hinblick auf verkehrliche Zweckmäßigkeit und Förderfähigkeit

sowie Barrierefreiheit eine geeignete Lösung darstellt und gleichzeitig den Eingriff in die Grünsubstanz auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt. Die Verwaltung beabsichtigt insofern, die Planungen für den Zuschussantrag in der beschriebenen Weise zu aktualisieren und bittet die städtischen Gremien um diesbezügliche Kenntnisnahme.

Wie bereits angesprochen, beschränken sich die konzeptionellen Überlegungen der Verwaltung nicht nur auf den recht eng begrenzten Bereich der für eine Bezuschussung geeigneten Zuwegung (Treppe und Aufzug). Die Verwaltung empfiehlt unter Beteiligung der tangierten städtischen Ämter und externer Dienststellen, das städtebauliche Entwicklungskonzept fortzuführen und im Rahmen einer Bürgerbeteiligung vorzustellen. Hierzu sollen tangierte Anlieger wie z.B. die evangelische Luthergemeinde (ein erstes Gespräch fand bereits statt) eingebunden werden. Weiterhin ist vorgesehen, Aspekte wie Tourismusförderung sowie Präsentation und Erschließung der archäologischen Stätte in das Entwicklungskonzept einzubinden.

Die bisherige Kostenschätzung für die verkehrliche Maßnahme ergab eine Summe von ca. 1,1 Mio €. Die benötigten Mittel für die barrierefreie Verbindung sind für den Haushalt 2015/2016 angemeldet. Daneben hatte die Verwaltung von der o.g. Summe bereits für 2014 Planungsmittel in Höhe von 130.000 € eingestellt.

Als nächster Verfahrensschritt steht nun die Überarbeitung der Zuschussunterlagen (Stand 2006) an. Eine Zuschussbewilligung ist dabei Voraussetzung für ein sogenanntes „Verständigungsverfahren“, das bei Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen von mehr als 100.000 € seitens der ADD im Regelfall vorgeschrieben wird, sofern es sich nicht um eine gesetzliche Pflichtaufgabe handelt. Hierbei erklären die übergeordneten Behörden auf Landesebene gemäß § 18 Abs. 2 Nr. 3 LFAG die Bereitstellung kommunaler Mittel zur „Finanzierung des kommunalen Eigenanteils an einer durch Landeszuweisung geförderten Investition aus dringenden Gründen des Gemeinwohls“ für notwendig.

Die Verwaltung beabsichtigt, die Überarbeitung der Planungen zur Stellung des Zuschussantrags in Eigenleistung in der Abteilung Verkehrswesen zu erstellen. Nach Freigabe der Maßnahme durch die ADD ist beabsichtigt, die weiteren Planungsschritte extern zu vergeben.

Ergänzend sei angemerkt, dass für die bauliche Umgestaltung des erweiterten Umfelds für den Haushalt 2015/16 Mittel in Höhe von 200.000 € angemeldet sind.

#### **4. Alternativen**

Verzicht auf eine Überarbeitung der Zuschussunterlagen mit der Konsequenz, dass die Förderungs- und Realisierungschancen als deutlich geringer einzuschätzen sind und städtebauliche Potentiale unberücksichtigt bleiben.

#### **5. Kosten/Finanzierung**

Für die Überarbeitung des Zuschussantrags entstehend der Stadt Mainz keine direkten Kosten (Eigenleistung der Verwaltung).

#### **6. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen**

keine