

# Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1850/2015
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 02.11.2015	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 17.11.2015			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	01.12.2015	Ö

<b>Betreff:</b> Fahrradparkhaus Bericht der Verwaltung zum aktuellen Stand der planerischen Überlegungen
Mainz, 11.11.2015  gez. Eder  Katrín Eder Beigeordnete

## Beschlussvorschlag:

Der Stadtvorstand und der **Verkehrsausschuss** nehmen den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

## **Problembeschreibung / Begründung:**

### **1. Sachverhalt**

Seit über einem Jahrzehnt existieren Überlegungen zu einem möglichen Bau eines Fahrradparkhauses am Mainzer Hauptbahnhof, um den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad zu erleichtern. Dies soll einen Beitrag für die Verringerung des ruhenden motorisierten und des Parksuchverkehrs leisten. Auch der in den letzten Jahren wachsenden Zahl der wild abgestellten Fahrräder im Umfeld des Hauptbahnhofs könnten so alternative Abstellflächen geboten werden. Anfänglich wurden dabei Lösungen im Bereich Süd des Bahnhofes diskutiert. Zunächst ging es um die Umsetzung als mehrstöckiges Gebäude, später war es als ebenerdiger, überdachter Bau angedacht. Seit geraumer Zeit ist die Westseite des Bahnhofes, unter der Hochbrücke gelegen, als geeignete Alternative im Gespräch. Bisher scheiterte das Vorhaben jedoch unter anderem an den finanziellen Mitteln.

### **2. Lösung**

Im Rahmen der Novellierung des § 47 Abs. 5 der Landesbauordnung (LBauO) eröffnen sich neue Verwendungsmöglichkeiten der Stellplatzablösebeiträge. Demnach können die eingenommenen Geldbeträge auch „für investive Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs oder des Fahrradverkehrs“ verwendet werden. Von dieser Neuerung verspricht sich der Gesetzgeber eine Entlastung des öffentlichen Straßenraumes vom motorisierten Individualverkehr in den Innenstädten und die Verringerung des Bedarfs an öffentlichem Parkraum.

Nach ersten Schätzungen belaufen sich die Kosten des vorgesehenen Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof West auf ca. 1,2 Mio. € ohne Planungskosten. Damit können Kapazitäten für ca. 900 Fahrräder bereitgestellt werden. Zudem ist vorgesehen, eine Servicestation mit Werkstatt einzugliedern, die einen weiteren Mehrwert zur Förderung des Radverkehrs bietet. Mit der dadurch gegebenen besseren Kontrolle über die abgestellten Fahrräder verbessert sich die Sicherheit, und Diebstahl kann vorgebeugt werden. Weiterhin erleichtert es den Umstieg zwischen Rad und ÖPNV an dieser Hauptanschlussstelle des Mainzer Nahverkehrs. So kann dieses Angebot auch hilfreich für Radpendler und Radtouristen sein.

Nach Realisierung des Fahrradparkhauses würden knapp 2.000 Fahrradabstellplätze im Nahbereich des Mainzer Hauptbahnhofs zur Verfügung stehen.

Zurzeit klärt die Verkehrsverwaltung die weiteren Schritte, z. B. die Beauftragung eines Architektenentwurfs, mit der Verdingungsstelle. Sie wird in der ersten Sitzung des Jahres 2016 über das weitere Vorgehen detaillierter berichten und erste Pläne präsentieren.

### **3. Alternativen**

Angesichts der Entwicklungstrends im Radverkehr sind weiter zunehmende Fahrradzahlen zu erwarten sowie ein Wandel in der Nutzungsstruktur. Ein höheres Rad-Aufkommen erfordert Abstellanlagen, die im Zusammenhang des zunehmenden Gebrauchs von Pedelecs/e-bikes, zudem auch ein hohes Maß an Sicherheit bieten müssen. Verzichtet man auf den Bau eines Fahrradparkhauses, könnte dieser Entwicklung nur schwer Rechnung getragen werden. Weiterhin könnte sich das Problem wild abgestellter und unbrauchbarer Räder im Bereich des Hauptbahnhofs noch verschärfen. Dies würde ein negatives Stadtbild nach sich ziehen und entspräche nicht einer nachhaltigen Innenstadtentwicklung. Den Berufspendlern würde ihre An- und Abreise am Hauptbahnhof als Umstiegsknoten ebenso erschwert wie den Radtouristen. Auch das Ziel der

Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und der Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes wäre ohne ein Fahrradparkhaus schwerer zu erreichen.

#### **4. Ausgaben / Finanzierung**

Das Fahrradparkhaus soll aus den Mitteln der Stellplatzablöse (gemäß §47 Abs. 5 Satz 2 LBauO) finanziert werden.

#### **5. Geschlechtsspezifische Auswirkungen**

Im Vergleich zum jetzigen Zustand unter der Hochbrücke bietet ein Fahrradparkhaus einen Gewinn an sozialer Kontrolle, woraus auch die Zunahme des subjektiven Sicherheitsgefühls für Frauen resultiert.