

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1901/2015
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 06.11.2015	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 17.11.2015

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	01.12.2015	Ö
Stadtrat	Entscheidung	02.12.2015	Ö

Betreff:

Antrag Nr. 834/2010 der Stadtratsfraktion ödp/Freie Wähler sowie Ergänzungsanträge 834/2010/1 der CDU Stadtratsfraktion und 834/2010/2 der Stadtratsfraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen „Einrichtung sinnvoller Park and Ride-Anlagen,,
hier: Beschluss über die Wiedervorlage in einem Jahr

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 11.11.2015

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete

Mainz, 18.11.2015

gez. Ebling

Michael Ebling
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

1. Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem **Stadtrat**, den Antrag Nr. 834/2010 der Stadtratsfraktion ödp/Freie Wähler sowie die Ergänzungsanträge 834/2010/1 der CDU Stadtratsfraktion und 834/2010/2 der Stadtratsfraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen in einem Jahr erneut zur Beratung aufzurufen.
2. Der **Stadtrat** beschließt, den Antrag Nr. 834/2010 der Stadtratsfraktion ödp/Freie Wähler sowie die Ergänzungsanträge 834/2010/1 der CDU Stadtratsfraktion und 834/2010/2 der Stadtratsfraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen in einem Jahr erneut zur Beratung aufzurufen.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

In einem ersten Sachstandsbericht aus dem Jahr 2011 hatte die Verwaltung darauf verwiesen, dass stadtrandnahe P+R-Anlagen auf städtischen Flächen im Kontext der Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes Mitte der 90er Jahre nicht mehr weiterbetrieben wurden. Seinerzeit verfolgte das rheinland-pfälzische Verkehrsministerium die Zielsetzung, dass Pendler wohnortnah an Bahnhöfen entlang der Bahnstrecken auf die Schiene umsteigen. Für bereits konzipierte stadtnahe P+R-Anlagen (Weisenau, Saarstraße) stellte das Land daraufhin keine Bezuschussung in Aussicht. Stattdessen wurden P+R-Stellplätze in der Region flächendeckend bezuschusst und errichtet. Parallel dazu wurde in Autobahnnähe ein System von Mitfahrer-Parkplätzen (P+M) aufgebaut.

Allgemein unstrittig war bereits damals, dass P+R nur dann angenommen wird, wenn auch ein leistungsfähiges und schnelles ÖPNV-Angebot (in der Regel schienengebunden) vorhanden ist. Diese Voraussetzung ist mit dem begonnenen Bau der „Mainzelbahn“ nunmehr gegeben. Weiterhin begünstigt das mittlerweile beträchtliche Volumen an Stellplatzablöseerinnahmen die Überlegungen im Sinne des Antrags, da diese als zweckgebundene Mittel dienen können, eine P+R-Anlage einerseits ohne Fördermittel, andererseits ohne Belastung des städtischen Haushalts zu errichten.

2. Lösung

Im Hinblick auf die vorgeschlagenen Standorte ist voranzustellen, dass sich die im Antrag vorgeschlagene Fläche östlich der Lerchenberger Wohnbebauung („Spargelacker“) nur sehr eingeschränkt eignet. Da die Straßenbahntrasse einen Teil dieser Fläche bereits in Anspruch nimmt, verbliebe nur ein begrenztes Reststück. Weiterhin gab es in der Vergangenheit wiederholt Überlegungen des ZDF, diese Fläche anderweitig zu nutzen. Nachteilig wäre jedoch insbesondere, dass der verkehrliche Anschluss nur über die Brucknerstraße und die Hindemithstraße möglich wäre, was diese Wohngebiete unnötig belasten würde.

Sehr viel besser eignen sich nach Auffassung der Verwaltung Standorte im Umfeld der Haltestelle „Erich-Dombrowski-Straße“, d.h. im südöstlichen Bereich des Bebauungsplangebietes Ma 30.

Die Verwaltung hatte vor diesem Hintergrund zunächst verschiedene unbebaute Flächen in Betracht gezogen. Bei näherer Betrachtung stellte sich jedoch heraus, dass eine im Bebauungsplan gekennzeichnete LEF-Fläche bereits hergerichtet und aufgrund komplexer Eigentumsverhältnisse nicht wie angedacht verlagert werden kann. Es wurde lediglich eine benachbarte Fläche ermittelt, die sich aufgrund ihrer momentan extensiven Nutzung für eine Umnutzung anbieten würde. Allerdings weitet sich diese Fläche erst weiter südlich auf. Von den dort denkbaren Stellplätzen wären die Wege zur Haltestelle unattraktiv weit, sodass auch diese Option nicht weiter untersucht wurde.

Hiervon weiter östlich schließt sich eine landwirtschaftlich genutzte Fläche an. Diese ist jedoch mit Obstbäumen bepflanzt. Eine Nachfrage beim Pächter ergab, dass diese noch eine lange Nutzungsdauer haben und kurzfristig nicht zur Disposition stehen.

Weitere derzeit nicht landwirtschaftlich oder anderweitig genutzte Flächen sind gemäß dem Bebauungsplan Ma 30 einer späteren Bebauung vorbehalten.

Nach Prüfung aller Optionen gelangte die Verwaltung zu der Erkenntnis, dass im Einzugsradius der Haltestellen keine geeigneten freien Flächen zur Verfügung stehen. Allerdings werden im Um-

feld umfangreiche Flächen als Unternehmensparkplätze genutzt, eine davon direkt nördlich der Haltestelle „Erich-Dombrowski-Straße“. Insofern lag der Gedanke nahe, bei den Eigentümern dieser Parkflächen auszuloten, ob Bereitschaft bestehen könnte, diese derzeit recht extensiv genutzten Parkflächen zu verdichten, indem beispielsweise eine zweite Parkebene baulich hergestellt wird. Eine solche, über die eingangs erwähnten Mittel aus der Stellplatzabläse finanzierte Parkebene wäre dann den P+R-Nutzern vorbehalten.

In einem ersten Sondierungsgespräch zeigte sich ein angesprochenes Unternehmen diesem Gedanken gegenüber aufgeschlossen. Auch das Grün- und Umweltamt, das im Hinblick auf die unvermeidlichen Eingriffe in bestehende Grünsubstanz und die klimatologischen Auswirkungen zu beteiligen ist, würde eine solche Lösung gegenüber einer Neuversiegelung bevorzugen. Insofern bestehen berechnete Hoffnungen, dass die Verwaltung im Sinne des Antrags tätig werden kann.

Es sei angemerkt, dass eine Schaffung von Parkplatzflächen an der Straßenbahntrasse auch als Rückfallebene dienen kann, sollte künftig eine Kompensation der Stellplätze am Messegelände bei Fußballspielen (Pendelverkehr zum Stadion) notwendig sein.

Fragen zur technischen Ausgestaltung, Kosten, Umweltauswirkungen, Wechselwirkungen mit der Stellplatznachfrage in PMG-Parkhäusern etc. können jedoch erst beantwortet werden, sobald eine Grobplanung und eine ungefähre Kostenschätzung vorliegen.

Unter der Voraussetzung, dass seitens des Unternehmens weiterhin Bereitschaft zu einer Kooperation besteht, wird die Verwaltung ein fachkundiges Büro mit einer Machbarkeitsstudie beauftragen, deren Ergebnisse voraussichtlich nicht vor dem 2. Quartal 2016 vorliegen.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung, den Antrag Nr. 834/2010 der Stadtratsfraktion ödp/Freie Wähler sowie die Ergänzungsanträge 834/2010/1 der CDU Stadtratsfraktion und 834/2010/2 der Stadtratsfraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen in einem Jahr erneut zur Beratung aufzurufen.

3. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Geschlechtsspezifische Auswirkungen: keine

Finanzielle Auswirkungen:

ja, Stellungnahme des Amtes 20 (Anlage 1)

nein