

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich

Drucksache Nr.

0203/2016

Amt/Aktenzeichen
61//2 66 11 Alt B 2

Datum
25.01.2016

TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 02.02.2016

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Anhörung	16.02.2016	Ö
Verkehrsausschuss	Entscheidung	16.02.2016	Ö
Bau- und Sanierungsausschuss	Entscheidung	16.02.2016	Ö

Betreff:

Neugestaltung Bahnhofstraße / Münsterplatz auf Basis des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs mit Ideenteil Bahnhofstraße | Münsterplatz | Schillerstraße
Hier: Vorplanung Leistungsphase 2 HOAI, Bürgerbeteiligung

Mainz,

Marianne Grosse
Beigeordnete

Katrin Eder
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltungsbesprechung, der Ortsbeirat Altstadt empfehlen, der Verkehrsausschuss und der Bau- und Sanierungsausschuss beschließt die Durchführung einer Bürgerbeteiligung sowie die weitere Entwurfsplanung gemäß Leistungsphase 3 HOAI.

1. Sachverhalt

Die Innenstadt ist das stadtgestalterische Aushängeschild der Landeshauptstadt Mainz und prägt sowohl ortsbezogen als auch überregional das Image und die Attraktivität der Gesamtstadt. Die zentral gelegenen Eingangssituationen zur Innenstadt sind adressbildend und beeinflussen den Eindruck und den Ruf der Landeshauptstadt entscheidend. Entsprechend hoch sind die gestalterischen Anforderungen, die an diese Bereiche gestellt werden müssen.

Heute werden die vorhandenen gestalterischen und funktionalen Qualitäten dieser Bedeutung jedoch nicht gerecht. Der wichtigste fußläufige Stadteingang, die Bahnhofstraße vom Hauptbahnhof zur Innenstadt, besitzt weder ausreichende Bewegungs- und Aufenthaltsflächen noch eine dem Ort angemessene Attraktivität. Der angrenzende Kreuzungsbereich am Münsterplatz weist aufgrund des hohen Anteils an Verkehrsflächen keine Aufenthaltsqualität bzw. keine gestalterische „Handschrift“ auf. Stattdessen wirkt er für die Passanten als Engpass und Barriere.

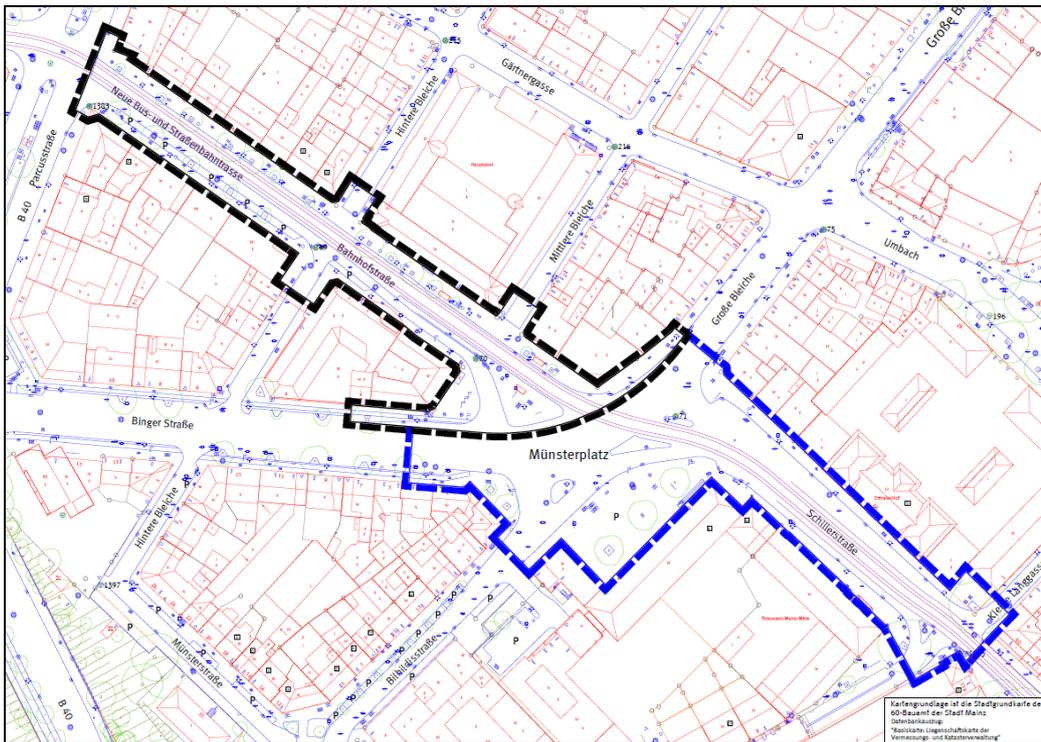
Durch die anstehende Sanierung der Bus- und Straßenbahntrasse in der Bahnhofstraße durch die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) ergibt sich die Chance, den öffentlichen Raum gestalterisch und funktional den heutigen Anforderungen an einen attraktiven urbanen Lebensraum anzupassen. Durch eine mit der Sanierung einhergehende Verlagerung der Gleistrasse in der Bahnhofstraße in Richtung Süden wird es möglich, den Fußweg zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt wesentlich zu verbreitern und die heute beengte Situation an den Haltestellen für den ÖPNV zu optimieren und zu gestalten. Ein Flächengewinn für den Fußgänger in einer Breite von ca. 2,5 m ist auf der Nordseite der Bahnhofstraße möglich.

Durch diese Verlegung der Straßenbahngleise und die überwiegende Herausnahme des Individualverkehrs (IV) werden nicht nur die Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für Fußgängerinnen und Fußgänger wesentlich vergrößert, sondern auch das Sicherheitsgefühl in den Wartebereichen der ÖPNV-Haltestellen.

Der Andienungsverkehr der Bahnhofstraße wird zukünftig im Bereich zwischen Parcusstraße und Hintere Bleiche konzentriert. Hierfür werden die derzeit vorhandenen Parkplätze zukünftig als „Ladestraße“ genutzt, die sowohl dem Be- und Entladen der Lieferfahrzeuge dienen wird, als auch die Erschließung angrenzender privater Parkflächen gewährleistet.

Die attraktive Gestaltung der Fußwegeverbindung ist erklärtes Ziel des Integrierten Entwicklungskonzeptes Innenstadt (IEK).

2. Freiraumplanerischer Realisierungswettbewerbs mit Ideenteil Bahnhofstraße | Münsterplatz | Schillerstraße



Geltungsbereich Wettbewerb – schwarz=Realisierungsteil, blau=Ideenteil

Im Jahr 2015 wurde in Zusammenarbeit mit der MVG ein Wettbewerb zur Erarbeitung einer städtebaulichen Konzeption und Gestaltung des öffentlichen Raumes durchgeführt.

Beschreibung der verkehrliche Vorgaben des Realisierungswettbewerbs:

Der Gleiskörper wird um ca. 2,50 m in südwestliche Richtung verschoben. Die heute zwischen Hintere Bleiche und Münsterplatz vorhandene MIV-Fahrspur sowie die derzeitige Abbiegespur von der Bahnhofstraße in die Bingerstraße / Münsterplatz entfällt. Die Parkbuchten zwischen Parcusstraße und Hintere Bleiche werden zu einem Bereich der dem Be- und Entladen dient, umgestaltet. Damit muss die dortige Baumreihe entfallen. Mit dem Verzicht der MIV-Spur und der Verlegung der Straßenbahntrasse entsteht auf der nordöstlichen Seite der Bahnhofstraße ein ca. 8,00 m breiter Boulevard. Im Bereich des Boulevards ist der Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit erlaubt.

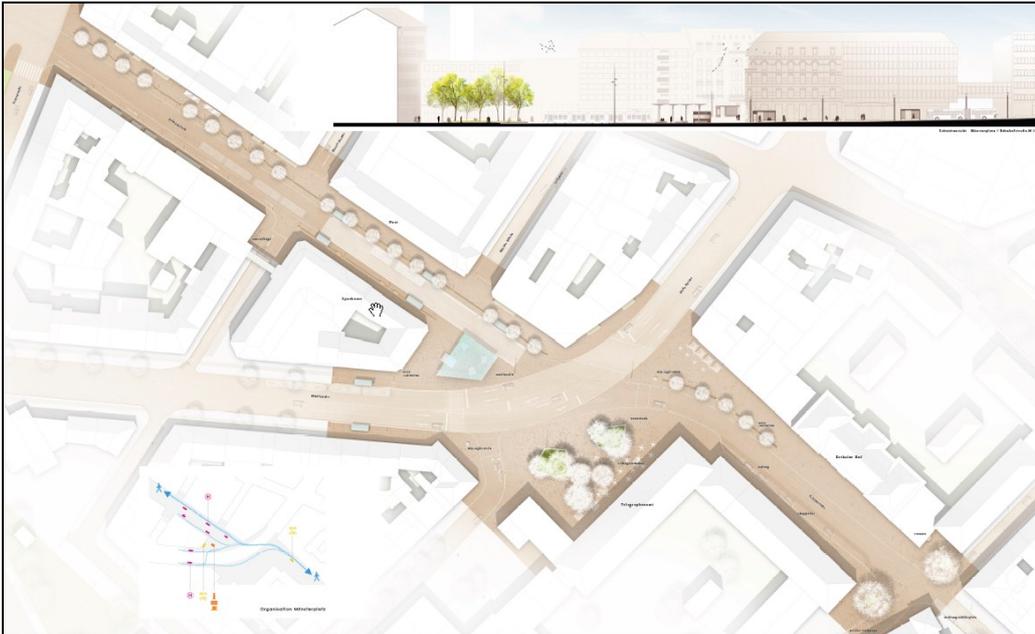
Der Andienungsverkehr der Bahnhofstraße wird zukünftig über die Hintere Bleiche auf die Binger Straße geführt. Dazu ist es notwendig die Fahrtrichtung im südlichen Teil der Hintere Bleiche zu drehen. Die Mittlere Bleiche wird von der Bahnhofstraße abgehängt. Damit entfällt die Durchfahrtsmöglichkeit der Haltestelle mit dem MIV und Anlieferungsverkehr. Es entsteht ein verkehrsberuhigter Bereich, der mehr Sicherheit für Passanten und ÖPNV-Wartende bietet.

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.

Das Preisgericht tagte am 01.07.2015. Im Anschluss an das Wettbewerbsverfahren wurde durch ein VOF-Verfahren der Planungsauftrag für die Freianlagenplanung an das Büro Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten vergeben.

Für das Gesamtprojekt stehen Fördermittel aus dem Programm „Aktive Stadtzentren“ zur Verfügung.

3. Städtebauliches Konzept Wettbewerb



1.Preisträger, Lageplan - Stand: Wettbewerb Juli 2015
Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten mit SYRA_SCHOYERER ARCHITEKTEN BDA

Die Leitidee des Entwurfs wird durch eine Differenzierung der Platz- und Straßenräume charakterisiert: Linearität der Verbindungsachsen Bahnhofstraße und Schillerstraße einerseits, und der Münsterplatz als neugeschaffener Aufenthaltsort und Entree zur Innenstadt andererseits.

Ein großes Dach mit eingeschobenem Kiosk / WC als raumgreifendes Ensemble mit hohem architektonischem Wiedererkennungswert vor der Sparkasse führt zu einer eigenen Identität und wertet das Image des Münsterplatzes als bisheriger Verkehrsplatz deutlich auf.

Dem gegenüber erfolgt eine Reduzierung der Einbauten im öffentlichen Raum im Bereich des Boulevards in der Bahnhofstraße. Die klare und ruhige Platzierung aller notwendigen Ausstattungselemente trägt zu einer besseren Orientierbarkeit bei.



*Geplantes Ausstattungsband
Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten*



*Blick über den Münsterplatz in die Bahnhofstraße
Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten mit SYRA_Schoyerer Architekten BDA*

Herzstück des neugestalteten Münsterplatzes ist ein großes auf schlanken Stützen stehendes Dach mit integrierter öffentlicher Toilettenanlage und angeschlossenem Kiosk, das einen wetterunabhängigen Bürgertreff mit großer Aufenthaltsfunktion bilden wird. Der neue Kristallisationspunkt mit seiner unverwechselbaren Adressbildung soll in der folgenden Realisierungsphase im Ideenteil des Wettbewerbs mit einer attraktiven Vorfläche des ehemaligen Telegrafenamts eine städtebauliche Einheit für den gesamten Münsterplatz bilden.

4. Bebauungsplanverfahren A 265

In Vorbereitung dieser Maßnahme wurde das Bebauungsplanverfahren "A 265" mit dem Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs.1 BauGB durch den Bau- und Sanierungsausschuss am 22.05.2014 in die Wege geleitet. Der Stadtrat hat am 22.07.2014 den Aufstellungsbeschluss gefasst. Der Bebauungsplan "A265" überlagert nach Rechtskraft Teilbereiche bereits bestehender Bebauungspläne. Da nach § 5 Abs. 2 Landesstraßengesetz (LStrG) Baurecht für Straßenbahnplanungen über Bebauungspläne nach § 9 BauGB geschaffen werden kann, bildet der "A265" die Rechtsgrundlage für die Verlegung der Straßenbahngleise.

Die Offenlage des Bebauungsplans A 265 wurde zwischenzeitlich abgeschlossen.

5. Vorentwurf

Detaillierte Erläuterung des Vorentwurfs: siehe Anhang.

Architektur / Sonderbauten

Das großformatige Dach bildet mit dem eingeschobenen Gebäude eine städtebauliche Einheit. Neben einer untergeordneten Kiosknutzung soll das Gebäude eine öffentliche und barrierefreie WC-Anlage aufnehmen, für die bereits ein vorläufiger Förderbescheid vorliegt. Die Machbarkeit einer zusätzlichen (untergeordneten) Kiosknutzung o.ä. wird im weiteren Verfahren geprüft. Da durch das große Dach ein wetterunabhängiger Aufenthaltsbereich geschaffen wird, der über die funktionale Bedeutung einer ÖPNV-Haltestelle weit hinausgeht, könnte ein zusätzliches Angebot positive Synergien im öffentlichen Raum erzeugen.

ÖPNV – Abspannmaste

Für eine „barrierefreie“ Durchlässigkeit und Großzügigkeit innerhalb des Boulevards ist eine Neuordnung sämtlicher Möblierungselemente und der technischen Ausstattung erforderlich. Die Preisträger bündeln in ihrem Entwurf diese Elemente in einem 'Ausstattungsband', das Bäume, Sitzbänke, Papierkörbe, Straßenleuchten und die Abspannmaste linear in einer Achse anordnet. Erschwert wird die Neuordnung durch die Auflagen des Brandschutzkonzeptes, Flächen für Rettungsfahrzeuge (2. Rettungswege der angrenzenden Gebäude) freizuhalten. Der Wartebereich innerhalb der Haltestellen wird dadurch funktional von dem Boulevard getrennt ohne den Fluss der Fußgängerströme zu beeinträchtigen.

Die zukünftige Position der Abspannmaste für die Straßenbahn innerhalb des Ausstattungsbandes kann das Straßenbild der Bahnhofstraße und des Münsterplatzes positiv wie auch negativ beeinträchtigen. Derzeit wird in Abstimmung mit der MVG (die für die Planung des Schienennetzes und der Fahrleitungsmasten verantwortlich ist) eine einseitige Maststellung verfolgt. Im weiteren Planungsprozess wird geprüft, ob die Integration der Abspannmasten, deren Gestaltung derzeit noch nicht im Detail bekannt ist, stadtgestalterisch verträglich ist. Eine Beibehaltung der heutigen Standorte würde die beabsichtigte stadträumliche Aufwertung konterkarieren und die Bewegungsfreiheit innerhalb des Boulevards deutlich stören.

Ziel ist ein abgestimmtes System von Abspannmasten, Leuchten, Bäumen und Möblierung, um die Großzügigkeit des Boulevards in seiner Funktion als Stadteingang der Landeshauptstadt Mainz zu ermöglichen und den Anforderungen an die Sicherheit (Freihalten von Rettungswegen etc.) genüge zu tun.

Darüber hinaus besteht zu der Verortung der Masten innerhalb des Boulevards die gestalterische Alternative in Abspannungsvorrichtungen an den Fassadenflächen. Diese Möglichkeit, sowie die Möglichkeiten einer Förderung als Sonderbauwerk werden im weiteren Verfahren konkretisiert.

Bäume

Aus ökologischen, klimaökologischen, lufthygienischen und stadtgestalterischen Gründen sind 19 Bäume zur Begrünung der Verkehrsflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplan A 265 (Bahnhofstraße – Münsterplatz – Schillerstraße) anzupflanzen. Sofern aufgrund neuer Sachverhalte nicht alle 19 Bäume gepflanzt werden können, sind möglichst in räumlicher Nähe im Stadtteil Mainz-Altstadt Ersatzstandorte auf städtischen Flächen gemäß A 265 zu suchen, die Pflanzungen dort vorzunehmen und die Bäume dauerhaft zu erhalten.

Im Vorentwurf sind derzeit 16 Bäume zwischen Parcusstraße und Münsterplatz vorgesehen. Vier weitere Bäume sollen im 2. Bauabschnitt entsprechend des Bebauungsplanes in der Schillerstraße verortet werden. Somit sind die Vorgaben des Bebauungsplanes erfüllt.

6. Weitere Vorgehensweise

Bevor die LP3 eingeleitet wird, ist eine Bürgerbeteiligung vorgesehen.

Für die Hochbauten (Dach, Kiosk / WC, Wartehallen) wird zeitnah das Büro SYRA_Schoyerer Architekten BDA mit der Planung beauftragt werden.

Nach der Erstellung des LV, der Ausschreibung und Vergabe der Bauleistung erscheint als Baubeginn der Spätherbst 2016 / Frühjahr 2017 realistisch, der tatsächliche Baubeginn ist abhängig von den Anforderungen der MVG sowie den umfangreichen Arbeiten an der Leitungsinfrastruktur.

7. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

keine

8. Finanzielle Auswirkungen:

Die eigentliche Umbaumaßnahme der Bahnhofstraße soll 2016 / 2017 in Abstimmung der Baumaßnahme der MVG erfolgen. Für den Umbau von Bahnhofstraße und Münsterplatz sind 2016 im Haushalt 1.144.164 Millionen Euro eingestellt. Die Gleisarbeiten und der Bau der ÖPNV-Trasse sollen durch die MVG finanziert werden.

Die Kosten für die Neugestaltung des Fußgängerbereichs werden, mit Ausnahme des kommunalen Anteils, durch Fördermittel aus dem Programm „Aktive Stadtzentren“ getragen. Die Fördermittel für Jahre 2014 bis 2017 sind vom Land Rheinland-Pfalz zugesagt. Für den Bereich der Haltestellen soll noch ein GVFG Förderantrag gestellt werden.

"Der vorläufige Städtebauförderbescheid für das Jahr 2015 liegt der Stadt Mainz seit Anfang des Jahres vor. Darin werden Bruttogesamtkosten der Antragsbestandteile "Freifläche", "Bürgertreff-Dach", "Abspannmaste" und "Kiosk/öffentl. Toilettenanlage" wie folgt anerkannt:

Freifläche: 834.500 € (=100 %)
Abspannmaste: 230.861 € (=50%)
Bürgertreff/Toilette: 214.000 € (50%)
Kiosk: 0 € (0%)

Alle anerkannten Positionen stehen zunächst unter dem Vorbehalt der baufachlichen Prüfung durch die SGD Süd. Diese verfahrensbedingte Notwendigkeit kommt immer dann zum Tragen sobald die Gesamtkosten eines Projektes die 1,5 Mio €-Marke überschreiten. Nach Vorlage ausführungsfähiger Pläne beim Fördergeber (Leistungsphase 5 HOAI) kann mit der baufachlichen Genehmigung schnellstmöglich gerechnet werden. Diese wird dann zusammen mit dem Jahresförderbescheid 2016 erwartet.

Hinsichtlich der Position "Kiosk" vertritt der Fördergeber indes die Ansicht, dass es sich hierbei um eine privat-wirtschaftliche nutzbare Einheit handelt, die über Einnahmen finanziert werden

kann. Eine Finanzierung über Städtebaufördermittel ist bereits jetzt ausgeschlossen.
Ob eine alternative Finanzierung dieser Einheit wirtschaftlich geboten (und städtebaulich notwendig) ist, wird derzeit noch bei der Stadt Mainz geprüft. "

ja, Stellungnahme des Amtes 20

nein