

# Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0200/2016/1
Amt/Aktenzeichen 61/61/61 14 12 Alt 17	Datum 09.05.2016	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 17.05.2016			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Anhörung	25.05.2016	Ö
Bau- und Sanierungsausschuss	Entscheidung	25.05.2016	Ö
Verkehrsausschuss	Entscheidung	25.05.2016	Ö

<b>Betreff:</b> Umgestaltung Große Langgasse – Platzgestaltung ‚Insel‘ und Platzgestaltung ‚Bereich Kötherhofstraße‘ Hier: Ergebnis Bürgerbeteiligung, Vorplanung – Leistungsphase 2 HOAI, Entwurfsplanung Leistungsphase 3 HOAI	
Mainz, 12.05.2016  gez. Eder  Katrín Eder Beigeordnete	Mainz, 10.05.2016  gez. Eder  Marianne Grosse Beigeordnete

## Beschlussvorschlag:

Die **Verwaltungsbesprechung** und der **Ortsbeirat Mainz-Altstadt** empfehlen, der **Verkehrsausschuss** und der **Bau- und Sanierungsausschuss** beschließen das Ergebnis der Bürgerbeteiligung und die Vorentwurfsplanung (Leistungsphase 2) und beauftragen die Entwurfsplanung gemäß Leistungsphase 3 HOAI.

## 1. Ausgangssituation

Das Integrierte Entwicklungskonzept Innenstadt (IEK Innenstadt), dessen Erarbeitungsprozess im Herbst 2013 begann, wurde im Juli 2015 durch den Stadtrat beschlossen. Neben der Darstellung der Entwicklungsmöglichkeiten in der Innenstadt, bildet das IEK Innenstadt die Grundlage für die Fördermittelbeantragung für das Förderprogramm „Aktive Stadtzentren“ sowie die Grundlage für das am 25.05.2016 vom Stadtrat zum Beschluss vorgelegte Stadtumbaugebiet.

Die inhaltlich höchste Priorität wurde auf den zentralen Eingangskorridor vom Hauptbahnhof zur Einkaufsinnenstadt gelegt. Die dabei wichtigsten Einzelprojekte sind die „Umgestaltung Bahnhofstraße / Münsterplatz“ sowie die „Umgestaltung Große Langgasse inklusive ihrer zwei Plätze - Bereich Kötherhofstraße/Große Langgasse und der Bereich Gymnasiumstraße/Große Langgasse/Dominikanerstraße“.

Heute besitzt die Große Langgasse eine Barrierewirkung zwischen zwei Bereichen innerhalb der City. Diese Barriere führt dazu, dass für Fußgänger ein sicheres Überqueren nur punktuell an Lichtsignalanlagen möglich ist. Außerdem besitzt die Große Langgasse in ihrer Gestaltung und Attraktivität erheblichen Verbesserungsbedarf.

Um die Ziele des Integrierten Entwicklungskonzepts zu erfüllen und eine attraktive Innenstadt zu schaffen war bzw. ist es notwendig, die Große Langgasse inklusive ihrer zwei Plätze neu zu ordnen und zu gestalten.

Um jedoch die komplexe und themenübergreifende Aufgabenstellung fachgerecht zu bearbeiten, wurde mit Hilfe eines Interessenbekundungsverfahrens ein geeignetes Büro bzw. Planungsteam gesucht. Um bei der Neugestaltung der Großen Langgasse und den zwei Plätzen sowohl die verkehrsfunktionalen als auch die gestalterischen Aspekte berücksichtigen zu können, wurde ein Team aus Verkehrsplanern und Freiraumplaner gesucht. Die Entscheidung des mit Auswahlkriterien hinterlegten zweistufigen Interessenbekundungsverfahrens fiel auf die Bürogemeinschaft **Schüßler-Plan aus Frankfurt** und **Club L94 aus Köln**.

## 2. Vorgehensweise / bisheriger Planungsprozess

Gestartet wurde der Planungsprozess durch eine Auftaktveranstaltung am **10.11.2015**, bei der die betroffenen Fachämter anwesend waren. Ziel der Veranstaltung war es, die ersten wichtigen Aspekte, die bei der Planung zu beachten sind, zu ermitteln.

Nach der Bearbeitung der Leistungsphase 1 (Bestandsermittlung) erfolgte die Vorplanung. Inhalt der Vorplanung (Leistungsphase 2) ist die Erarbeitung eines Planungskonzepts einschließlich der Untersuchung von Varianten (siehe Anlage). Das durch die Fachämterkoordination vom **11.01.2016** präferierte Konzept wurde den Gremien Ortsbeirat Mainz-Altstadt, Bau- und Sanierungsausschuss sowie Verkehrsausschuss am **16.02.2016** in der gemeinsamen Sitzung vorgestellt. Aufgrund einer politischen Entscheidung wurde die Beschlussvorlage zur Durchführung der Entwurfsplanung gemäß 3 HOAI bis nach der Bürgerbeteiligung vertagt. In der genannten Sitzung wurde die Durchführung einer Bürgerinformation beschlossen. Die Bürgerbeteiligung fand am **17.03.2016** statt.

Am **13.04.2016** wurden die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung den Gremien Ortsbeirat Mainz-Altstadt, Bau- und Sanierungsausschuss sowie Verkehrsausschuss anhand eines Sachstandsberichtes mitgeteilt. Ebenfalls wurden die Entwurfsänderungen, die aufgrund der Anregungen der Öffentlichkeit vorgebracht wurden, vorgestellt. Die Gremien stimmten

den Planänderungen zu, sodass auf dieser Grundlage die Pläne im Detail ausgearbeitet werden können.

Zur Prüfung der verkehrlichen Funktionalität beauftragt die Verwaltung die Erarbeitung einer VISSIM-Simulation. Diese soll die spätere Verkehrsabwicklung in der Großen Langgasse sowie in den angrenzenden Straßen, u.a. Welschnonnengasse, Emmeransstraße und Gymnasiumstraße, darstellen.

### **3. Bürgerinformation/ Beteiligung von Gremien**

Am 17.03.2016 fand eine öffentliche Informationsveranstaltung im Stadthaus-Kreyßig-Flügel statt. Neben der Vorstellung der Ausgangssituation – Förderkulisse, Integriertes Entwicklungskonzept Innenstadt, wurde die Vorplanung durch die beauftragten Büros präsentiert. Während der Veranstaltung wurden von den Bürgerinnen und Bürger Anregungen vorgebracht. Zusätzlich konnten die Planunterlagen im Nachgang der Veranstaltung im Internet eingesehen und bis einschließlich 04.04.2016 ergänzende Stellungnahmen abgegeben werden. Kernthemen waren die Reduzierung der Stellplätze sowie die neue Verkehrsführung in der Welschnonnengasse / Am Kronberger Hof. Die Vermerke über die Bürgerbeteiligung liegen als Anlage bei. Die Planung wurde am 08.03.2016 im AK-City und am 11.04.2016 vor der FDP-Stadtratsfraktion vorgestellt. Außerdem fand am 19.04.2016 eine Präsentation vor den tangierten Einzelhändlern statt. Am 25.04.2016 wurde das 7-seitige Papier der CDU-Stadtratsfraktion mit den Mitgliedern des Verkehrsausschusses beraten. Am 09.05.2016 erfolgte eine weitere Präsentation bei der CDU-Stadtratsfraktion

### **4. Änderungen Konzept**

Im Nachgang zur Bürgerinformation wurden die Anregungen der Öffentlichkeit aufgenommen, analysiert und bewertet. Die Kernthemen ‚Verkehrsführung Welschnonnengasse‘ und ‚Reduzierung Stellplätze‘ führten zu einer Überarbeitung des Konzeptes. Ziel der beiden Planänderungen ist es, den Wünschen des Elternausschusses Kita St. Peter-St. Emmeran sowie den Geschäftsleuten weitestgehend Rechnung zu tragen.

#### *4.1 Verschiebung des Kreisels an die Kreuzung Große Langgasse / Emmeransstraße Aufhebung des Zweirichtungsverkehrs in der Welschnonnengasse*

Die Zufahrt zu den Parkhäusern „Theater“ und „ Am Kronberger Hof“ soll über die Emmeransstraße abgewickelt werden. Ergänzend erscheint es sinnvoll und möglich, auch die Abfahrt aus den Parkhäusern über die Emmeransstraße direkt an die Große Langgasse zurückzuführen.

Die Emmeransstraße wird hierzu als Zweirichtungsstraße ausgebildet und erhält dazu den bislang an der Welschnonnengasse vorgesehenen Minikreisverkehr.

Die Welschnonnengasse / Am Kronberger Hof bleibt als Abfahrt von den Parkhäusern in Richtung Westen weiterhin möglich, sie wird gegenüber dem heutigen Bestand nicht mehr gedreht und behält die Fahrtrichtung zur Großen Langgasse. An der Welschnonnengasse wird die Ausfahrt nur nach Westen (über einen verringerten Ausfahrtsquerschnitt) erlaubt, eine Abfahrt für die Anlieger nach Osten (Richtung Weißliliegasse) bleibt über den Minikreisverkehr „Kleine Langgasse“ möglich. Ziel ist es, den Parksuchverkehr („Kreisen“ über Emmeransstraße, Am Kronberger Hof, Welschnonnengasse und Große Langgasse) zu verringern. Aufgrund der Ein- und Ausfahrtsmöglichkeit an der Emmeransstraße ist die aus-

fahrende Verkehrsmenge in der Welschnonnengasse gering genug, um auf eine Lichtsignalanlage dort zu verzichten.

Der Begegnungsfall der Fahrzeuge an der Ecke Emmeransstraße / Am Kronberger Hof weist somit nur noch untergeordnet sich untereinander kreuzende Verkehre von und zu den Parkhäusern auf, sodass dort nicht mit zusätzlichen Konflikten zu rechnen ist.

Das Parken in der Emmeransstraße wird auf Diagonalsparken umgestellt, damit die Ein- und Ausparkvorgänge möglichst ohne Störung für den nachfolgenden Verkehr stattfinden. Zudem wird bei Schrägaufstellung eine geringfügig breitere nutzbare Straßenbreite erreicht.

#### 4.2 Erhöhung der Anzahl der Stellplätze in der Großen Langgasse

Nach der Bürgerbeteiligung wurden zusätzliche Parkierungsflächen eingeplant. Das Ergebnis bildet sich folgendermaßen ab.



Ist-Situation		
Straße	Parkstände	Ladezonen
Große Langgasse	99	1
Welschnonnengasse	26	0
Am Kronberger Hof	11	1
Emmeransstraße	27	1
Summe:	163	



Vorplanung – Stand 14.01.2016		
Straße	Parkstände	Ladezonen
Große Langgasse	19	8
Welschnonnengasse	21	0
Am Kronberger Hof	11	1
Emmeransstraße	24	0
Summe:	75	



Vorplanung - Stand 23.03.16		
Straße	Parkstände	Ladezonen
Große Langgasse	44	8
Welschnonnengasse	26	0
Am Kronberger Hof	11	1
Emmeransstraße	24	0
Summe:	105	7

Die aufgezeigte Überarbeitung des Konzeptes ist als Anlage beigefügt.

## 5. VISSIM-Simulation

Um die Verkehrsabläufe und die Leistungsfähigkeit der Straßenabschnitte und der Knotenpunkte im Planfall beurteilen zu können, hat die Verkehrsverwaltung eine VISSIM-Simulation in Auftrag gegeben. Dieses Simulationsverfahren wird bei Verkehrsplanungen bundesweit angewendet und stellt aktuell die bestmögliche Methode dar, Verkehrsabläufe in Plansituationen zu untersuchen und bildhaft/ als Video darzustellen.

Die beauftragte VISSIM-Simulation basiert auf den vorhandenen aktuellen Zählraten der Großen Langgasse und angrenzender Straßenzüge. Diese sind für die Kalibrierung der VISSIM-Simulation entsprechend aussagekräftig. Dabei wurde zunächst die Routenverteilung der Verkehrsströme nach Verkehrsstärken und Wegwahl im Verlauf und im Umfeld der Großen Langgasse aus dem Verkehrsmodell der Stadt Mainz ermittelt. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden daraufhin mit den o.g. Zählraten verglichen und plausibilisiert. Erst im Anschluss fanden diese Eingang in die mikroskopische Simulation im Programmsystem VISSIM.

Das geschilderte Vorgehen entspricht dem Stand der verkehrsplanerischen Technik. Die vom Gutachter im Rahmen der VISSIM-Simulation erarbeiteten Ergebnisse wurden ihrerseits zusammen mit ihm auf ihre Sinnhaftigkeit geprüft und im Bedarfsfall punktuell weiter verfeinert. Sowohl bei den Verkehrsmengen, als auch bei deren zeitlich-räumlicher Verteilung konnte im Rahmen der Leistungsfähigkeitsuntersuchungen dadurch eine hohe Übereinstimmung zwischen Modell und Realität erreicht werden.

Es sei dabei angemerkt, dass bei den Eingangswerten in der vorliegenden Simulation grundsätzlich von eher ungünstigen Rahmenbedingungen ausgegangen wurde und auch Störfaktoren wie ein- und ausparkende Fahrzeuge berücksichtigt sind.

Zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung lag ein bereits sehr weitreichend ausgearbeitetes Ergebnis vor, aus dem abgeleitet werden kann, dass die geplanten Verkehrsanlagen und -führungen den prognostizierten Verkehr leistungsfähig abwickeln können. In einer Vielzahl von Simulationsläufen mit realistischen Zufallsverteilungen der Verkehrsströme wurden für die Streckenabschnitte und Knotenpunkte bis auf wenige Ausnahmen gute bis sehr gute Qualitätsstufen ermittelt. Einzelfälle, bei denen sich im Simulationsergebnis "nur" befriedigende" bzw. ausreichende Qualitäten ergaben, stellen gegenüber dem Bestand keine grundsätzliche Verschlechterung dar. Mangelhafte oder ungenügende Verkehrsqualitäten, die massive Verkehrsbehinderungen bzw. ein Erliegen des Verkehrs befürchten lassen wurden, konnten nicht festgestellt werden.

Die Simulationsergebnisse werden in anschaulicher Weise vom Gutachterbüro in der Ausschusssitzung vorgestellt und erläutert.

## 6. Weiteres Vorgehen

Sollten die Gremien der Vorentwurfsplanung zustimmen, erfolgt die Beauftragung der Leistungsphase 3 HOAI – Entwurfsplanung. Hierzu zählen die Detaillierung der Vorentwurfsplanung unter Berücksichtigung aller fachspezifischen Anforderungen sowie die Vertiefung der Planung hinsichtlich der gestalterischen, funktionalen und standörtlichen Anforderungen.

Des Weiteren ist für 31. Mai eine weitere Bürgerbeteiligung vorgesehen, bei der die Änderungen der Vorentwurfsplanung vorgestellt werden.

## **7. Kosten und Finanzierung**

Das Projekt wird durch Gelder aus dem Programm „Aktive Stadtzentren“ gefördert. Für die Förderperiode 2014 bis 2017 stehen für das Projekt ca. 3,3 Mio. Euro zur Verfügung. Der zu erbringende Eigenanteil der Stadt ist im Haushalt angemeldet.

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

Im Rahmen des bisherigen Verfahrens wurden keine diesbezüglichen Anregungen vorgebracht.

### *Anlage:*

- 1) *Verkehrsplanungskonzept*
- 2) *Freianlagenkonzept*
- 3) *Erläuterungen zum Konzept*
- 4) *Varianten Vorentwurfsplanung*
- 5) *Ausgangsdaten*
- 6) *Präsentation vom 25.04.2016*
- 7) *Vermerk Bürgerbeteiligung*
- 8) *Nachtrag Vermerk Bürgerbeteiligung*
- 9) *Vermerk Besprechung CDU-Fraktion*