



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**
von Bund, Ländern und
Gemeinden



RheinlandPfalz

MINISTERIUM
DES INNERN, FÜR SPORT
UND INFRASTRUKTUR



Landeshauptstadt
Mainz

Ausgangsdaten

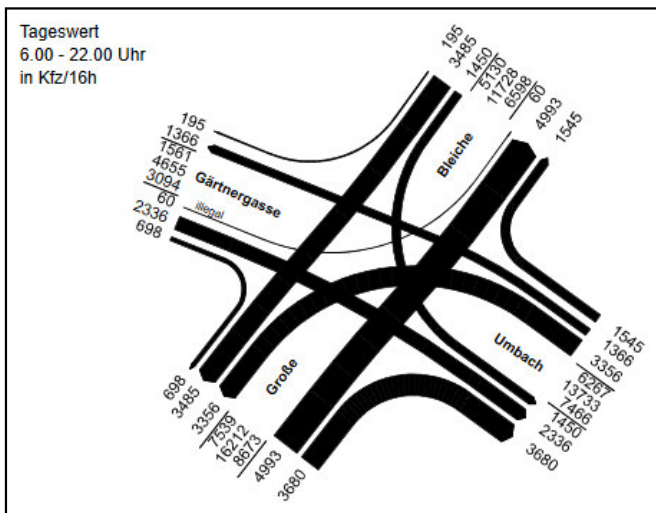
„Umgestaltung Große Langgasse inkl. zwei Plätze“

1. Verkehrsdaten

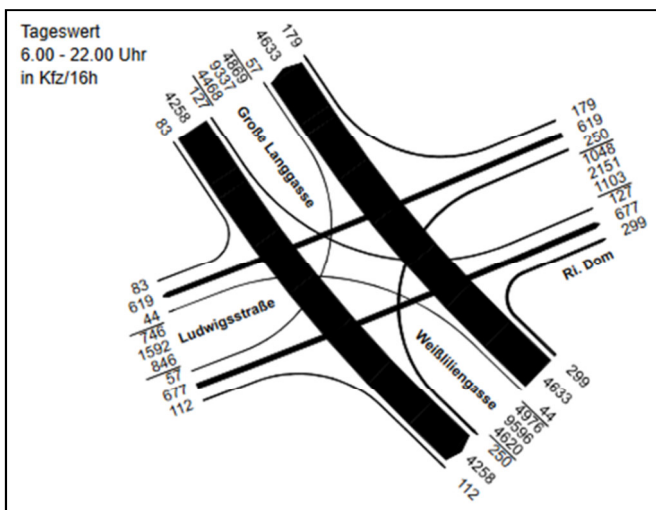
Die aktuelle werktägliche Verkehrsbelastung der Großen Langgasse schwankt im Tageszeitfenster 6.00 bis 22.00 Uhr, je nach Abschnitt, zwischen 12.000 – 14.000 Kfz/16h, mit richtungsbezogenen, maximalen Stundenwerten von bis zu 600 Kfz/h.

Verkehrswerte im Nachtzeitfenster liegen nicht vor, sind im aktuellen Kontext – aufgrund eines sehr wahrscheinlich deutlich abgesenkten Niveaus - jedoch auch zu vernachlässigen.

An dem Knotenpunkt Umbach / Große Langgassen wird ein Wert von ca. 13.700 Kfz/16h gezählt. Wird dagegen der Knotenpunkt Große Langgasse / Ludwigsstraße betrachtet, so kann ein Wert von ca. 9.300 Kfz/h abgelesen werden. Daraus ergibt sich eine Differenz von ca 4.400 Kfz/16h. Diese Verkehre bilden den Quell-und Zielverkehr in der Großen Langgasse und in dem von ihr erschlossenen Bereichen der Innenstadt.



Verkehrsbelastung Am Knoten Umbach / Große Langgasse (Stand 2014)



Verkehrsbelastung Am Knoten Große Langgasse / Ludwigsstraße (Stand 2014)

2. Parkraumharmonisierungskonzept

2015 wurde das Parkraumharmonisierungskonzept der Stadt Mainz in Kraft gesetzt. Ein allgemeines Ziel der Stadt Mainz ist es für Bewohner, Besucher, Kunden und Beschäftigte einen attraktiven und gesunden Lebens- und Aufenthaltsraum herzustellen. Das Parkraumharmonisierungskonzept soll dieses Ziel unterstützen durch nutzerspezifisch und wirtschaftlich darauf zugeschnittene Angebot bei Tarifen und Parkdauern. Die der Umsetzung in 2015 vorausgehende Analyse ergab folgende Punkte:

- Das Straßenparken sei billiger als in zahlreichen Parkieranlagen
- Die Parkieranlagen seien an allen Tagen deutlich zu gering ausgelastet (etwa 55%)
- Tarife der Parkieranlagen/ fürs Straßenparken seien für die Nutzer unübersichtlich
- In der Zone 1 dauern ca. 60% aller Parkvorgänge im öffentlichen Straßenraum nur max. 1h
- In der Zone 2 dauern ca. 75% aller Parkvorgänge im öffentlichen Straßenraum nur max. 2h

Diese Effekte führen zu:

- Erhöhtem und unnötigen Parksuchverkehr
- Nichtbeachtung des Parkleitsystems
- Negativbewertung der Parksituation seitens der Nutzer

Durch das Parkharmonisierungskonzept wurden folgende wesentlichen Änderungen durchgeführt:

- Das Mainzer Stadtgebiet wird auch weiterhin in zwei Zonen unterteilt
- Das bisherige ‚Premiumparken‘ entfällt und wird künftig in die Zone 1 integriert.
- Die Gebührenhöhe für 30 Minuten Parkzeit an Parkscheinautomaten in der Zone 1 beträgt zukünftig gleichbleibend 1,00 €, in der Zone 2 beträgt sie gleichbleibend 0,50 € je 30 Minuten. Die Möglichkeit zum Bezahlen im Minutentakt bleibt an den Parkscheinautomaten beider Zonen weiterhin erhalten.
- Die Parkierungshöchstdauer in der Zone1 beträgt künftig maximal 1 Stunde, in der Zone 2 wird diese auf maximal 2 Stunden festgesetzt (ca. 60 % in Zone 1 parken - wie erwähnt- heute maximal 1 Stunde; ca. 75% in Zone 2 parken heute maximal 2 Stunden).

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass sich im Umfeld der Großen Langgasse und ihren Nebenstraßen durch die Parkraumharmonisierung einerseits der Parkraumumschlag im öffentlichen Straßenraum erhöhen wird. Damit erhöht sich auch grundsätzlich die Wahrscheinlichkeit, einen freien Stellplatz im öffentlichen Straßenraum zu finden.

Andererseits stehen nach den Analyseergebnissen ausreichend viele Stellplätze in Parkhäusern der unmittelbaren Nachbarschaft zur Verfügung, die es erlauben, bei



vergleichbarem Aufwand für den Verkehrsteilnehmer, dort für längere Zeiträume zu parken.

3. Stellplatzanzahl

Die Anzahl der Parkstände in der Großen Langgasse, Welschnonnengasse, Am Kronberger Hof und Emmeransstraße betragen derzeit 163. Hinzu kommen 3 Ladezonen.



Im Einzelnen verteilen sich die Parkstände wie folgt:

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



4. Leitlinien und Empfehlungen Einkaufsquartier an der Ludwigsstraße

Folgende Leitlinien und Empfehlungen wurden zum Thema „Verkehr“ formuliert:

MIV/Parken

2.1 (L) Die Verkehrsführung in der Innenstadt bzw. in der Altstadt wird so optimiert, dass ein Ausbau der Altstadttangente nicht notwendig ist. Die Entwicklung ist zu beobachten. In diesem Zusammenhang werden Zu- und Abfahrtsströme der Kunden zu den vorhandenen Parkhäusern in der Innenstadt optimiert entsprechend der Fachgutachten nach 2.17.

2.2 (L) Zur leistungsfähigen Abwicklung von Kfz- Strömen an vorhandenen Knoten sind diese ggf. baulich und/oder lichtsignaltechnisch zu optimieren. Es sind Maßnahmen zu treffen, die einen übermäßigen Parksuchverkehr im Umfeld begrenzen.

2.3 (L) Eine flächige Verteilung der Kundenströme über die gesamte Stadt Mainz führt zu einer beabsichtigten, gleichmäßigen Auslastung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur.

2.4 (L) Um eine unerwünschte Sogwirkung zu vermeiden, unterliegt das Center-Parkhaus einer Kapazitätsbeschränkung von max. 400 Stellplätzen. Diese Vorgabe ist eine Prämisse zur flächigen Verteilung von Kunden und Kundenverkehren im motorisierten Individualverkehr.

2.5 (L) Der Bischofsplatz soll in seinem Kernbereich auch weiterhin frei von Kfz-Verkehr bleiben. Eine Öffnung für den MIV zwischen Fuststraße und Weihergarten stellt insofern keine Option dar.

ÖPNV

2.6 (L) Die Buslinienführungen über die Ludwigsstraße werden beibehalten. Damit bleibt die Ludwigsstraße auch weiterhin die zentrale ÖPNV Erschließungsachse in der Mainzer Innenstadt.

2.7 (L) Die Lage der Haltestelle 'Höfchen' wird als geographisches Zentrum des Tripols unverändert beibehalten. Weitere Haltestellen zwischen Höfchen und Schillerplatz sind entlang der Ludwigsstraße nicht vorgesehen.

Fuß- und Radverkehr

2.8 (L) Die Fuststraße und die Eppichmauergasse sind wichtige Verbindungselemente im innerstädtischen Netz der Fuß- und Radverkehrsachsen. Deren ganztägige Verfügbarkeit ist zu gewährleisten. Die Sicherheit der Fußgänger hat Vorrang.

2.9 (L) Im Rahmen der Realisierung des Projekts sind insgesamt 250 bis 300 zusätzliche Fahrradabstellplätze im näheren Umfeld des Einkaufsquartiers zu errichten. Deren Anordnung soll dezentral in der Nähe der Eingänge erfolgen.

Mobilitätseingeschränkte Personengruppen



2.10 (L) Durchgängige Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personengruppen ist ein Grundsatz der Gesamtplanungen. Hierzu gehören insbesondere: Eingänge mit Orientierungsfeldern, Blinden-Sehbehinderten-Leitsystem in den Passagen und gegebenenfalls auf dem Gutenbergplatz, taktil erfassbare Orientierungspläne, barrierefreie Aufzüge mindestens nach DIN, Behindertentoiletten, geeignete Umkleidekabinen, akustisches und optisches Brandwarnsystem, kraftverstärkte Brandschutztüren. Auch bei den planerischen Überlegungen zum Verkehr bedarf es eines fortlaufenden Abgleichs mit diesem Grundsatz. Auf kontrastreiche Gestaltung für sehbehinderte Menschen ist zu achten.

2.11 (L) In unmittelbarer Nähe des heutigen Karstadt- Komplexes existieren heute frei zugängliche Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen. Diese sind zu erhalten bzw. in adäquater Qualität im öffentlichen Raum ersatzweise vorzuhalten.

Andienungsverkehr

2.12 (L) Die Andienung der Anlieger muss weiterhin gewährleistet sein.

2.13 (L) Eine Andienung der bestehenden und künftigen Anlieger vorderseitig über die Ludwigsstraße ist nicht vorgesehen.

2.14 (L) Der Johannisstraße kommt im Gefüge der Mainzer Altstadt eine besondere Bedeutung für die Erreichbarkeit von Wohn- und Geschäftshäusern sowie öffentlichen Einrichtungen zu. Die Erschließungsfunktion der Johannisstraße ist in den anstehenden Planungen daher vertieft zu untersuchen. Der Anlieger- und Taxiverkehr ist in der gleichwertigen Form zu gewährleisten.

2.15 (L) Die Andienung des Einkaufsquartiers erfolgt zentral über einen Punkt an der Weißliliengasse. Grundrissplanung und Funktionsabläufe des neuen Einkaufsquartiers sind an dieser Vorgabe auszurichten. Für die Andienung ist genügend Fläche außerhalb des fließenden Verkehrs zu schaffen.

2.16 (L) Andienung, Ver- und Entsorgung müssen den Anforderungen an moderne inhouse-Logistik gerecht werden, auch dahingehend, dass ggf. weitere Anlieger, auch außerhalb des Centers, über diesen Punkt ebenfalls ver-/entsorgt werden können.

2.17 (L) Im Rahmen des Bauleitplanverfahren muss ein Fachgutachten Verkehr erstellt werden, dass Auskünfte zur Verkehrserzeugung, Verkehrsverteilung (fließender und ruhender Verkehr), der verkehrstechnischen Abwicklung sowie flankierenden organisatorischen Verkehrsmaßnahmen enthält. Darin sind alle tangierten Verkehrsarten zu berücksichtigen.

2.18 (E) Die Stadt Mainz fördert die Verkehrsmittel im Umweltverbund (Bus, Bahn, Rad, Fuß). Nachhaltige Mobilitätskonzepte wie eMobilität und Carsharing sind als Bausteine der städtischen Verkehrsstrategie weiterhin zu etablieren bzw. auszuweiten. Im Rahmen des Projekts eines neuen Einkaufsquartiers an der Ludwigsstraße sollen diese strategischen Vorgaben bestmöglich umgesetzt werden. Es ist auch zu prüfen, ob ein Jobticket für im Quartier Angestellte möglich ist.

