

Aktz.: 61 14 12 Alt 17

Umgestaltung Große Langgasse inkl. zwei Plätze

Eingegangene Stellungnahmen vom 29.03. bis 04.04.2016

**I. Ergänzender Vermerk
über die Öffentlichkeitsbeteiligung**

<i>Gesprächsort:</i>	Stadthaus, Kreyßig-Flügel, R. 113
<i>am:</i>	17.03.2016, von 18.00 Uhr bis 20.30 Uhr
<i>Öffentlich bekannt gemacht am:</i>	04.03.2016
<i>Anzahl der Anwesenden:</i>	75
<i>Verwaltungsangehörige:</i>	Herr Ingenthron, Stadtplanungsamt Frau Klein, Stadtplanungsamt Frau Voigt, Stadtplanungsamt Herr Schneider, Grün- und Umweltamt Frau Schoeneich, Stadtplanungsamt
<i>Externes Planungsbüro</i>	Herr Klingebiel, Schüßler-Plan Frau Rohde, ClubL94
<i>Bedenkfrist:</i>	bis 04.04.2016

Von den Bürgern/ Innen schriftlich vorgebrachte Themen/ Fragen im Zeitraum vom 26.03. – 04.04.2016

1.

- Die Situation sei in der vorgelegten Form als absolut schwierig zu beurteilen. Die „Schutzstreifen“ seien ein weiteres Novum in der Innenstadt, die nicht mehr zeitgemäß sind. Der gesamte Bereich innerhalb der Grenzen Aliceplatz, Kaiserstraße, Bauhofstraße, Flachsmarkt, Rheinstraße, Holzhofstraße, Weißlilienengasse, Schillerplatz, Münsterstraße sei als „Fahrradstraße“ zu deklarieren. Dies bedeutet, dass alle dort befindlichen Radwege und auch „Schutzstreifen“ obsolet sind.

Der Bereich Umbach 11 sei der stärkste frequentierte Andienungsbereich durch mehrere Frachtführer. Mehrere Geschäfte würden von hier angedient, weil alternative Ladezonen fehlen. Die Bemerkung der Planer sei korrekt, dass die rechte Spur aus Richtung Gärtnergasse in der Umbach nicht mehr angedient werden muss. Der Schutzstreifen sei fehl am Platz und führe zu erheblichen Gefahrenmomenten, weil er voraussichtlich sehr häufig blockiert sein wird. Eine erste Lösung wäre, den Bereich der Umbach komplett als „Fahrradstraße“ zu kennzeichnen.

Die Verbreiterung des nördlichen Gehwegs sei absolut unverständlich, denn die höchste Gefährdung sei an der Fußgänger-Ampel „Große Bleiche / Umbach“ gegeben. Die Südseite der Umbach sei im Gehwegbereich schlecht, allein die Bepollerung verengt den Gehwegbereich unnötig. Ein Lösungsansatz wäre: Wenn die Fahrspur wegfällt, so wäre eine Buchtung möglich, welche den Verweilbereich vor der Bäckerei Werner an der Ampel erheblich vergrößert. Die Buchtung als Ladezone könnte insgesamt ohne Bürgersteigkante ausgebaut werden.

Die aktuelle Planung im Bereich Umbach sei derzeit nicht akzeptabel. Ohne Schutzstreifen wäre die Mittelbepflasterung bis zur Umbachkreuzung denkbar.

- Der Zweizegeverkehr in der Welschnonnengasse sei nicht gut, da zu befürchten sei, dass sich die gleiche Situation ergibt wie in der Emmeransstraße mit Rückstau durch erhöhtes Einparkvolumen auf die Große Langgasse hinaus. Es würde auch keine Notwendigkeit eines Zweizegeverkehrs bestehen, wenn die Andienung sowohl über die Emmeransstraße als auch über die Gymnasiumstraße erfolgt. Der Zweizegeverkehr in der Welschnonnengasse sei auch hinsichtlich des Kindergartens nicht verträglich.
- Es sei ein nobles Ziel, Ampeln generell abschaffen zu wollen. Es sei der Kindergarten und die Fußläufigkeit im Bereich der Kino-Passage zu berücksichtigen. Eine Ampel zwischen den kurzen Kreiselabständen sei wahrscheinlich diskutabel.

Hingegen könnte die Aufwertung der Spritzengasse als Zuwegung von der Haltestelle Schillerplatz aus eine Ampel verdienen, da damit eine sichere Andienung des Carrés Emmeranskirche/ Kindergarten gewährleistet wäre. Ob ein reiner Zebrastreifen oder keine Querungshilfe akzeptiert wird, sei fraglich.

- Parkplätze: Ebenerdige Kurzparkplätze seien unabdingbar. Der Bereich zwischen Steingasse und Welschnonnengasse würde im Nordbereich Kurzparkmöglichkeiten anbieten.
- Planungen Schillerstraße mit Sperrung und Münsterplatz: Das gegenwärtige Volumen würde in Bezug auf die Andienung des Proviantamtparkhauses zu einer signifikanten Erhöhung der Abwicklung im Bereich Umbach führen, welche den „Kleine Langgasse Verkehr und den Proviantamtverkehr“ aufnehmen müsste. Das müsste berechnet werden.

- Eine weitere Informations- und Diskussionsrunde sollte durchgeführt werden.

Stellungnahme

- Der Radverkehr wird im Bereich der Großen Langgasse auf der Straße mitgeführt. Ein separat angelegter Radstreifen oder Schutzstreifen ist nicht vorgesehen. Zur besseren Orientierung und Einleitung werden in den Kreuzungsbereichen Schutzstreifen für Radfahrer angelegt.
Bezüglich der Ladezonen kann die Anregung insoweit aufgenommen werden, dass im Bereich der Umbach zwei neue Ladezonen vorgesehen sind.
- Nach dem aktuellen Konzept bemisst der südliche Gehwegbereich eine Breite 3,41m. Nach den einschlägigen Regelwerken ist diese Breite ausreichend für den Begegnungsverkehr von „Fußgänger/ Fußgänger/ Fußgänger“.
Der Marathon, die Ersatzroute für ÖPNV-Fahrzeuge, der Rosenmontagsumzug sowie alle anderen Umzüge wurden bei der Planung der Großen Langgasse berücksichtigt.
- Der Anregung „kein Zweirichtungsverkehr in der Welschnonnengasse“ kann insoweit Folge geleistet werden, dass die Fahrtrichtung in der Welschnonnengasse gegenüber ihrem heutigen Bestand nicht gedreht wird. Die Welschnonnengasse / Am Kronberger Hof bleiben als Abfahrt von den Parkhäusern in Richtung Westen weiterhin möglich. Die Zufahrten zu den Parkhäusern „Theater“ und „Am Kronberger Hof“ werden über die Emmeransstraße abgewickelt. Ergänzend erscheint es möglich, auch die Abfahrt aus den Parkhäusern über die Emmeransstraße abzuwickeln. Hierzu muss die Emmeransstraße als Zweirichtungsverkehr ausgebildet werden. Der bislang an der Welschnonnengasse vorgesehene Minikreisel wird an die Kreuzung Emmeransstraße verschoben.
Der Begegnungsfall der Fahrzeuge an der Ecke Emmeransstraße / Am Kronberger Hof weist somit nur noch geringe untereinander kreuzende Verkehre von und zu den Parkhäusern aus, sodass hier nicht mit zusätzlichen Konflikten zu rechnen ist.
- Der Mittelstreifen entlang der Großen Langgasse dient insbesondere als Queerungshilfe. Ein Überqueren der Großen Langgasse in zwei Zügen ist somit möglich.
Durch den Mittelstreifen, der im ganzen Straßenverlauf der Großen Langgasse vorgesehen ist, ist ein Überqueren an allen Stellen möglich.
- Die Anregungen können insoweit aufgenommen werden, dass die Anzahl der geplanten Stellplätze im Konzept erhöht wird. Im vorgestellten Konzept betrage die Anzahl der Stellplätze ca. 27. Mit der Änderung können insgesamt ca. 46 Stellplätze in Längsaufstellung verortet werden. Diese Zahlen können sich im Laufe der weiteren Planungsdetailierung verändern.
- Die zukünftigen Verkehre vom Parkhaus Proviantamt sind bei der Planung berücksichtigt. Der Minikreisverkehr an der Kreuzung Kleine Langgasse / Große Langgasse wurde vor allem um den zukünftigen Linksabbieger ohne Lichtsignalanlage zu führen, geplant.

Abwägungsergebnis

- Der Anregung „Fahrradschutzstreifen“ kann nicht gefolgt werden.
- Der Anregung „Breite Gehwegbereich“ kann nicht gefolgt werden.
- Der Anregung „Zweirichtungsverkehr Welschnonnengasse“ kann gefolgt werden.
- Der Anregung „Mittelstreifen“ kann nicht gefolgt werden.
- Der Anregung „Stellplätze“ kann gefolgt werden.
- Die zukünftigen Verkehre sind bei der Planung berücksichtigt.

2.

- Die [REDACTED] möchte sich gegen den Wegfall von mehr als 60% der heute vorhandenen Parkflächen im vorgestellten Planungsbereich, sowie der Änderung der Verkehrsführung im Bereich Emmeransstraße sowie Welschnonnengasse aussprechen.

- Wegfall der Parkplätze:

In der Bürgerversammlung sei nicht deutlich gemacht worden, weshalb eine attraktivere Umgestaltung der Großen Langgasse nicht mit einem Erhalt der bestehenden Parkplätze zu vereinbaren sei. Sicherlich gäbe es Möglichkeiten mit kreativen Lösungen beide Bedarfe in Einklang zu bringen, diese seien leider nicht vorgestellt oder diskutiert worden. Mit dem Wegfall der Parkplätze, die insbesondere in den Abendstunden und sonntags derzeit eine kostenfreie Nutzung für die Besucher der Gemeinde darstellen, wird die Arbeit als [REDACTED]

[REDACTED] Existenz gefährdet gesehen.

Bereits heute müssten die mehr als 50 ehrenamtlichen Mitarbeiter sehr häufig Parkgebühren zahlen, um sich ehrenamtlich zu engagieren. Zu den (Rand) Zeiten der Veranstaltungen stehe das öffentliche Nahverkehrsangebot nur beschränkt zur Verfügung, sodass auch der öffentliche Nahverkehr nur eine bedingte Alternative für die Mitarbeiter darstelle. Insbesondere das Angebot im Kinder- und Jugendbereich, das seit Jahren insbesondere für Kinder aus dem Wohnumfeld angeboten werde, könne dann nicht mehr angeboten werden. Aktuell sei die [REDACTED] neben dem [REDACTED]

[REDACTED] der einzige Anbieter eines Ferienprogramms für Grundschul Kinder in diesem Innenstadtbereich.

- Änderung der Verkehrsführung:

Der neue Vorschlag zur Verkehrsführung sieht eine Zufahrt zu den Parkhäusern über die Welschnonnengasse vor. Eine wesentliche Begründung für diese Änderung sei mit der Entlastung der Großen Langgasse angeführt, da sich aktuell zu Spitzenzeiten der Zufahrtsverkehr über die Emmeransstraße bis auf die Große Langgasse zurückstaut. Dies wird bestätigt, sei es doch Ausdruck dessen, dass das derzeit bestehende Parkplatzangebot in diesem Bereich nicht ausreichend sei, und Besucher der Innenstadt es in Kauf nehmen vor den Einfahrten zu den beiden Parkhäusern zu warten. Sicherlich sei den Planern bewusst, dass mit dem Wegfall von 2/3 der bestehenden Parkplätze in der Großen Langgasse sich in Zukunft und die Warteschlange vor den Parkhäusern noch weiter verstärken wird. Dass dies in Konsequenz mit einem deutlich erhöhten Verkehrsaufkommen und wartenden Autos verbunden sei, läge auf der Hand. Bereits heute gestaltet sich für die Bewohner und Anlieferer des Gemeindehauses durch das bereits heute dichte Verkehrsaufkommen als sehr schwierig, mit den neuen Vorschlägen würde sich diese Lage weiter verschärfen.

- Zusammenfassend wird gebeten die vorliegenden Planungsvorschläge nochmals insbesondere im Hinblick auf den Wegfall der Parkplätze und die geänderte Verkehrsführung zu überdenken.

Stellungnahme

Bezüglich der Stellplätze ist die Große Langgasse heute von Längs-, Senkrecht- und Schrägparkern geprägt. Dieses Portfolio von Parkmöglichkeiten bewirkt ein unharmonisches Straßenbild. Ziel der Umgestaltung der Großen Langgasse ist es

deshalb, die Aufenthaltsqualität und damit verbunden die Harmonisierung der Parkraumstände zu verbessern. Im Gestaltungskonzept werden aus diesem Grund nur Längsparkplätze verwendet.

Die Anregungen können insoweit aufgenommen werden, dass die Anzahl der geplanten Stellplätze im Konzept erhöht wird. Im vorgestellten Konzept beträgt die Anzahl der Stellplätze ca. 27. Mit der Änderung können insgesamt ca. 46 Parkplätze in Längsaufstellung verortet werden. Insgesamt beträgt die Reduzierung dann etwa die Hälfte zur bisherigen Situation. Diese Zahlen können sich im Laufe der weiteren Planungsdetaillierung verändern.

Hinzu kommt, dass im Oktober 2015 das Parkraumharmonisierungskonzept in Kraft gesetzt wurde. Dieses beinhaltet unter anderem eine Reduzierung der Stellplatzgebühren in den Parkhäusern und eine Kostensteigerung für Parkräume im öffentlichen Raum. Das Parken für einen längeren Zeitraum ist somit im Parkhaus günstiger.

Eine Differenzierung / Ausweisung unterschiedlich benötigter Stellplätze, bspw. in „ehrenamtlich“, ist im Hinblick des Allgemeingebrauchs des öffentlichen Straßenraumes nicht möglich. Veranstaltungen können auch ggf. an das ÖPNV-Angebot angepasst werden.

Die Fahrtrichtung in der Welschnonnengasse dreht sich gegenüber ihrem heutigen Bestand nicht. Die Welschnonnengasse / Am Kronberger Hof bleiben als Abfahrt von den Parkhäusern in Richtung Westen weiterhin möglich. Die Zufahrten zu den Parkhäusern „Theater“ und „Am Kronberger Hof“ werden über die Emmeransstraße abgewickelt. Ergänzend erscheint es möglich, auch die Abfahrt aus den Parkhäusern über die Emmeransstraße abzuwickeln. Hierzu muss die Emmeransstraße als Zweirichtungsverkehr ausgebildet werden. Der bislang an der Welschnonnengasse vorgesehene Minikreisel wird an die Kreuzung Emmeransstraße verschoben.

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

Abwägungsergebnis

Die Anzahl der Stellplätze wird sich in der weiteren Entwurfsplanung konkretisieren. Die allgemeine Entwurfsidee durch Wegnahme von Parkplätzen ein mehr an Aufenthaltsqualität zu gewinnen, wird beibehalten. Der Anregung bzgl. der Beibehaltung der heutigen Stellplatzanzahl kann nicht gefolgt werden.

3.

- Die Bürgerin freut sich sehr über die Verschönerung der Stadt. Die Aufwertung / Umgestaltung ist in ihrem Interesse und die Planung sei auch in großen Teilen sehr vielversprechend.
- Die Bürgerin ist Anwohnerin der Welschnonnengasse und gibt folgendes zu bedenken:
- Die Welschnonnengasse nicht in zwei Fahrspuren zu ändern, sondern diese in die Emmeransstraße legen. Diese hätte auch weniger Anwohner. Die Welschnonnengasse und die Gymnasiumstraße weiterhin als Ausfahrt zur Großen Langgasse. Eine zweispurige Fahrbahn und noch die Beibehaltung von Längs- und Querparkern würden den Anwohner sowie dem Kindergarten noch mehr Autoverkehr, Parkplatzsucher, Lärm und Smog bringen.

- Schrägparkerparkplätze hätten auch schon zu einer Besserung des fließenden Autoverkehrs geführt. Manche Menschen fahren rückwärts in die Parklücke, damit sie besser wieder aus der Lücke kommen und das führt zu Rückstau.
- Parkplatzsituation: Die Parkhäuser und Parkgebühren in Mainz müssten unbedingt günstiger werden. Wenige Anwohner haben einen privaten Stellplatz. Und wenn doch, dann würden diese gnadenlos von „Stadtbummlern“ belegt.
- Keine Aufenthaltsmöglichkeiten / Sitzmöglichkeiten in der Nähe der Gastronomie „Sixties“. Für Anwohner sei der Lärm von gröhrenden Personen untragbar. In der Steingasse oder rund um die Römerpassage sei genügend Außengastronomie. Die Anwohner bitten die Förderung von Außengastronomie, Sammelpunkte mit Sitzgelegenheiten einzuschränken.
- Die komplette Große Langgasse sowie die angrenzenden Straßen sind von Vogelkot übersät. Es wird die Frage gestellt, wer sich da hinsetzen möchte. Eine reine Vogelplage, die Tauben würden ihre Nester bereits auf den Balkonen bauen. Eine Grünfläche, der öffentliche Raum in der Innenstadt, auf dem sich Menschen aufhalten würde nicht funktionieren.

Stellungnahme

Das Lob wird zur Kenntnis genommen.

Die Zufahrt zu den Parkhäusern kann über die Emmeransstraße abgewickelt werden. Ergänzend erscheint es möglich, auch die Abfahrt aus den Parkhäusern über die Emmeransstraße direkt an die Große Langgasse zurückzuführen. Die Emmeransstraße kann hierzu als Zweirichtungsstraße ausgebildet werden und erhält dann den bislang an der Welschnonnengasse vorgesehenen Minikreisverkehr. Das Parken in der Emmeransstraße kann auf Diagonalparken umgestellt werden, damit die Ein- und Ausparkvorgänge möglichst ohne Störung für den nachfolgenden Verkehr stattfinden.

Durch das Parkraumharmonisierungskonzept, das im Oktober 2015 in Kraft getreten ist, sind die Stellplatzgebühren in Parkhäusern bereits reduziert worden. Dagegen sind die Parkplatzgebühren im öffentlichen Raum gestiegen. Mit diesem Konzept soll der „Park-Such-Verkehr“ mit seinen bekannten Negativfolgen verringert werden. Parkplätze im öffentlichen Raum sollen zukünftig für Kurzzeitparker vorgehalten werden.

Ziel der Umgestaltung der Großen Langgasse ist es, die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Hierzu gehört auch die Bereitstellung von Sitzgelegenheiten. Die geschützte Saatkrähenkolonie ist bekannt. Bei der Verortung der Sitzgelegenheiten muss darauf Rücksicht genommen werden.

Abwägungsergebnis

Der Anregung „Zweirichtungsverkehr Welschnonnengasse“ kann gefolgt werden.

Der Anregung „Schrägparkplätze“ kann gefolgt werden.

Der Anregung „eingeschränkte Sitzgelegenheiten“ kann nicht gefolgt werden.

Die vorhandenen Saatkrähenkolonien sind bei der Planung berücksichtigt.

4.

- Als Teilnehmer der Bürgerbeteiligung am 17.03.2016 hat der Bürger mit Erstaunen erfahren, dass die Fahrspuren als 30er Zone ohne extra Radspur konzipiert werden. Das Konzept des Shared Space sei ebenfalls außer Acht gelassen.

- Die Autofahrer würden die Fahrspur als „ihre“ Spur betrachten und die Radfahrer als störende Hindernisse wahrnehmen. Die üblichen Konflikte seien vorprogrammiert.
- Eine 30-Zone, ohne fest installierte Blitzanlage sei de facto eine 40-60-Zone. Radfahrer fahren im Schnitt 15 km/h und seien somit langsamer als die Autofahrer. Also würden die Autofahrer versuchen zu überholen. Die Straßenverkehrsverordnung empfiehlt Autofahrern beim Überholen von Radfahrern einen Sicherheitsabstand von 1,50m. Die Fahrspurbreite in dem vorgestellten Entwurf betrage 3,25m Pkw mit 2m Breite seien heute keine Seltenheit mehr, ein Fahrradfahrer benötigt ca. 70 cm und sollte 50cm Abstand zum Fahrbahnrand einhalten. Summe: $2m + 70cm + 50cm = 3,20m$. Es würden 5cm Sicherheitsabstand zum Überholen von Radfahrern bleiben.
- Es seien 2m wertvoller Platz in der Straßenmitte für einen gepflasterten Streifen verschenkt. Warum seien die Autospuren nicht aneinandergrenzend gestaltet? Das würde die Autofahrer automatisch vorsichtiger fahren lassen und Platz für einen zumindest einspurigen, aber eigenen Fahrradweg schaffen. Jeder Radfahrer würde auf den Gehweg ausweichen.
- Der Entwurf sei nicht zeitgemäß und ignoriert alle städteplanerische Erkenntnisse für intelligente, urbane Verkehrsgestaltung. Die immer größer werdende Gruppe der radfahrenden Verkehrsteilnehmer (ebenso wie die Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel) seien diejenige, die dafür sorgen, dass es weniger Staus und Parkplatzsuchverkehr in der Innenstadt gibt. Es sei daher völlig unverständlich und verantwortungslos, deren Belange komplett zu ignorieren.
- Das Argument, dass Einzelhandel ohne Parkplätze und Autoverkehr schwere Einbußen zu erwarten hat, sei international in vielen Städten (Zürich, Kopenhagen, Paris, etc.) bereits widerlegt worden.

Stellungnahme

Zunächst soll die Umgestaltung der Großen Langgasse im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsraumgestaltung alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigen, neben dem Kfz- auch den Rad- und Fußverkehr.

Schon heute ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Großen Langgasse auf 30 km/h reduziert und es ist ein gewohntes Bild, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn mitfährt. Dieses wird in der Umgestaltung der Straße verdeutlicht, indem die Radfahrenden an den Knotenpunkten Ludwigsstraße und Große Bleiche über Schutzstreifen ein- bzw. ausgeleitet werden. Hier wird auch für den Kfz-Verkehr das Signal gesetzt, dass mit Radverkehr auf der Fahrbahn zu rechnen ist. Da die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht nur per Verkehrszeichen angeordnet, sondern auch durch die bauliche Gestaltung und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer vermittelt wird, sieht die StVO eine Fortführung des Schutzstreifens über die gesamte Fahrbahnlänge nicht vor. Durch Radaufstellbereiche in den Knotenpunkten wird zusätzlich die Möglichkeit geschaffen, sich während der Rot-Phasen der Ampelanlagen im Sichtbereich vor die Autofahrer aufzustellen.

Generell herrscht in der Großen Langgasse nach der Erneuerung ein niedriges Geschwindigkeitsniveau, welches u. a. durch die Kreisverkehre und den gepflasterten Mittelstreifen gewährleistet wird. Da die Fahrbahn mit Hilfe dieser Maßnahmen schmaler wirkt, hat dies erwiesenermaßen Einfluss auf die Einhaltung der vorgegebenen Geschwindigkeit. Aufgrund des geringen Tempos sind zwischen Rad- und Kfz-Verkehr keine bedeutenden Geschwindigkeitsunterschiede zu erwarten, sodass riskante Überholmanöver und die Notwendigkeit zum Ausweichen des Radfahrenden auf den Gehweg als unwahrscheinlich anzusehen sind. Zudem

bietet der Mittelstreifen neben dem geschwindigkeitsreduzierenden Effekt auch im Hinblick auf die Ansprüche der barrierefreien Gestaltung der Straße zusätzlichen Nutzen. Dieser erleichtert dem Fußverkehr im Gegensatz zum heutigen Zustand das Queren der Straße.

Abwägungsergebnis

Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung kann die Umgestaltung der Großen Langgasse auch den zukünftigen Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmer gerecht werden.

Der Anregung kann nicht gefolgt werden.

5.

- Die Bürgerin ist 1989 aus beruflichen Gründen nach Mainz gekommen und lebt jetzt seit über 20 Jahren in der Großen Langgasse.
- Die Große Langgasse sei von der Bürgerin nie als „Schandfleck“ bezeichnet worden. Für sie sei es ein großes Plus der Straße, dass die Straße eine Allee ist – eine der grünsten Straßen von Mainz mit einem alten Baumbestand, der die Straße liebenswert macht, und es den Menschen ermöglicht, mitten in der Stadt im Grünen zu wohnen.
- Es wird die Befürchtung geäußert, dass durch den Umbau der Straße der Baumbestand nicht in vollem Maße erhalten bleibt. Die besondere Sorge gilt dem Baum mit der Nummer 47, in Höhe des heutigen Kinogebäudes/Ärztelparkplatzes sowie den zwei Platanen direkt vor dem Haus Große Langgasse 1. Es besteht der Wunsch, dass die Bäume erhalten bleiben. Jeder große Baum in der Innenstadt sei ein Zugewinn an Lebensqualität. Die Große Langgasse hätte durch Baumaßnahmen bereits an altem Baumbestand eingebüßt. Als vor einigen Jahren auf der gegenüberliegenden Seite von Gebäude Große Langgasse 1, das bereits bestehende Gebäude aufgestockt wurde, seien mehrere Bäume entfernt worden.
- Es wird die Frage gestellt, ob durch die Umbaumaßnahmen die Lebensqualität in der Großen Langgasse gesteigert würde?
- Die Stadt Mainz hätte erkannt, dass sie besonders in der Innenstadt ein Lärmproblem hat, dass nichts mit Fluglärm zu tun hat. Daraus wäre die Aktion „Respect the City“ entstanden. Leider sei die Große Langgasse deshalb weder leiser noch sauberer geworden. In der Großen Langgasse würde nachts viel und laut randaliert.
- Die Fahrradstationen würden das Lärmproblem verschärfen, da sie insbesondere in lauen Sommernächten als Treffpunkte angesehen würden. Selbstverständlich sei klar, dass ein noch so gelungener Umbau nicht zwangsläufig dazu führt, dass Menschen, die sich in der Innenstadt aufhalten, auch benehmen. Im Moment sei es die Regel, dass Innenstadtbereiche wie die Große Langgasse von ihren Besuchern als Raum wahrgenommen werden, in dem man sich ohne Rücksicht auf Anwohner ungestört austoben könnte. Es wird eingeworfen, dass die Schaffung von zum Verweilen einladenden Plätzen die Lärmsituation in der Straße verschärfen wird, da diese Plätze auch in der Nacht genutzt werden um rumzuhängen. Es wird befürchtet, dass sich mit der Neugestaltung der Verkehrslärm ggf. reduziert, der nächtliche, schwer zu steuernde Individuallärm aber zunehmen könnte.
- Es sei durchaus richtig, dass man in der Innenstadt Lärm in Kauf nehmen muss, den man möglicherweise an anderen Stellen der Stadt nicht in dem Maße

hätte. Dazu sei die Bürgerin bereit. Aber die Große Langgasse sei aus ihrer Sicht hier am Limit.

Stellungnahme

Nach aktuellem Planungsstand sollen alle Baumstandorte erhalten bleiben. Im weiteren Planverfahren wird geprüft, inwieweit Bäume aufgrund von brand-schutzrechtlichen Anforderungen gestutzt bzw. gefällt werden müssen. Grundsätzlich gilt, dass, wenn ein Baum gefällt werden muss, dieser an geeigneter Stelle im Plangebiet ersetzt wird. Im Konzept ist angedacht, die bereits vorhandene Baumreihe zu ergänzen bzw. fortzuführen.

Allgemeines Ziel der Umgestaltung Große Langgasse ist die Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität.

Im öffentlichen Verkehrsraum, der gerade im Innenstadtbereich sehr begrenzt ist, ist es notwendig Flächen und Infrastruktur für unterschiedlichste Ansprüche heranzuziehen. Eine Fahrradstation verursacht dabei im normalen Betrieb keine unzumutbaren Lärmemissionen. Die detaillierte Standortwahl aller Einbauten – Fahrradständer, MVGmeinRad-Mietstationen, Bänke, etc. - erfolgt im weiteren Planverfahren. Unter anderem ausschlaggebend für die Standortwahl sind neben der Stadtgestalt Einwände seitens der Polizei und Feuerwehr. Dabei wird stets auf eine gute Sichtbarkeit und eine einfache Zugänglichkeit geachtet, die wiederum eine soziale Kontrolle gewährleistet.

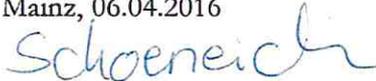
Darüber hinaus trägt die hohe Verfügbarkeit der MVGmeinRäder dazu bei, auf die Pkw-Nutzung zu verzichten, was wiederum zur Senkung des Verkehrslärms und der Luftschadstoffe führt. Eine Reduzierung der Parkierungsflächen trägt weiterhin dazu bei, den Geräuschpegel zu verringern.

Sofern Lärmbelästigungen durch tobendes oder angetrunkenes Klientel verursacht wird, sind die Ordnungskräfte gefragt. Es kann nicht sein, dass durch das Fehlverhalten Einzelner den anderen Bürgerinnen und Bürger die Aufwertung des öffentlichen Raumes vorenthalten wird.

Abwägungsergebnis

Eine Abwägung ist nicht erforderlich.

Mainz, 06.04.2016



Schoeneich

Mainz, 06.04.2016
61-Stadtplanungsamt



Ingenthron