

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1634/2016
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 08.11.2016	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 08.11.2016			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	22.11.2016	Ö
Stadtrat	Entscheidung	23.11.2016	Ö

Betreff: Stellplatzablösemittel; hier: weitere Verwendung a) P+R-Anlage entlang der Mainzelbahntrasse b) Fahrradparkhaus
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen Mainz, 14.11.2016 gez. Eder Katrín Eder Beigeordnete
Mainz, 15.11.2016 gez. Ebling Michael Ebling Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der Stadtvorstand, der Verkehrsausschuss und der Stadtrat nehmen den Sachstandsbericht und die weitere Vorgehensweise zur Kenntnis und befürworten grundsätzlich die Verwendung der Mittel der Stellplatzabläse für den Bau des Fahrradparkhauses sowie eine R+P – Anlage entlang der Mainzelbahntrasse. Die beiden Projekte werden den Gremien gesondert zur Beschlussfassung mit Kostenübersicht zur Abstimmung gestellt.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

In der historisch gewachsenen engen Mainzer Innenstadt treffen unterschiedliche Nutzungsansprüche auf begrenztem Raum aufeinander. Ein steuerndes Mittel, um bei neuen Baumaßnahmen einer weiteren Versiegelung entgegenzuwirken und der Konkurrenz der diversen Ansprüche gerecht zu werden, bietet die Stellplatzablöse. Kann der Bauherr die erforderlichen Stellplätze für sein Projekt nicht in ausreichender Zahl nachweisen, wird dies über eine Ablösesumme entsprechend § 47 der Landesbauordnung ausgeglichen. Die so eingenommenen Mittel sind zweckgebunden und können gemäß § 47 Abs. 5 LBauO nur „zur Herstellung, Instandhaltung und Modernisierung von Parkeinrichtungen“ sowie „für investive Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs oder des Fahrradverkehrs“ und „sonstige Maßnahmen, die den Bedarf an Parkeinrichtungen verringern“ verwendet werden. Diese Regelung trägt auch den aktuellen Verkehrsentwicklungen Rechnung. Dem fortschreitenden Trend der multimodalen Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger entsprechend ist davon auszugehen, dass zukünftig noch mehr Mainzerinnen und Mainzer das Auto, das Rad und/oder den Bus intermodal nutzen sowie ihre Wege fußläufig erledigen. Diese Annahme wird auch von der aktuellen Mobilitätsbefragung unterstützt.

Derzeit stehen im Rahmen der Stellplatzablösemittel über 3 Mio. € für die Realisierung weiterer Projekte der genannten Art zur Verfügung.

2. Lösung

In den letzten Jahren konnten mit Hilfe der Mittel aus der Stellplatzablöse bereits einige Projekte für den motorisierten Individualverkehr (MIV) umgesetzt werden. Um dem ruhenden MIV Abstellmöglichkeiten im begrenzten Stadtraum zu bieten, wurden Projekte wie der Parkierungsbereich Rheinfertiefgarage und der Parkplatz im Graben am Pulverturm realisiert. Hiermit konnten mehrere hundert Stellplätze für den Kfz-Verkehr zur Verfügung gestellt werden, um so dem Parkdruck im öffentlichen Raum entgegen zu wirken und ein entsprechendes Angebot zu gewährleisten.

Auch zukünftig ist geplant, mit den Mitteln der Stellplatzablöse weitere Projekte im Sinne § 47 Abs. 5 LBauO umzusetzen.

Die Verwaltung hatte hierzu den Gedanken eines Park-and-Ride-Parkplatzes entlang der Straßenbahntrasse zum Lerchenberg aufgegriffen (Stadtratsantrag 0834/2010) und prüft hier die notwendige Verfügbarkeit geeigneter Flächen.

Zudem zielt § 47 Abs. 5 LBauO auch auf eine Entlastung des öffentlichen Straßenraumes vom motorisierten Individualverkehr in den Innenstädten und die Verringerung des Bedarfs an öffentlichem Parkraum. Um den Umstieg vom MIV auf das Fahrrad zu erleichtern, kann die Realisierung des Projektes Fahrradparkhaus diesen Trend unterstützen. Entgegen dem seit den späten 1990er Jahren vorgesehenen Standort südlich des Bahnhofsgebäudes favorisiert die Verwaltung nunmehr eine Positionierung am Hauptbahnhof West (die vorhandene ebenerdige, derzeit nicht überdachte Anlage soll dabei beibehalten und ggf. ebenfalls aufgewertet werden).

Die Verwaltung hat im Herbst 2016 Sondierungsgespräche mit städtischen Ämtern und stadtnahen Gesellschaften geführt, um die Rahmenbedingungen für die Projektinitiierung und –steuerung zu ermitteln. Auf Nachfrage hat die GWM mitgeteilt, dass dort aufgrund der hohen Projektdichte keine Kapazitäten für die Planung und die Baubetreuung vorhanden seien.

Seitens der mag GmbH wurde allerdings Interesse an der Steuerung und Bauherrenbetreuung dieses Projektes bekundet. Zudem liegt auch eine erste Ideenskizze eines Architekten vor.

Diese Ideenskizze sieht eine leichte und offene Bauweise des Projektes vor und bietet so neben dem funktionalen Aspekt auch die Chance, Angsträume aufzulösen und die Aufenthaltsqualität dieses Areals am Hauptbahnhof West aufzuwerten.

Die Ideenskizze sieht vor, in diesem Bereich Kapazitäten für ca. 900 Fahrräder bereitzustellen. Zudem ist vorgesehen, eine Servicestation mit Werkstatt einzugliedern, die einen weiteren Mehrwert zur Förderung des Radverkehrs bietet. Mit der dadurch gegebenen besseren Kontrolle über die abgestellten Fahrräder verbessert sich die Sicherheit, und Diebstahl kann vorgebeugt werden. Weiterhin erleichtert es den Umstieg zwischen Rad und ÖPNV an dieser Hauptanschlussstelle des Mainzer Nahverkehrs. So kann dieses Angebot auch hilfreich für Radpendler und Radtouristen sein. Durch die Verlagerung der Fernbushaltestelle in den West-Bereich des Hauptbahnhofes sind hier weitere Synergieeffekte zu erwarten.

Die Verwaltung bittet die städtischen Gremien um Zustimmung, dass mit den Stellplatzablösemitteln in naher Zukunft die Planung des Projekts Fahrradparkhaus Hbf. West bis zum Stand „Entwurfsplanung“ nach Leistungsphase 3 HOAI vorangetrieben werden soll. Daneben sollen auch konkret die Möglichkeiten eines P+R-Parkplatzes entlang der Mainzelbahntrasse ausgelotet und bei geeigneten Optionen eine beurteilungsreife Planung erarbeitet werden.

3. Alternativen

Keine. Die zunehmende Nutzung verschiedener Verkehrsträger zum Zurücklegen der Wege forciert weiterhin die Entwicklung der Multimodalität. Dieser Trend zeigt, dass Strecken nicht mehr nur allein mit dem Auto zurückgelegt werden, sondern dass vermehrt auch Fußwege mit dem Rad und ÖPNV kombiniert werden. Angesichts der Entwicklungstrends im Zuge der Multimodalität sind weitere Zunahmen der Nutzungsvielfalt der verschiedenen Verkehrsträger zu erwarten. Dieser Wandel erfordert entsprechende Strukturen, um dieses Verhalten adäquat bedienen zu können.

4. Ausgaben / Finanzierung

Zunächst werden Mittel zur Erstellung beurteilungsfähiger Planungen benötigt, die aus den oben genannten zweckgebundenen Mitteln der Stellplatzablässe bereitzustellen sind.

Die Projekte selbst sollen aus den zweckgebundenen Mitteln der Stellplatzablässe (gemäß §47 Abs. 5 Satz 2 LBauO) finanziert werden. Eine Entscheidung hierüber wird jedoch erst nach Vorliegen aussagekräftiger Planungen getroffen und diese zuvor den zuständigen Gremien zur Beratung vorgelegt.

5. Geschlechtsspezifische Auswirkungen

keine