

# Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1211/2017
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 31.08.2017	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 12.09.2017			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Anhörung	20.09.2017	Ö
Verkehrsausschuss	Entscheidung	26.09.2017	Ö

<b>Betreff:</b> Boppstraße-Verkehrs- und Freiraumplanung hier: Vorstellung der Entwurfsplanung	
Mainz, 06.09.2017  gez. Eder  Katrín Eder Beigeordneter	Mainz, 07.09.2017  gez. Lensch  Dr. Eckart Lensch Beigeordneter

## Beschlussvorschlag:

Die Mitglieder der **Verwaltungsbesprechung** und des **Ortsbeirates empfehlen**, der **Verkehrsausschuss** nimmt die Entwurfsplanung zur Kenntnis, stimmt den Inhalten zu und befürwortet den Förderantrag der Sozialen Stadt zum Ausbau der Bonifaziusstraße und der Boppstraße.

## Problembeschreibung / Begründung

### 1. Sachverhalt

Die Boppstraße ist die wichtigste Einkaufs- und Geschäftsstraße sowie eine der meist frequentierten Straßen der Mainzer Neustadt. Sie ist eine kategorisierte Straße (L424) und hat somit eine Relevanz in ihrer Verknüpfungsfunktion im Straßennetz.

Die Bonifaziusstraße und der Bonifaziusplatz bilden den Eingang des Stadtteils vom Hauptbahnhof kommend. In diesem Zusammenhang haben diese Straßenzüge einen hohen Publikumsverkehr.

Da diese Straßen große Defizite sowohl in Gestaltung als auch in Funktion aufweisen, wurden diese im aktuellen Rahmenplan „südliche Neustadt“ aufgenommen. Die Neugestaltung und die Aufwertung der Boppstraße werden als Schlüsselprojekt hervorgehoben, die städtebauliche Aufwertung der Bonifaziusstraße und des Bonifaziusplatzes als potenzielles Projekt angesehen. Sie sind daher auch Teil der Projekte des Integrierten Entwicklungskonzeptes (IEK) der Sozialen Stadt Neustadt aufgenommen worden.

Die Verwaltung begann mit der Planungskonzeption der Boppstraße im Frühjahr 2015. Mehrere Alternativen zur Gestaltung wurden erstellt und in November 2015 beim Planungs- und Gestaltungsbeirat präsentiert. Die favorisierte Variante wurde daraufhin weiter ausgearbeitet.

In 2016 wurde der Planungsbereich um die Bonifaziusstraße und um den Bonifaziusplatz erweitert. Die resultierende Konzeptplanung wurde am 22.06.2016 dem Verkehrsausschuss vorgelegt und im November gleichen Jahres erstmalig in einer Bürgerbeteiligung vorgestellt.

Für die weitere Planungsausarbeitung wurde das Ingenieurbüro Durth Roos beauftragt. Das Büro hat die Anregungen der ersten Partizipation geprüft und die Empfehlungen des Ortsbeirates berücksichtigt. Diese wurden zum Antrag 0385/2017 in der Stellungnahme der Verwaltung hergestellt.

Die Maßnahme wurde am 21. und 27. Juni den Gremien vorgestellt, mit dem Ziel, eine zweite Bürgerbeteiligung zu realisieren.

Am 24. August fand die zweite Partizipation statt. Eine Vielzahl an Fragen wurde gestellt. Die Resonanz ist weitgehend positiv gegenüber dem Vorhaben, so dass die Verwaltung mit der favorisierten Variante weiter arbeiten wird. Anregungen aus der Veranstaltung werden schnellstmöglich geprüft, damit diese in die Planung einfließen können. Ein Protokoll zu der Veranstaltung mit allen gestellten Fragen und Antworten wird dieser Beschlussvorlage beigelegt (siehe Anlage 2). Die Pläne, die dieser Vorlage angehängt sind, entsprechen dem Planungsstand der Bürgerbeteiligung. Erst bei den Gremien Ende September wird die überarbeitete Planung mit Berücksichtigung der Ideen der Partizipation vorgestellt. Dies ist leider aufgrund des Zeitplans und der notwendigen Bearbeitung durch das Büro nicht anders möglich.

Für eine Berücksichtigung der Maßnahme vom Fördergeber (ADD) im angestrebten Programmjahr ist ein Antrag spätestens Ende September einzureichen. Hierfür ist eine abgeschlossene und abgestimmte Planung erforderlich.

## 2. Lösung

### Ziele

Für die Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen wurden zuerst die unterschiedlichen Interessen der Nutzer untersucht, daraus Defizite abgeleitet, anschließend folgte die Aufstellung folgender Ziele:

- Verkehrssicherheit: Verbesserung der Übersichtlichkeit des Verkehrsraums; aktuell ist die Boppstraße als Unfallschwerpunkt von der Polizei eingestuft.
- Gestaltung: die Aufwertung soll die Aufenthaltsqualität verbessern.
- Barrierefreiheit ist herzustellen.
- Schulwegsicherheit: Übersichtlichkeit, soziale Kontrolle und Vorrang fehlen.
- Parkplatzbilanz: möglichst geringer Verlust an Stellplätzen wegen des hohen Parkdrucks.
- Verkehrsregelung: Beibehaltung des Beidrichtungsverkehrs.

### Beschreibung

Die Planung wurde in Abhängigkeit der Funktion abschnittsweise ausgebildet:

Abschnitt 1: zwischen Kaiser-Wilhelm-Ring und Aspeltstraße

Abschnitt 2: zwischen Aspeltstraße und Bonifaziusplatz

Abschnitt 3: zwischen Bonifaziusplatz und Kaiserstraße

Abschnitt 4: Bonifaziusplatz und Bonifaziusstraße

Abschnitt 1 ist der Auftakt in das Planungsgebiet. In diesem Abschnitt werden Bäume gepflanzt, um den linearen Alleecharakter der folgenden Abschnitte aufzugreifen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn mitgeführt. Hierfür sind Schutzstreifen in Kreuzungsbereichen vorgesehen. Die Kreuzung mit der Josefsstraße wird enger gefasst, auf die Signalisierung kann verzichtet werden, da diese für die Leistungsfähigkeit der Straße nicht erforderlich ist. Der Belag im Knotenpunktbereich wird hell gestreut, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen. Der ruhende Verkehr wird im Seitenraum geordnet, um Konflikte mit dem fließenden Verkehr zu vermeiden. Ein Höhenunterschied von 8 cm zwischen Fahrbahn- und Seitenraumniveau wird vorgesehen. Es wird geprüft, diesen Abschnitt zugunsten des folgenden zu kürzen, damit der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich bis zur Josefsstraße ausgedehnt wird. Unter anderem wird geprüft, ob dieser Knotenpunkt mit Fußgängerüberwegen versehen wird.

Abschnitt 2 bildet den Kernbereich des Ausbaus der Boppstraße. Dieser wird als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) ausgebildet. Hierfür wird der Querschnitt der Fahrbahn auf 6,0 m verjüngt, der Radverkehr wird mittels einer Piktogrammreihe auf der Fahrbahn geleitet. Zur Betonung der Aufenthaltsfunktion wird die Fahrbahn angehoben, dies erleichtert auch die fußläufige Querung (3 cm Bordstich für die taktile Erfassung). Der bestehende Fußgängerüberweg wird beibehalten, da die sichere Querung für die Barrierefreiheit sinnvoll ist. Auch hier wird der lineare und einfach strukturierte Querschnitt konzeptuell fortgeführt. Für eine bessere Nutzung des Gehwegquerschnittes werden Baumscheiben teilweise begehrbar hergestellt. Die Bestandsbäume werden hier und in den folgenden Abschnitten erhalten.

Abschnitt 3 stellt den Übergang zur Kaiserstraße dar. Der Fahrbahnquerschnitt wird breiter gewählt, um die Begegnung mit Busverkehren zu ermöglichen (Busstrecke zur Bedarfshaltestelle am Hauptbahnhof).

Die vorhandene ungesicherte Querungshilfe wird mit einem Fußgängerüberweg erweitert. Die Einmündung in die Kaiserstraße wird enger gefasst, um die Sichtbeziehungen zu verbessern.

Abschnitt 4 verbindet die Neustadt mit dem Hauptbahnhof und ist somit der Stadtteileingang. Hier wird weitestgehend der bestehende Querschnitt erhalten. In diesem Abschnitt spielt die Schulwegesicherheit eine große Rolle. Hierfür wird die Einmündung der Rhabanusstraße enger gefasst und durch den durchgehenden Gehweg unterbrochen, um den Vorrang des Fußverkehrs gegenüber dem MIV zu sichern. Der Eingang zur Kirche wird gestalterisch aufgewertet, die Baumreihen entlang der Bonifaziusstraße ergänzt. Es wird noch geprüft, ob das Kirchengelände in die Verkehrsplanung integriert werden kann. Dies hätte insbesondere Vorteile für die Schulwegesicherheit und städtebaulich für eine bessere Integration der Kirche mit dem Umfeld.

Folgende Materialwahl wurde für alle Abschnitte getroffen:

Fahrbahn:	Asphalt (farblich unterschiedlich gestreut: im mittleren Abschnitt sowie im Kreuzungsbereich der Josefsstraße ist der Fahrbahnbelag hell, sonst dunkel).
Gehwege:	Plattenbelag, anthrazit
Zufahrtsbereichen:	verstärkter Plattenbelag, anthrazit (optisch identisch wie Gehweg)
Borde:	Granit
Rinne:	Naturstein
Parkplätze:	Pflaster

Für das Mobiliar wurden folgende Elemente empfohlen:

Beleuchtung:	Siteco – Streetlight 10 LED und bestehende Gußkandelaber vor der Bonifaziuskirche
Bänke:	ODM-Stadtmöbel – B500, Edelstahl
Mülleimer:	Hahne und Lückel – Modell Cannes, Sahl (feuerverzinkt) / Aluminium
Fahrradbügel:	ODM-Stadtmöbel –F130 – Anlehnbübel mit 65 cm Querstrebe

Die Vereinheitlichung der Materialität unterstützt das ganzheitliche Konzept der Planung. Der öffentliche Raum erhält eine neue Beleuchtungskonzeption. Sitzgelegenheiten werden vorgesehen sowie Fahrradabstellplätze, um den öffentlichen Raum zu ordnen.

Alle Knotenpunkte werden barrierefrei ausgebildet, Eingänge werden –wenn möglich– höhen- gleich an den öffentlichen Raum angeschlossen.

Im Zuge der Bauarbeiten werden Leitungen erneuert.

### Stellplatzbilanz

Wegen der Verbesserung der Sichtbeziehungen -insbesondere an Knotenpunkten-, der Maßnahmen zur Erhöhung der Schulwegesicherheit und der Neupflanzung von Bäumen fallen Stellplätze im öffentlichen Raum weg. Folgende Maßnahmen können dem Parkplatzverlust entgegenwirken:

- *Parkplätze innerhalb des Ausbaubereiches*  
Mit dem Ziel, Stellplätze weitestgehend zu erhalten, wurde die Planung optimiert. Ein besonderer Schwerpunkt stellt der Bonifaziusplatz dar, da hier durch die erste Planung (Vorplanung) der höchste Parkplatzverlust entstand. Die Vorzugsvariante hat in diesem Bereich beidseitig Stellplätze in Längsrichtung.

Durch Anpassungen entlang der Bonifaziusstraße und die Anordnung von Schräg- anstatt Längsparker konnten zudem fünf weitere Stellplätze geschaffen werden.

- *Parkplätze um den Ausbaubereich*

Alle Straßenzüge um die Umbaumaßnahme sind hinsichtlich einer Parkplatzoptimierung untersucht worden. Hier sieht die Verwaltung durch die Anordnung Schrägparker die Möglichkeit, mit geringem Aufwand fünf weitere Stellplätze im Umfeld zu schaffen und entlang des Kaiser-Wilhelm-Rings sogar weitere zwölf zu generieren.

- *Parkhäuser*

Im Planungsbereich befindet sich das Parkhaus der Bonifazius-Türme. Hier besteht nach Rücksprache mit dem Betreiber eine große Anzahl (über 100) an mietbaren Stellplätzen in zwei unterschiedlichen Modelle (Dauerparken/Nachtparken). Die Verwaltung prüft zudem die Realisierung eines Parkdecks am Kaiser-Wilhelm-Ring als weitere Entlastungsmaßnahme für die Neustadt.

Die neue Parkplatzbilanzierung ohne Berücksichtigung der projektierten Parkhäuser liegt bei -8 im Vergleich zum Bestand.

#### Grunderwerb

Das Amt 80 wird Kontakt mit den Eigentümern aufnehmen und Gespräche führen, um die Grundstücksverhältnisse zu regeln.

Siehe Anlage 1, erstellt vom Amt 80 - Amt für Wirtschaft- und Liegenschaften.

### **3. Weiteres Vorgehen**

Die Entwurfsplanung wird im Rahmen der „Sozialen Stadt“ dem Zuschussgeber am 29. September vorgestellt und eingereicht. Es wird mit einer Bewilligung zu Jahresende gerechnet.

Die Planung wird vom planenden Büro Durth Roos ausführungsfähig weiter ausgearbeitet, währenddessen wird Amt 80 Gespräche mit den Anliegern führen, um die Realisierung der Maßnahme im Ganzen zu ermöglichen.

Die Bauabläufe werden im Frühjahr 2018 abgestimmt und vorgestellt. Gespräche mit den Anliegern und den Gewerbetreibenden im Umfeld geführt. Ziel ist, einen mit möglichst wenig Beeinträchtigung der Anlieger sinnvollen Bauablauf zu koordinieren.

### **4. Alternativen**

Eine Ablehnung der Planung führt dazu, dass am 29.09.2017 der Förderantrag beim Land nicht gestellt werden kann. Dies würde den Verfall der für die Maßnahmen Boppstraße und Bonifaziusstraße/Bonifaziusplatz vorgesehenen Mittel in der Förderperiode 2014-2017 bedeuten.

Bei einer erneuten Anmeldung der Maßnahmen in der nächsten Förderperiode wäre die Streichung anderer Projekte notwendig, die in dieser Periode vorgesehen sind.

### **5. Ausgaben / Finanzierung**

Die Umgestaltungsmaßnahme ist im Oberzentrenprogramm 2014-2017 der Städtebauförderung aufgenommen und somit grundsätzlich förderfähig.

Die Stadt Mainz profitiert hier von einem 90% Fördersatz der förderfähigen Kosten. Es ist zu erwarten, dass sich die Maßnahme sowohl aus Anteilen der Städtebauförderung, Beitragseinnahmen nach KAG und einem städtischen Eigenanteil voll finanzieren lässt.

In welcher Höhe sich diese Anteile genau darstellen, ist erst nach Bewilligung der Maßnahme durch den Landesfördergeber bestimmbar. Ein Förderbescheid wird Ende des Jahres 2017 erwartet.

Die Baukosten der Maßnahmen Boppstraße und Bonifaziusstraße/-platz liegen gemäß Kostenberechnung vom 31.08.2017, exklusive Leitungskosten und Baunebenkosten, bei ca. 3,06 Mio. Euro (brutto).