

Inhaltsverzeichnis

1. Darstellung des Vorhabens.....	2
1.1. Planerische Beschreibung.....	2
1.2. Straßenbauliche Beschreibung	3
2. Begründung des Vorhabens	4
2.1. Vorgeschichte der Planung.....	4
2.2. Notwendigkeit der Planungsmaßnahme.....	4
2.2.1. Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	4
2.2.2. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse.....	5
2.2.3. Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung.....	5
3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme.....	6
4. Technische Beschreibung der Planungsmaßnahme	6
4.1. Trassierung	6
4.2. Querschnitt	6
4.3. Öffentliche Verkehrsanlagen	7
4.4. Leitungen.....	7
4.5. Baugrund	7
4.6. Entwässerung	7
4.7. Ausstattung	7
5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	8
6. Gestaltung und Denkmal	8
7. Kosten.....	8
8. Verfahren	8
9. Durchführung der Maßnahme.....	8
10. Abkürzungsverzeichnis	9

1. Darstellung des Vorhabens

1.1. Planerische Beschreibung

Bei der vorliegenden Maßnahme handelt es sich um die Neugestaltung des Geh- und Radweges an der Rheinallee (Kreisstraße 3, hier K3) zwischen der Kunsthalle (Am Zollhafen) und der Nahestraße (siehe Abb. 1).

Sie erstreckt sich über 300 m, von Station 2+180 bis Station 1+870 von NK 5915418 nach NK 5915439.

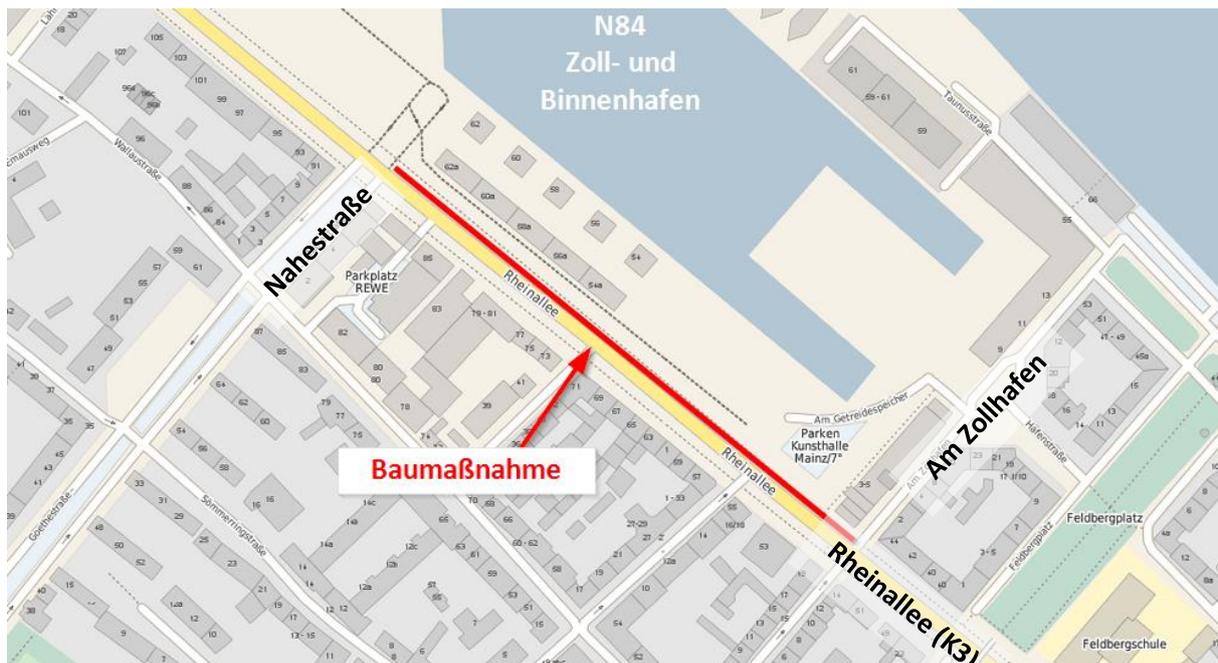


Abb. 1: Übersicht

Der Radweg entlang der Rheinallee ist Teil des Mainzer Radwegenetzes und hat zudem eine hohe Relevanz im überregionalen touristischen Netz (Rheinradweg, siehe Abb. 2). Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA10) ist der Radweg der Kategorie IR III (innergemeindliche Radhauptverbindung) zuzuordnen. Insbesondere für den Alltagsradverkehr (Arbeit, Bildung, Freizeit, Versorgung) ist diese Radverbindung entlang der Rheinallee von großer Bedeutung. Neben dem entstehenden Wohngebiet im Bereich des Zollhafens verbindet der Radweg das nördliche Stadtgebiet mit der Innenstadt. Diese Pendlerströme werden durch die Anbindung der rechtsrheinischen Seite über die Kaiserbrücke verstärkt. Zudem zeigt der deutschlandweite Trend wie auch lokal die Mainzer Mobilitätsbefragung einen Anstieg des Radverkehrsanteils (von 12% aus 2008 auf 20%). Die aktuellen Entwicklungen des Radsektors lassen auf eine weitere Zunahme des Fahrradverkehrs schließen. Das Fahrrad gewinnt an Attraktivität als innerstädtisches Fortbewegungsmittel, die zunehmende Motorunterstützung (Pedelec, E-Bike) stärken diesen Trend. Dementsprechend werden immer mehr Menschen ihre Wege mit dem Rad zurücklegen, sodass der adäquate Ausbau wichtiger Verbindungsachsen unerlässlich ist. Aufgrund der Verbindungsfunktion zählt der Radweg entlang der Rheinallee zu einer der wichtigsten Radverknüpfungspunkte für das Mainzer Stadtgebiet.

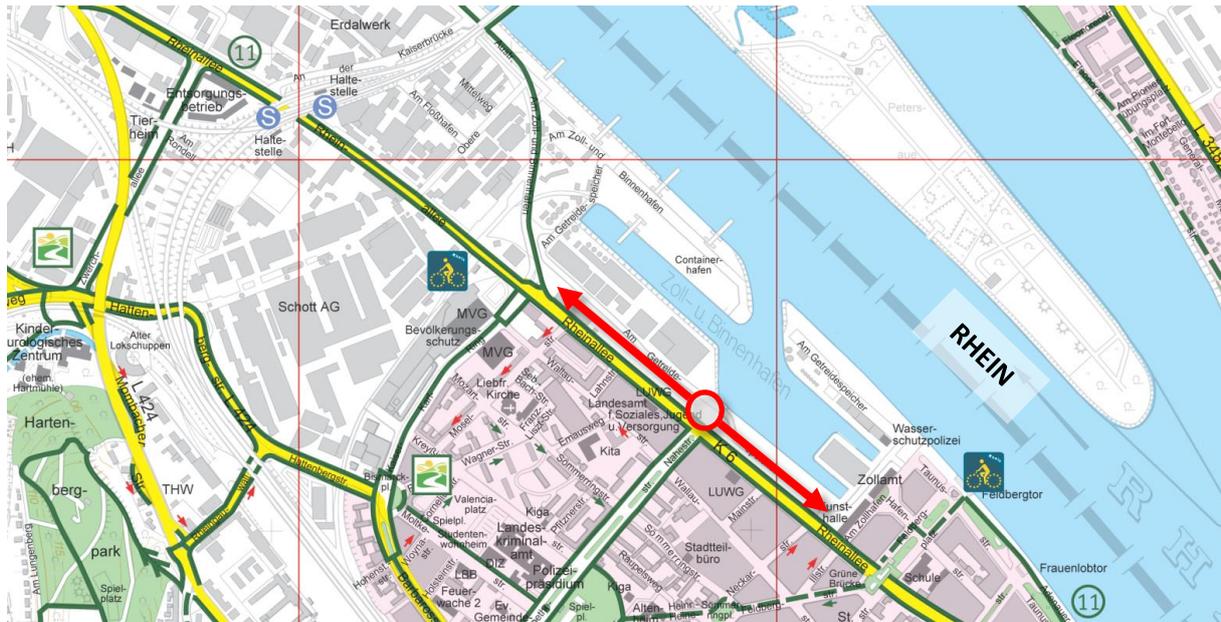


Abb. 2: Radwegenetz

Die Planung ist im Bebauungsplan der erste Bauabschnitt des Geh- und Radweges entlang der Rheinallee. Der zweite Abschnitt verläuft von der Nahestraße bis zum Kaiser-Karl-Ring. Die Abschnitte sind separat voneinander zu betrachten, weil die Kostenträger sich unterscheiden; Im ersten Abschnitt ist die Stadt alleiniger Träger, im Folgeabschnitt sind sie gemeinsam mit dem Zollhafen Träger der Maßnahme (siehe Abb. 3).

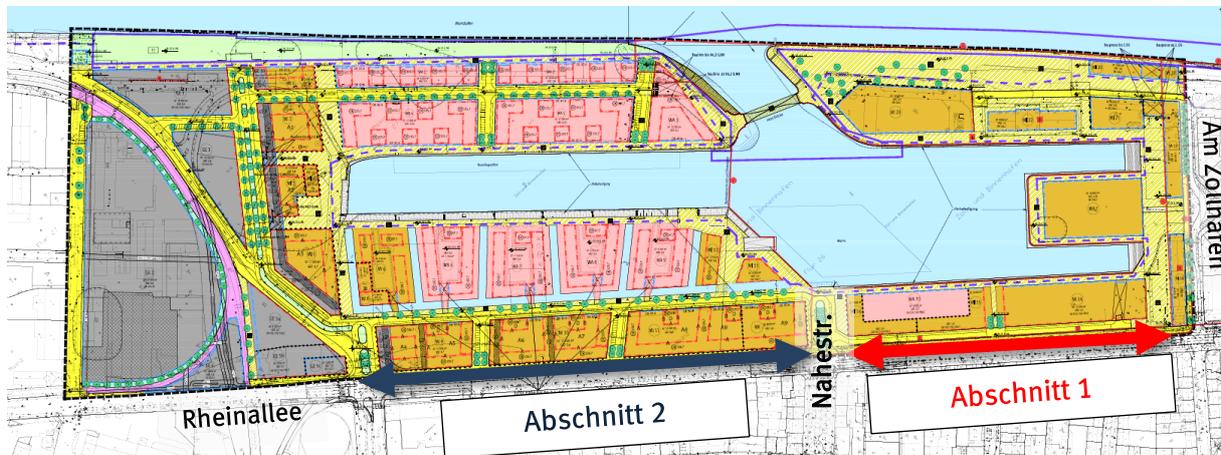


Abb. 3: Darstellung der Bauabschnitte im B-Plan N84

1.2. Straßenbauliche Beschreibung

Die Ausbaulänge vom geplanten Abschnitt (**Abschnitt 1**) beträgt ca. 300 m.

Die Planung sieht einen Gehweg direkt am historischen Zaun des Zoll- und Binnenhafens mit einer Mindestbreite von 1,80 m vor, begleitet durch einen 2,0 m breiten Radweg. Zwischen dem Geh- und Radweg wird ein taktiler und visuell kontrastierender Trennstreifen von 30 cm angebracht.

Besondere Merkmale der Planung sind der Erhalt des historischen Zauns und der taktile Trennstreifen zwischen dem Geh- und Radweg (siehe Abb. 4).

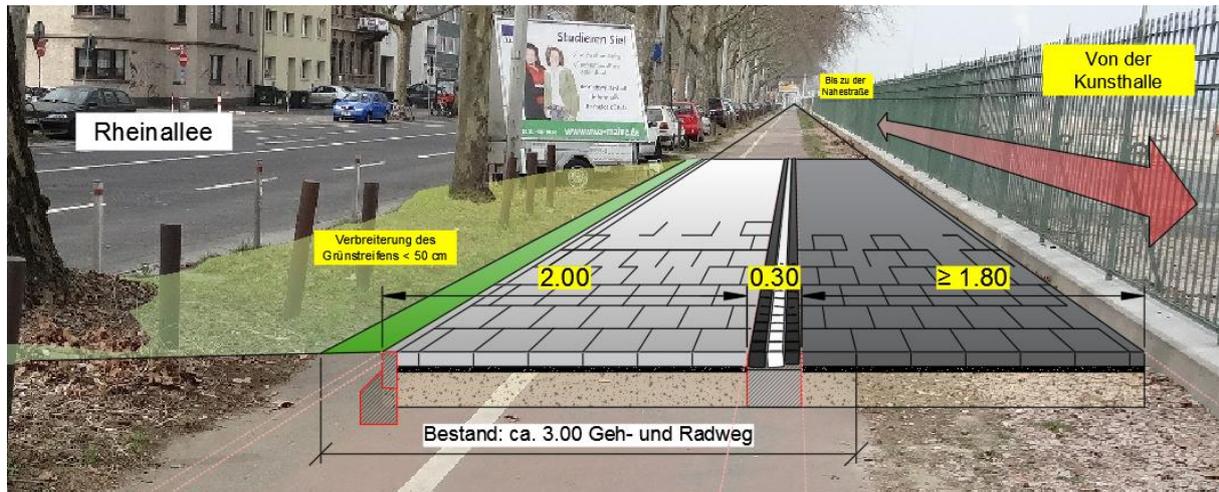


Abb. 4: Visualisierung

Varianten sind hier aufgrund der Zwangspunkte nicht untersucht worden.

2. Begründung des Vorhabens

2.1. Vorgeschichte der Planung

Die Planung ist Bestandteil des Bebauungsplans N84 – Zoll und Binnenhafen. Mit der konkreten baulichen Planung begann die Verwaltung in 2016. Unter anderem wurden die Stadtwerke mit der Instandsetzung der Straßenbeleuchtung der Rheinallee beauftragt, damit diese gemeinsam mit den Tiefbauarbeiten realisiert werden kann.

2.2. Notwendigkeit der Planungsmaßnahme

2.2.1. Verbesserung der Verkehrssicherheit

Heute besitzen der Geh- und Radweg eine Breite von 3,00 m. Die Baumwurzeln haben in den letzten Jahren den Weg erheblich beschädigt. Aufgrund der Anhebungen und der damit verbundenen Gefährdung für den Radverkehr wurde die Aufteilung des innenliegenden Radweges mit dem außenliegenden Gehweges getauscht. Zum Zaun hin besteht heute ein unbefestigter Schotterstreifen. Zwischen den Bäumen wird das Parken auf dem Grünstreifen geduldet. Der Bordstein entlang der Rheinallee weist Schäden auf. Diese sind weitestgehend wegen des Wurzelwerks zurückzuführen.

Eine Pollerreihe verhindert, dass Fahrzeuge in zweiter Reihe im Bereich des Gehweges parken (siehe Abb. 5).



Abb. 5: Statut-Quo

Mit der Planung ist beabsichtigt, die Unebenheiten zu beseitigen und somit das Sturzrisiko zu reduzieren. Die gewählten Breiten entschärfen somit die Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden. Der Radweg wird, wie im kompletten Verlauf entlang der Rheinallee, erneut zur Fahrbahn hingewandt gebaut, der Gehweg außenliegend. Die Planung sieht mit dem Trennstreifen und farbliche Unterscheidung der Flächen auch eine klare Differenzierung der Nutzung vor. Sie unterstützt damit die Ziele der Barrierefreiheit.

Für den Endausbau soll die Bordanlage entlang der Rheinallee erneuert werden. Hierbei soll diese höher gesetzt werden: Der Stich soll 20 cm betragen, damit Autos im Grünstreifen nicht mehr parken können. Der Entfall des ruhenden Verkehrs zwischen Fahrbahn und Radweg verbessert die Sichtbeziehung zw. Fahrbahn und Radweg und verhindert zudem eine Bodenverdichtung des Grünstreifens.

Da Maßnahmen mit Spurensperre entlang der Rheinallee im Planungszeitraum (2018) untersagt sind, wird die Stadt als Interimslösung Poller im Grünstreifen herstellen, um das Parken im Grünstreifen fernzuhalten.

2.2.2. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die Rheinallee ist mit über 20.000 Kfz/Tag im Querschnitt eine der Hauptverkehrsstraßen der Mainzer Innenstadt und bildet eine der Tangenten der Neustadt. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist die Mitführung des Radverkehrs auf der Fahrbahn nicht möglich. Die Umnutzung des Zoll- und Binnenhafens wird zukünftig zu einer Zunahme der Verkehrsbelastung führen. Dies trifft auch beim Geh- und Radweg zu.

2.2.3. Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Planungsziel ist es, bei der Fertigstellung der Wohngebäude im Gebiet des B-Plans eine verkehrssichere Geh- und Radweganbindung entlang der Rheinallee anbieten zu können.

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

Aus den genannten Aspekten unter Punkt 2, insbesondere der Verkehrssicherheit und der städtebaulichen Entwicklung des Zoll- und Binnenhafens ist der Bau des Geh- und Radwegs erforderlich.

4. Technische Beschreibung der Planungsmaßnahme

4.1. Trassierung

Die Linienführung richtet sich nach dem Bestand. Diese ist im Planungsabschnitt geradlinig. Die Maßnahme ist aufgrund der Zwangspunkte sowohl in Lage als auch in Höhenlage stark eingeschränkt (Bestandsbäume, Erschießung der Kunsthalle, Anschluss an Knotenpunkten und historische Mauer).

4.2. Querschnitt

Der Querschnitt teilt sich in 4 Elementen auf (siehe Abb. 7):

1. Grünstreifen mit Erhalt der Bäume
2. Radweg mit konstanter Breite von 2,00 m
3. Trennstreifen, farblich kontrastierend und taktil erfassbar, 30 cm breit
4. Gehweg bis zum historischen Zaun, 1,80 m Mindestbreite

Der Aufbau richtet sich nach den Regelbauweisen der Stadt Mainz (siehe Abb. 6). Diese entsprechen den Vorgaben nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus (RStO'12):

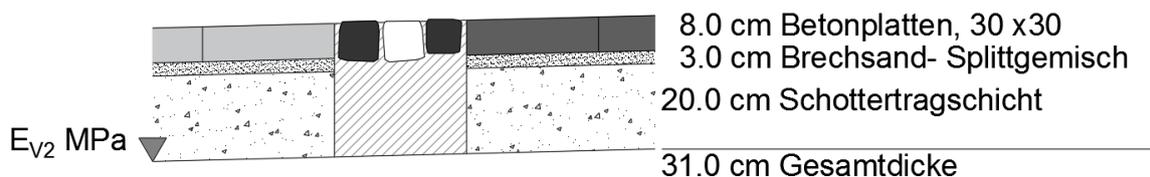


Abb. 6: Aufbau

Die Breiten wurden gemäß der RAST'06 / ERA dimensioniert. Die Querneigungen liegen zwischen 2,5 und 3,5 %. Die Entwässerung erfolgt dezentral übers Bankett in den Grünstreifen.

Leitungen werden im Planungsbereich teilweise erneuert. Durch die neue Lichtplanung der Rheinallee wird die Stromtrasse der öffentlichen Beleuchtung angepasst.

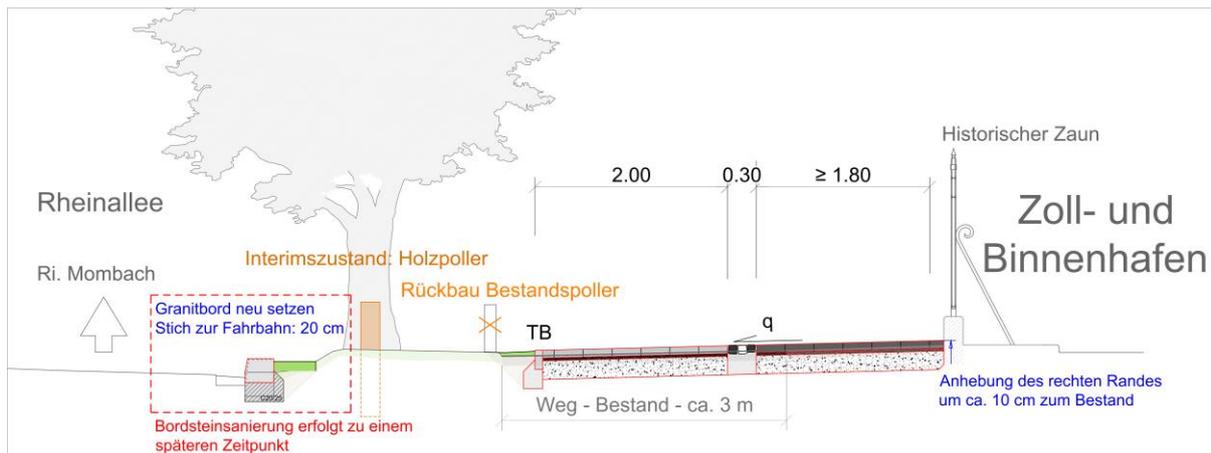


Abb. 7: Querschnitt

4.3. Öffentliche Verkehrsanlagen

Im Planungsbereich befindet sich die Haltestelle Mainstr./Bewegungszentrum Mainz. Hier werden lediglich die betongrauen Gehwegplatten durch welche in Anthrazit ausgetauscht, um die geforderten Kontrast der Barrierefreiheit zu gewährleisten.

4.4. Leitungen

Die Beleuchtungstrasse wird im Planungsbereich erneuert. Zwei Leitungskordinierungen fanden in März 2016 und in Juli 2017 statt. Bei dem Bau sind Leitungen von der Telekom und Versatel zu beachten. Die Kosten bei der Leitungserneuerung liegen beim jeweiligen Träger und sind nicht Bestandteil dieser Planung.

4.5. Baugrund

Ein Bodengutachten ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu erstellen.

4.6. Entwässerung

Die Entwässerung richtet sich nach dem Bestand. Das Oberflächenwasser fließt dezentral übers Bankett in den Grünstreifen hin, wo dieses versickert.

4.7. Ausstattung

Entlang der Rheinallee wird die Beleuchtung nach DIN EN 13201 – Beleuchtung von Straßen, Wegen und Plätzen – komplett angepasst. Es ist sinnvoll, die Anpassung der Beleuchtung gemeinsam mit dem Geh- und Radweg auszuführen, um Synergieeffekte zu erzielen.

Die Beschilderung wird von der Stadt aufgestellt.

Markierungsarbeiten sind im Planungsbereich nicht erforderlich. Die Bepflanzung der Grünstreifen erfolgt in Abstimmung mit dem Grün- und Umweltamt.

Lichtsignalanlagen sind durch die Baumaßnahme nicht betroffen.

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wurde im Rahmen des B-Plans erstellt und ist nicht Teil dieser Maßnahme.

Es besteht kein Bedarf für einen besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag.

6. Gestaltung und Denkmal

Die historische Mauer ist ein wichtiger Bestandteil der Planung. Diese wird auf die komplette Länge des Abschnitts 1 (vorliegende Planung) erhalten.

7. Kosten

Die Maßnahme kostet gemäß Kostenberechnung vom 25.07.2017 163.803 Tsd. Euro, exklusive der Instandsetzung der Bordanlage der Rheinallee, der neuen Beleuchtung der Rheinallee, und den Planungs- und Baunebenkosten.

In der Kostenberechnung sind die Kosten für den Belagswechsel g im Haltestellenbereich sowie in der Kreuzung Am Zollhafen / Rheinallee berücksichtigt.

8. Verfahren

Baurecht ist für die Maßnahme nicht erforderlich (öffentliche Verkehrsfläche).

9. Durchführung der Maßnahme

Die Dauer der Bauarbeiten wird auf ca. 8 Wochen geschätzt (Bau im II/III Quartal 2018). Während der Baumaßnahme ist der Geh- und Radverkehr umzuleiten.

Ausgestellt,
Mainz, 05.10.2017

Santiago Munoz Prado
Technischer Angestellter

10. Abkürzungsverzeichnis

B	Bundesstraße
L	Landesstraße
K	Kreisstraße
Abb. X	Abbildung Nummer X
RIN'08	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008
ERA'10	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010
RASt'06	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006
DTV _n	Durchschnittlicher täglicher Verkehr im Jahr n
HB	Hochbord
RB	Rundbord
KSB	Kasseler Sonderbord
TB	Tiefbord