

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1222/2018
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 26.07.2018	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 14.08.2018

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	22.08.2018	Ö
Stadtrat	Entscheidung	12.09.2018	Ö

Betreff:

Antrag Nr. 0834/2010 der Stadtratsfraktion ödp/Freie Wähler sowie Ergänzungsanträge 0834/2010/1 der CDU Stadtratsfraktion und 0834/2010/2 der Stadtratsfraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen „Einrichtung sinnvoller Park and Ride-Anlagen,“, hier: Beschluss über die Wiedervorlage in einem Jahr

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 30.07.2018

gez. Beck

Günter Beck
Bürgermeister

Mainz, 15.08.2018

gez. Ebling

Michael Ebling
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

1. Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem **Stadtrat**, den Antrag Nr. 0834/2010 der Stadtratsfraktion ödp/Freie Wähler sowie die Ergänzungsanträge 0834/2010/1 der CDU Stadtratsfraktion und 0834/2010/2 der Stadtratsfraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen in einem Jahr erneut zur Beratung aufzurufen.
2. Der **Stadtrat** beschließt, den Antrag Nr. 0834/2010 der Stadtratsfraktion ödp/Freie Wähler sowie die Ergänzungsanträge 0834/2010/1 der CDU Stadtratsfraktion und 0834/2010/2 der Stadtratsfraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen in einem Jahr erneut zur Beratung aufzurufen.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

In einem ersten Sachstandsbericht aus dem Jahr 2011 hatte die Verwaltung zunächst darauf verwiesen, dass stadtrandnahe P+R-Anlagen auf städtischen Flächen im Kontext der Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes bereits seit Mitte der 1990er Jahre nicht mehr weiterbetrieben wurden. Seinerzeit verfolgte das rheinland-pfälzische Verkehrsministerium die Zielsetzung, dass Pendler wohnortnah an Bahnhöfen entlang der Bahnstrecken auf die Schiene umsteigen. Für bereits konzipierte stadtnahe P+R-Anlagen (Weisenau, Saarstraße) stellte das Land daraufhin keine Bezuschussung mehr in Aussicht. Stattdessen wurden P+R-Stellplätze in der Region flächendeckend bezuschusst und errichtet. Parallel dazu wurde in Autobahnnähe ein System von Mitfahrer-Parkplätzen (P+M) aufgebaut.

Ebenfalls erwähnt wurde seinerzeit, dass P+R nur dann angenommen wird, wenn auch ein leistungsfähiges und schnelles ÖPNV-Angebot (in der Regel schienengebunden) vorhanden ist. Über viele Jahre seit Antragsstellung war diese Voraussetzung noch nicht gegeben, liegt mit der Fertigstellung der „Mainzelbahn“ aber nunmehr vor. Weiterhin begünstigt das mittlerweile beträchtliche Volumen an Stellplatzablöseerträgen die Überlegungen im Sinne des Antrags, da diese als zweckgebundene Mittel dienen können, eine P+R-Anlage einerseits ohne Fördermittel, andererseits ohne Belastung des städtischen Haushalts zu errichten. Parallel hierzu haben sich in jüngster Zeit im Rahmen des „Green-City Masterplans“ Chancen ergeben, Fördermittel für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in den Städten zu erhalten, sodass nunmehr auch eine weiterreichende bzw. stadtweite Betrachtung des Themas P+R möglich ist.

In Erwartung der Straßenbahntrasse zum Lerchenberg hatte die Verwaltung in den Jahren 2014 und 2015 verschiedene Standortoptionen rund um die Haltestelle „Erich-Dombrowski-Weg“ geprüft, leider jedoch ohne Erfolg. Eine denkbare Option für eine Parkieranlage in einem Gebäuderiegel am so genannten „Spargelacker“, d.h. zwischen dem östlichen Bebauungsrand des Lerchenbergs und dem ZDF-Gelände ist zwar nicht ausgeschlossen, hat aber eine eher längerfristige Perspektive. Von daher ist die Verwaltung auf die Suche nach weiteren Standorten gegangen.

2. Lösung

Im Hinblick auf ein P+R-Angebot im Baugebiet Ma 30 möchte das Stadtplanungsamt einen neuen Standort zur Debatte stellen. Im aktuellen Geltungsbereich dieses Bebauungsplans ist eine Fläche gekennzeichnet, die sich für die Anordnung einer P+R-Anlage eignen könnte. Bislang ist hier eine Freifläche/Parkanlage vorgesehen. Je nach Zielanspruch könnten diese Flächen ebenerdig oder ggf. auch Parkpalette(n) ausgestaltet werden. Im letzteren Fall ließen sich z.B. eine Dachflächenbegrünung und oder Aufenthaltsbereiche vorsehen und so dem Planungsansatz des bisherigen Bebauungsplans weitreichend Rechnung tragen.

Der Abstand zwischen diesem P+R-Standort und der Haltestelle „Erich-Dombrowski-Weg“ beträgt rund 150 Meter, sodass die Einrichtung einer weiteren Straßenbahnhaltestelle nicht erforderlich wäre. Die maximal möglichen Flächen für die Standortüberlegungen an dieser Stelle sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt (eine Integration der bereits im Bebauungsplan vorgesehenen Längsparkplätze entlang der Sophie-Christ-Straße in ein Gesamtkonzept ist natürlich möglich und wünschenswert):

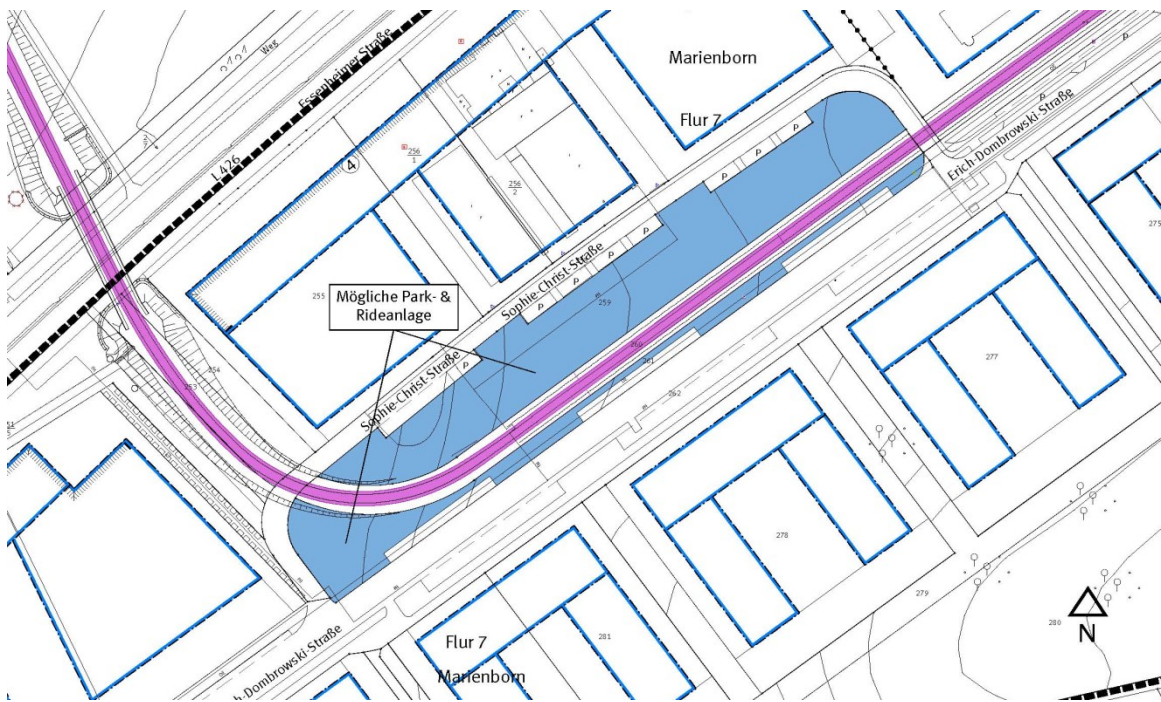


Abb. 1: Mögliche Fläche für eine P+R-Anlage im Bebauungsplan Ma 30

Neben dieser konkreten Standortbetrachtung sollen die P+R-Potenziale wie eingangs erwähnt, über den GreenCity-Masterplan stadtweit ermittelt werden. Die Stadt Mainz hat hierbei bereits eine Förderzusage für die Erarbeitung einer Potenzialbetrachtung erhalten. Es wird beabsichtigt, im Herbst einen Auftrag auszuschreiben werden, bei dem u.a. folgende Parameter ermittelt und bewertet werden sollen:

- Pendlerbewegungen, die ihren Arbeitsplatz mit einmaligem Umsteigen an einem geeigneten P+R-Platz erreichen könnten und die bei Nutzung von P+R ein Reisezeitverhältnis von maximal 1,5 zu 1 gegenüber der Fahrt mit dem PKW aufweisen würden.
- Differenzierung/Ermittlung von Firmenparkplätzen und Verlagerungspotenziale bei deren Bewirtschaftung
- Nutzungsmöglichkeiten von Firmenparkplätzen für den Freizeit- und Wochenendverkehr

Im Fokus der Gesamtbetrachtung sollen vorrangig zwei nach Mainz führende Korridore stehen, die nicht über eine leistungsfähige Schienenstrecke verfügen:

*Sprendlingen – Stackeden – Essenheim – Lerchenberg/Marienborn
 Udenheim – Selzen – Harxheim – (Abzweig Ebersheim) – Hechtsheim/Mühdreieck*

Erstere deckt die bereits laufenden Überlegungen im Bereich des Baugebiets Ma 30 ab. Daneben werden aber auch weitere Korridore mit Schienenverbindung grundsätzlich in Betracht gezogen, z.B.

*Oppenheim – Bodenheim – Laubenheim (Überstieg in DB und Stadtbus)
 Alzey – Wörrstadt - Marienborn/Gonsenheim (Überstieg in DB und Straßenbahn)*

Sowohl zur kleinräumigen Betrachtung im Baugebiet Ma 30 als auch zur stadtweiten Untersuchung erwartet die Verkehrsverwaltung diskutierfähige Ergebnisse in der ersten Jahreshälfte 2019.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung, den Antrag Nr. 834/2010 der Stadtratsfraktion ödp/Freie Wähler sowie die Ergänzungsanträge 834/2010/1 der CDU Stadtratsfraktion und 834/2010/2 der Stadtratsfraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen in einem Jahr erneut zur Beratung aufzurufen.

3. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Geschlechtsspezifische Auswirkungen: keine

Finanzielle Auswirkungen:

ja, Stellungnahme des Amtes 20 (Anlage 1)

nein