

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1242/2018
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 31.07.2018	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

<b>Betreff:</b> Antrag 0464/2016 Masterplan Verkehr (CDU); hier: Beschlussfassung
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen  Mainz, 04.08.2018  gez. Ebling  Michael Ebling Oberbürgermeister

## Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt, der **Stadtrat** beschließt, den Antrag 0464/2016 der CDU-Stadtratsfraktion in einem Jahr erneut zur Beratung aufzurufen.

## **Problembeschreibung / Begründung:**

### **1. Sachverhalt**

Die Verwaltung hatte bereits 2016 das Ansinnen des Antrags aufgegriffen und für die Beauftragung eines Gutachterbüros für den Haushalt 2017/2018 einen Betrag von 125.000 € angemeldet. Leider ergab sich in den Haushaltsberatungen das Erfordernis spürbarer Einsparungen, sodass im Hinblick auf Pflichtaufgaben und nicht aufschiebbare Projekte dieser Ansatz gestrichen werden musste.

Im Rahmen des Masterplans Green City M<sup>3</sup>, der kurz vor dem Abschluss steht, wurde die Erstellung eines Verkehrs- und Mobilitätsmasterplans als Maßnahme angemeldet. Hierbei geht es um die Erstellung eines integrativen Verkehrs- und Mobilitätskonzepts, das die Inhalte und Konzepte bereits existierender Planungsgrundlagen bündelt, ergänzt und erweitert und Grundlage für eine politisch legitimierte und kontinuierliche Förderung schafft. Ein solcher Masterplan unterscheidet sich von herkömmlichen Generalverkehrsplänen dadurch, dass er sich weg von einem rein infrastrukturellen „Bauprogramm“ hin zu einem strategisch orientierten, an den Mobilitätsbedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger ausgerichteten Planungsprozess orientiert und zugleich die Verknüpfung mit dem Umland sucht. Ein solcher strategischer Plan baut auf gängigen, in Europa üblichen Planungspraktiken eines „Sustainable Urban Mobility Plans“, kurz SUMP und der Verkehrsentwicklungsplanung auf.

### **2. Lösung**

Das Ziel von SUMP besteht im Wesentlichen darin, ein nachhaltiges Verkehrssystem aufzubauen. Die deutsche Verkehrsentwicklungsplanung umschreibt dieses wertneutraler als eine „integriert zu erarbeitende Planung“ mit folgenden Teilzielen:

- Verbesserung der Sicherheit
- Gewährleistung der Zugänglichkeit zu Arbeitsplätzen und Dienstleistungen
- Reduktion der Umweltverschmutzung (einschließlich Treibhausgasemissionen) und des Energieverbrauchs, Verbesserung der Luftreinhaltung
- Erhöhung der Effizienz und Wirtschaftlichkeit im Personen- und Güterverkehr
- Steigerung der Attraktivität und Qualität städtischer Umgebung
- Explizite Verknüpfung mit dem Umland

Zu den elementaren Kennzeichen eines sachgerechten SUMP zählen ebenfalls der partizipatorische und integrierte Ansatz, die Verpflichtung zu nachhaltiger Entwicklung, eine klare Vision, Zielvorstellungen und messbare Größen sowie die Überprüfung von Verkehrskosten und -nutzen

Aufgrund vielfältiger Anforderungen aus den Bereichen Umwelt und Klimaschutz sowie der Notwendigkeit integrierter Stadtentwicklungsplanung haben sich die Ansprüche an Verkehrs- bzw. Mobilitätsplanung verändert. Deutlich wird nun zwischen Maßnahmenorientierung und strategischer Ausrichtung differenziert. Ein zentrales Element des SUMP-Ansatzes ist die Ausrichtung an zuvor breit abgestimmten politischen und gesellschaftlichen Zielstellungen sowie eine starke öffentliche Beteiligung am gesamten Planungsprozess. Ein SUMP ist eine Strategie, deren Ausgangspunkt die Mobilitätsbedürfnisse heutiger und zukünftiger Generationen sind. Zudem stellt sie eine regelmäßige Evaluation und die Auswahl der besten Maßnahmen nach Kostengesichts-

punkten in den Vordergrund. Ziel von SUMPs ist es, die Lebensqualität in Städten und im stadt-regionalen Kontext zu verbessern.

Die Verwaltung geht davon aus, dass nach der Abgabe des Masterplans M<sup>3</sup> entsprechende angepasste Förderaufrufe folgen, die auch die Erarbeitung eines solchen SUMP beinhalten. Begünstigend wirkt dabei die derzeitige Fortschreibung des Nahverkehrsplans, die für den Bereich ÖPNV bereits wesentliche Bausteine für die Erstellung eines Masterplans liefern wird, ähnlich wie zahlreiche weitere Maßnahmen, die im Masterplan M<sup>3</sup> verankert sind (z. B. Park+Ride, Radverkehr, City-Logistik-Konzept).

Auch andere Themenschwerpunkte wie z. B. der Ausbau der Rheinhessenstraße (Punkt 3 des Antrags) werden bereits jetzt schon vertieft behandelt. Die Landeshauptstadt Mainz hat bereits die Bildung einer Arbeitsgruppe veranlasst, um eine fachlich fundierte Vorgehensweise zur Unterstützung und Beschleunigung des Arbeitsauftrages an die Planungsgemeinschaft zur Erarbeitung eines integrierten Verkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Mainz und der Region Rheinhessen zu gewährleisten.

Vor dem dargestellten Hintergrund empfiehlt die Verwaltung den städtischen Gremien, den Antrag 0464/2016 in einem Jahr erneut zur Beratung aufzurufen.

### **3. Alternativen**

keine

### **4. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen**

nicht relevant

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Noch nicht abschätzbar, da abhängig von der Förderquote eines möglichen Bundesförderprogramms und einer Co-Finanzierung durch den Landkreis Mainz-Bingen sowie der Planungsgemeinschaft (Land Rheinland-Pfalz)