

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0061/2019
Amt/Aktenzeichen 60/61 14 RUFER 12	Datum 17.01.2019	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	30.01.2019	Ö

Betreff: Sachstandsbericht zum Antrag Nr. 0685/2018 (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), Ortsbeirat Mainz-Altstadt <u>hier:</u> Verbesserung der Rheinufergestaltung und -nutzung
Mainz, 24. Januar 2019 gez. Marianne Grosse Marianne Grosse Beigeordnete

Für das Rheinufer zwischen Winterhafen und Zollhafen existiert seit dem Jahr 2000 der Rahmenplan "Rheinufer", der die geordnete städtebauliche Entwicklung des Rheinufers steuert. Der Rahmenplan besitzt bis heute bindende Wirkung.

Von 1998 bis 2000 tagte das RheinUferForum, bestehend aus ca. 50 Mitgliedern in insgesamt sieben öffentlichen Sitzungen. Das Gremium, dem zahlreiche gesellschaftliche Gruppierungen der Stadt Mainz angehörten, setzte sich mit allen für das Rheinufer relevanten Themen eingehend auseinander. Dieses erste innerhalb der Stadt Mainz groß angelegte "Bürgerforum", dem das vergleichbare Forum Regierungsviertel folgte, verabschiedete in seiner Abschlussveranstaltung Empfehlungen für die städtebauliche Entwicklung des Rheinufers. Die Empfehlungen wurden den politischen Gremien zur Beratung vorgelegt, die diese zustimmend zur Kenntnis nahmen.

In der Folge wurde ein Gestaltungsentwurf für die Rheinuferpromenade zwischen dem Hotel Hilton und dem Kaisertor erstellt und vom Bauausschuss beschlossen. Der 1. Bauabschnitt konnte mit dem Bau der Tiefgarage Rheinufer auf 210 m Länge realisiert werden.

Die Umsetzung weiterer Bauabschnitte scheiterte zum Teil wegen fehlender finanzieller Mittel, zum Teil aufgrund der Vorgabe der ADD, ausschließlich Pflichtaufgaben umzusetzen. Die Neugestaltung der Rheinuferpromenade gegenüber dem Kurfürstlichen Schloss und dem Landtag von Rheinland-Pfalz konnte somit bis heute nicht verwirklicht werden.

Die Verwaltung prüft aktuell, ob das Rheinufer über die Städtebauförderungen "Aktive Stadt" und "Soziale Stadt" aufgewertet werden kann. Erste positive Gespräche sind bereits erfolgt.

Über das Programm "Soziale Stadt" besteht die Möglichkeit, für die Neugestaltung des Rheinufers zwischen dem Kaisertor und dem Zollhafen eine Förderung zu aktivieren. Für das Rheinufer zwischen dem Kaisertor und dem Brückentor wurde vom Fördergeber eine weitere Förderperiode aus dem Programm "Aktive Stadt" für die Jahre 2022 - 2025 in Aussicht gestellt.

Das Integrierte Entwicklungskonzept Innenstadt (IEK) aus dem Jahr 2015 formulierte bereits Ziele und Handlungsfelder zur Stärkung und Entwicklung des Rheinufers mit dem Ziel, attraktive Grün- und Freiraumqualitäten des Rheinufers stärker mit der Innenstadt zu vernetzen.

Grundlage einer Förderung über die Städtebauförderungen "Aktive Stadt" ist in jedem Fall eine Gebietserweiterung des Stadtumbaugebietes durch einen Stadtratsbeschluss.

Widmung

Das Rheinufer zwischen dem Hotel Hilton Mainz und der Straße "Am Zollhafen" wurde mit Datum vom 14.03.2006 als öffentliche Verkehrsfläche eingezogen. Grundlage für die damalige Einziehung war ein Beschluss des Wirtschaftsausschusses vom 28.06.2005 mit vorangehender Beteiligung des Ortsbeirates Mainz-Altstadt vom 06.07.2005.

Da für das gesamte Rheinufer zwischen dem Winterhafen und dem Zollhafen keine öffentliche Widmung besteht, liegen dementsprechend keine Erlaubnisse für Sondernutzungen auf der Grundlage des Landesstraßengesetzes von Rheinland-Pfalz vor.

Hinsichtlich der Zuständigkeit ist geregelt, dass für die Flächen des Rheinufers grundsätzlich das Amt für Wirtschaft und Liegenschaften zuständig ist. Für alle Grünflächen ist das Grün- und Umweltamt zuständig.

Im Rahmenplan "Rheinufer" werden bereits einige Festlegungen hinsichtlich der gewünschten Nutzung des Rheinufers getroffen, die vor der eigentlichen Umsetzung in Ämterkoordinierungen feinabgestimmt werden. Diese Praxis hat sich als sinnvoll erwiesen.

Die Form des Rahmenplanes als Steuerungselement für die Entwicklung des Rheinufers wurde bewusst gewählt, um eine "langlebige und robuste" Orientierungshilfe zu schaffen. Ein Planwerk, wie im Antrag gefordert, das kleingliedrig alle Nutzungsarten, Genehmigungen und Aktivitäten festschreibt, müsste bei den vielfältigen Strömungen im öffentlichen Raum ständig in langwierigen Prozessen geändert werden. Der zusätzliche Verwaltungsaufwand wäre erheblich, und Genehmigungsprozesse würden deutlich verlangsamt.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass das Standes-, Rechts- und Ordnungsamt nicht in die Planungen zur Verbesserung der Rheinufergestaltung und -nutzung involviert ist. Da die Flächen am Rheinufer fast ausschließlich nichtöffentlich gewidmet sind, ist auch keine Zuständigkeit für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen nach Landesstraßenrecht gegeben.

Das Standes-, Rechts- und Ordnungsamt ist lediglich für die Erteilung von Erlaubnissen nach dem Gaststättenrecht zuständig. Voraussetzung hierfür ist, dass die in Anspruch genommene Fläche bereits durch das jeweilige Fachamt für eine entsprechende gastronomische Nutzung genehmigt wurde.

Alle genehmigten gastronomischen Nutzungen unterliegen der regelmäßigen Kontrolle durch die Lebensmittelüberwachung. Hierdurch wird erreicht, dass die Qualität des gastronomischen Angebotes auf einem hohen Niveau sichergestellt ist.

Pontongastronomie

Das Thema der gastronomischen Nutzung auf dem Wasser in der Form von Pontons wurde aktuell wieder von der Verwaltung aufgegriffen. Die Realisierungsmöglichkeiten werden derzeit geprüft.

Weinausschank am Fischtor

Der Weinausschank im Bereich des Fischtors wurde zwischenzeitlich an den Rheinuferabschnitt in Höhe des Rathauses verlagert.

Feste und Veranstaltungen

Der Festbereich wurde bereits vor einigen Jahren in Richtung Theodor-Heuss-Brücke bis Kaisertor verlagert. Sofern die ursprünglichen Planungen des RheinUferForums tatsächlich umgesetzt werden sollten, würde sich die derzeit zur Verfügung stehende nutzbare Veranstaltungsfläche gravierend reduzieren.

Hinsichtlich der Fragen der Logistik und der Anlieferung in Bezug auf das Rheinufer sieht die Verwaltung derzeit keinen Verbesserungsbedarf.

Zudem weist das Dezernat für Wirtschaft, Stadtentwicklung, Liegenschaften und Ordnungswesen darauf hin, dass aus dessen Sicht keine Einschränkungen hinsichtlich der seither praktizierten und in Planung stehenden Rheinufernutzungen akzeptiert werden können.

Verkehrsaufkommen Rheinallee/Rheinstraße

1. Inwieweit ist das Verkehrsaufkommen in Rheinstraße/Rheinallee seit Verabschiedung dieser Empfehlung reduziert worden?

Die Abteilung Verkehrswesen des Stadtplanungsamtes betreibt stadtweit eine Reihe von Dauerzählstellen an Hauptverkehrsstraßen. Generell ist festzustellen, dass sich das Verkehrsaufkommen in den vergangenen 15 - 20 Jahren stagnierend bis leicht zurückgehend entwickelt hat. Auf der Achse Rheinstraße/Rheinallee hat sich in der Langzeitbetrachtung ein Rückgang von ca. 10 % über den genannten Zeitraum ergeben. Auch die Mobilitätsbefragung 2016 zeigt, dass die Mainzerinnen und Mainzer ihre Wege immer häufiger per Rad oder ÖPNV und weniger mit dem Pkw zurücklegen.

2. Welche Maßnahmen sind zur Verkehrsreduzierung geeignet?

Grundsätzlich ist es das Ziel der Mainzer Verkehrspolitik, den nicht quell-/zielbezogenen Verkehr auf den Autobahnring zu lenken. Hierfür ist es allerdings nötig, Stauerscheinungen bestmöglich zu verhindern. Die städtische Verkehrsverwaltung kann hier allerdings nur indirekt einwirken, da der Landesbetrieb Mobilität für die Autobahnen zuständig ist.

Im Stadtgebiet selbst können an geeigneten Stellen Lichtsignalanlagen als sogenannte Pfortnerampeln geschaltet, d. h. der Durchlass in die Innenstadt auf ein gewünschtes Maß begrenzt werden.

3. Welche wurden bereits ergriffen?

Eine Pfortnerung ist bislang nur an der Saarstraße/Höhe Agentur für Arbeit geschaltet.

4. Welche wurde nicht ergriffen und warum nicht?

Für die Achse Rheinstraße/Rheinallee ist eine Pfortnerung eher kontraproduktiv, da innerstädtisch keine geeigneten Alternativrouten bestehen.

5. Zurzeit erörtert die Verwaltung zusammen mit Wiesbaden die Möglichkeit einer zweiten Rheinbrücke. Wie sieht die Verwaltung die Möglichkeit, dass hierdurch die Theodor-Heuss-Brücke und die Rheinstraßenachse entlastet werden?

Die Frage, ob und in welcher Art und Weise eine zusätzliche Rheinbrücke zu Entlastungseffekten führen kann, wird derzeit in einer städteübergreifenden Arbeitsgruppe untersucht, wobei angemerkt sei, dass sich diese Betrachtung nicht nur auf Autobridgen bezieht, sondern auch Überlegungen beinhaltet, dass eine solche Brücke nur dem Fuß- und Radverkehr und ggf. dem ÖPNV dient. Mit ersten Ergebnissen war gegen Ende des Jahres 2018 zu rechnen. Insofern können erst nach Vorliegen dieser Analyse weiterführende Aussagen getroffen werden.

6. Inwieweit hilft das Land Rheinland-Pfalz, die Entlastung dieser Strecke, die zumindest teilweise eine Bundesstraße ist, vom Schwer- und Durchgangsverkehr voranzubringen?

Die Landesstraßenverwaltung hat erklärt, ein Durchfahrverbot für Lkw, das der LBM bislang in Bezug auf die Maßgaben der StVO als nicht rechtssicher eingestuft hat, unter der Voraussetzung einer juristisch belastbaren Begründung nun doch mitzutragen. Die Abteilung bereitet in Kürze eine entsprechende Anordnung vor.

7. Ist die Empfehlung, die eine Anbindung der zweiten Rheinbrücke an die Stadtkerntangente (B 40 im Bereich Unikliniken, Mombacher Straße) nahelegt, aus der Sicht der Stadtverwaltung noch umsetzbar bzw. als verbindlich zu betrachten oder sollte die aktualisiert werden?

Wie schon unter 5 angesprochen, können belastbare Aussagen hierzu erst nach Vorliegen der Standortanalyse getroffen werden.

8. Welche weiteren Maßnahmen hat die Verwaltung in den letzten zwei Jahrzehnten umgesetzt, um die städtebauliche Barriere der vielbefahrenen Rheinstrecke zu reduzieren?

Entlang der Rheinstrecke bestehen bereits seit vielen Jahren an den Knotenpunkten signalregelte Querungen, an denen die Rheinallee gefahrlos und barrierefrei gequert werden kann. Darüber hinaus bieten die "Grüne Brücke" und die Brücke vor dem Rathaus weitere kreuzungsfreie Querungsmöglichkeiten. Die Abstände zwischen diesen Querungsmöglichkeiten waren in aller Regel so überschaubar, dass in den vergangenen zwei Jahrzehnten kein Bedarf für eine weitere Verdichtung erforderlich war. Dennoch ergab sich vor rund 10 Jahren eine spürbare Maßnahme zum Abbau der Barrierewirkung. Im Zuge des Parkhauses Rheinufer wurde eine neue signalgesicherte Querung in Höhe des Kurfürstlichen Schlosses eingerichtet.

In den vergangenen Jahrzehnten stellte jedoch nicht nur die Rheinallee eine Barriere dar, vielmehr konnte die Rheinfrost trotz der beschriebenen Signalquerungen wegen der eingezäunten Containerflächen nur über erhebliche Umwege erreicht werden (Gaßnerallee bzw. Am Zollhafen). Mit der Umnutzung des Zoll- und Binnenhafens ergeben sich neue direkte Wegeverbindungen in Richtung Rhein. Dies trägt dazu bei, die bereits vorhandenen Querungsstellen hinsichtlich ihrer Bedeutung aufzuwerten, ohne dass hierfür bauliche Maßnahmen eingeleitet werden müssen.

9. Sieht die Verwaltung im Bereich Verkehr weiteren Aktualisierungsbedarf?

Die regelmäßig zu beobachtenden Rückstauungen vom Kasteler Hochkreisel beeinträchtigen den Verkehrsraum rund um Schloss und Landtag spürbar. Mit dem geplanten Umbau der Einfahrtssituation in den Kreisverkehrsplatz soll dieser Rückstau abgebaut werden. Zudem bietet die geplante "Citybahn" deutlich verbesserte Möglichkeiten für die ÖPNV-Anbindung und würde so auch einen wichtigen Beitrag zur Stauvermeidung leisten.

Allgemeine und übergeordnete Fragen

Die Führung des Radverkehrs entlang des Rheinufer wird in der Radwegkarte Mainz dargestellt. Nicht zuletzt, weil es sich bei dieser Verbindung um den europäischen Rheinradweg handelt und diese Route auch bei Mainzerinnen und Mainzern eine beliebte Achse ist, erstellt die Verkehrsverwaltung aktuell einen Plan zur Optimierung der dortigen Radverkehrsführung. Hierfür sind noch abschließende Koordinierungen mit weiteren Fachstellen (Grün- und Umweltamt, Denkmalpflege, Stadtbildpflege etc.) durchzuführen. Mit dieser Maßnahme kann auch die nichtmotorisierte Verkehrsfunktion des Rheins gestärkt werden.

Fazit

Ein zusätzliches Planwerk für das gesamte Rheinufer mit detaillierter Darstellung aller Nutzungen und Genehmigungen mit bindender Wirkung wird als nicht zielführend und praktikabel erachtet.

Die Stadt hat als Grundstückseigentümerin auch ohne einen solchen Plan die Entscheidungsgewalt über mögliche Nutzungen am Rheinufer. Die vorhandenen Instrumente und die sachgerechte Abwägung durch die betroffenen Ämter stellen sicher, dass Fehlentwicklungen vermieden werden können.

Entsprechende Prüfkriterien ergeben sich u. a. aus dem Rahmenplan "Rheinufer", der in einem breit angelegten Partizipationsprozess (RheinUferForum) gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Interessenverbänden etc. erarbeitet und vom Stadtrat beschlossen wurde. Dieser Stadtratsbeschluss ist von der Verwaltung umzusetzen.

Hinsichtlich der Anregung einer Neuauflage des RheinUferForums sollte zunächst abgewartet werden, ob und in welchem Umfang eine Förderung aus dem Programm "Aktive Stadt" im Bereich des Rheinufer möglich ist.