

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0417/2019
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 27.02.2019	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 19.03.2019			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	26.03.2019	Ö
Stadtrat	Entscheidung	17.04.2019	Ö

Betreff: Antrag Nr. 834/2010 der Stadtratsfraktion ödp/Freie Wähler sowie Ergänzungsanträge 834/2010/1 der CDU Stadtratsfraktion und 834/2010/2 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, 13.03.2019 gez. Eder Katrin Eder Beigeordnete
Mainz, 21.03.2019 gez. Ebling Michael Ebling Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

1. Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem **Stadtrat**, 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.
2. Der **Stadtrat** beschließt, 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.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

In einem ersten Sachstandsbericht aus dem Jahr 2011 hatte die Verwaltung darauf verwiesen, dass stadtrandnahe P+R-Anlagen auf städtischen Flächen im Kontext der Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes Mitte der 90er Jahre nicht mehr weiter ausgebaut 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 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.

Allgemein unstrittig war bereits damals, dass P+R nur dann angenommen wird, wenn auch ein leistungsfähiges und schnelles ÖPNV-Angebot (in der Regel schienengebunden) vorhanden ist. Mit dem Bau der Mainzelbahn eröffneten sich neue Möglichkeiten. Seitens der Verwaltung wurden bereits verschiedene Flächen entlang der Mainzelbahntrasse geprüft (u.a. auf dem Gelände der VRM), die jedoch nicht realisiert werden konnten. Die Suche nach geeigneten Flächen gestaltet sich schwierig, da die Verfügbarkeit entsprechender Grundstücke sowie rechtliche Vorgaben die Auswahl erheblich einschränken.

Der Green City Masterplan aus dem Jahr 2018 benennt als Potenzial zur Schadstoffreduzierung den Betrieb auch stadtnaher Park and Ride-Anlagen. Diese befinden sich idealerweise am Schnittpunkt zwischen überregionalem IV und städtischem, schienengebundenen ÖV. Die Verwaltung hat unter Verwendung von Fördergeldern des Aktionsprogramms 'Saubere Luft' Ende 2018 eine Potenzialuntersuchung bei einem Fachgutachter beauftragt.

2. Lösung

Nach einer Vorauswahl der Verwaltung wurden die folgenden Standorte etwaiger P+R-Anlagen dem Gutachter zur Überprüfung vorgegeben:

- P+R-Standort Generaloberst-Beck-Straße (Kurmainz-Kaserne / Akademie der Wissenschaften)
- P+R-Standort VRM Gelände Lerchenberg
- P+R-Standort Mühlendreieck Hechtsheim

Ihnen ist gemeinsam:

- Stadtrandlage
- Kurzer Umstieg zum schienengebundenen ÖV
- Anbindung an das überregionale Hauptverkehrsnetz
- Mittlere bis hohe Erwartung an die Möglichkeit zur Nutzung als P+R-Anlage (Objekt / Flächenverfügbarkeit)

Die Untersuchung hat aufgezeigt, dass ein Potenzial für P+R-Stellplätze für die Stadt Mainz vorhanden ist. Aufgrund von Vereinfachungen und Annahmen ist das Ergebnis als Orientierungswert einzuordnen.

Das Nachfragepotenzial dieser Untersuchung gilt für den morgendlichen Einpendlerverkehr und zeigt die Auslastung der P+R-Anlagen in einem Zeitraum von ca. 07:00 bis 18:00 Uhr. Andere Fahrtzwecke (z.B. Wohnen-Einkaufen) bieten ein zusätzliches Potenzial, werden allerdings hier

nicht berücksichtigt. Daher kann davon ausgegangen werden, dass die Nachfrage eher im oberen Bereich der Ergebnisspannweite anzunehmen ist.

Die P+R-Anlage am Studierendenwerk in der Generaloberst-Beck-Straße zeigt laut Untersuchung das größte Potenzial für werktäglich ca. 200 Nutzerinnen und Nutzer. Nach einer kürzlich durchgeführten Ortsbesichtigung sind Stellplätze in der oben genannten Größenordnung grundsätzlich vorhanden. Der bauliche Zustand ist nach einer Ersteinschätzung ohne gravierende technische Mängel.

Das Verkehrsdezernat terminiert für Frühjahr 2019 eine Koordinierung mit dem Studierendenwerk, der Wohnbau Mainz GmbH, der Mainzer Mobilität, der pmg und den Beteiligten der Verwaltung. Ziel ist es auszuloten, unter welchem baulichen und organisatorischen Aufwand ein Betrieb als P+R-Anlage zu bewerkstelligen ist. Die Mainzer Mobilität und die pmg werden als potenzielle Kooperationspartner in die Gespräche einbezogen.

Fragen zur technischen Ausgestaltung, Kosten, Umweltauswirkungen etc. können jedoch erst beantwortet werden, sobald eine Grobplanung und eine ungefähre Kostenschätzung vorliegen.

Die Umsetzung der weiteren Standorte wird insbesondere durch eine kompliziertere Flächenverfügbarkeit / Umbauerfordernisse erschwert und lassen sich daher, im Gegensatz zum Standort Generaloberst-Beck-Straße weniger schnell umsetzen.

Ein weiterhin bestehendes Potential, um den motorisierten Individualverkehr aus dem Mainzer Umland in die Stadt stärker auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern, bieten P&R-Anlagen im weiteren Umkreis, z.B. direkt an Bahnhöfen in den benachbarten Landkreisen. Hier bieten gute Verbindungen und ein straßenunabhängiges Verkehrsmittel einen größeren Zeitgewinn des Schienenpersonennahverkehr gegenüber dem IV im morgentlichen Berufsverkehr und als beim Umstieg erst am Stadtrand. Daher geht das Verkehrsdezernat der Stadt Mainz nun noch einmal auf die Landkreise Mainz-Bingen und Alzey-Worms und das Land Rheinland-Pfalz zu, mit der Bitte, dort weitere P&R-Anlagen zu prüfen.

Darüber hinaus bietet die geplante Verbesserung/Ausweitung des ÖPNV-Angebots in Rheinhesen große Chancen für den Umweltverbund, denn die größten Chancen für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel bestehen, wenn diese attraktive Verbindungen bieten, ohne vorher ins Auto steigen zu müssen.

Angesichts der laufenden Abstimmungen 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. Alternative

Eine Inwertsetzung der laut Potenzialuntersuchung genannten P+R-Standorte findet nicht statt.

4. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Geschlechtsspezifische Auswirkungen: keine

Finanzielle Auswirkungen:

- ja, Stellungnahme des Amtes 20 (Anlage 1)
 nein