

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0927/2019
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 10.07.2019	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 16.07.2019			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Haupt- und Personalausschuss	Entscheidung	24.07.2019	Ö

Betreff: Barrierefreie Erschließung Kaiserbrücke
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen Mainz, 09.07.2019 gez. Eder Katrín Eder Beigeordnete
Mainz, 16.07.2019 gez. Ebling Michael Ebling Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der Haupt- und Personalausschuss beschließt vor dem Hintergrund des dargestellten Sachstandes die Einreichung der Projektskizze für das Förderprogramm der Nationalen Klimaschutzinitiative.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

Zwischen den beiden Landeshauptstädten Wiesbaden und Mainz bestehen aufgrund der Funktion als länderübergreifendes Doppelzentrum zahlreiche Verflechtungsbeziehungen. Dabei stellt der Rhein insbesondere für die verkehrlichen Verknüpfungen eine Barriere dar. Im Vergleich zu den übrigen Rheinbrücken, die auch mittels Rampen befahr- und begehbar sind, ist die Kaiserbrücke derzeit für den Fuß- und Radverkehr nur über eine Treppenanlage mit Schieberille erreichbar. Als eine der zentralen und direkten Verbindungsachsen zwischen den Innenstädten von Mainz und Wiesbaden ergibt sich daraus ein zunehmendes Nutzungshemmnis dieser Route. Für Radfahrende, besonders für die Benutzung durch Räder mit Gepäck oder zusätzlichem Gewicht durch einen Motor, ist die heutige Situation unbefriedigend (Vgl. Abb. 1 & 2). Für mobil eingeschränkte oder ältere Menschen und Eltern mit Kinderwagen ist die Anlage nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen nutzbar. Gleiches gilt für die Fahrräder des gemeinsamen Mietradsystems beider Städte. Durch diese Einschränkungen wird ein weiter Kreis von Nutzerinnen und Nutzern ausgeschlossen und das Radfahren in diesem Umfeld erschwert. Insbesondere die Entwicklung der Nutzung von Elektrorädern sowie Sonderrädern (z. B. Lastenräder oder Liegeräder) kann auf dieser Achse nur rudimentär ausgeschöpft werden.

Die Kaiserbrücke verbindet die Mainzer Stadtteile Neustadt, Gonsenheim, Mombach und Hartenberg-Münchfeld unmittelbar mit dem Wiesbadener Stadtteil Amöneburg und dem Nordwesten von Kastel. Vor allem der von Mainzer Seite kaum direkt zugängliche Stadtteil Amöneburg würde von dieser Öffnung sehr profitieren (Vgl. Abb. 3). Auch die beiden Neubaugebiete Zollhafen (Mainz) und Helling-Viertel (Kastel) werden durch diese Brücke optimal an die Umgebung angeschlossen. Weiterhin stellen die beidseitigen Industriegebiete Industriehafen/Ingelheimer Aue (Mainz) mit Unternehmen wie Schott, Procter & Gamble und Erdal und der Kalle-Albert Industriepark (Wiesbaden) mit Firmen wie Agfa oder Merck als Arbeitgeber ein großes Pendlerpotenzial dar.

Schon heute wird die Kaiserbrücke stark vom Radpendelverkehr genutzt, obwohl die derzeitige Anfahrbarkeit eine Hürde darstellt und v. a. den aktuellen Trends des Radmarkts nicht gerecht wird (Pedelecs, Lastenräder, Liegeräder, Fahrradanhänger). Werktags macht der Pendlerverkehr über 80 % des gesamten Radverkehrsaufkommens (> 600 Radelnde pro Tag) auf der Kaiserbrücke aus. Die gefahrenen Distanzen betragen bei 56 % der Radfahrenden zwischen sieben und zwölf Kilometer. Längere Strecken (> 20 km) wurden von ca. 7 % der Befragten gefahren. Vor allem in der Häufigkeit der Nutzung bestätigt sich der offenbar hohe Pendleranteil. 89 % der Radfahrenden fahren täglich bzw. mehrmals pro Woche auf diesem Weg. Darüber hinaus ist diese Achse auch für den Freizeit- und Alltagsradverkehr von Bedeutung, da sie den Europäischen Rheinradweg D8 in Mainz mit dem Hessischen Radfernweg R3 Wiesbaden verbindet. Hier sind an einem Samstag über 85 % des Radverkehrsanteils touristischen Zwecken zuzuordnen. Die gefahrene Distanz enthält weitere Strecken als an einem Werktag. Zudem verbindet die Kaiserbrücke auch die Wohn- und Arbeitsgebiete beider Städte, wodurch ein weiteres Potenzial in der Verlagerung vom Kfz auf das Rad besteht.

2. Lösung

Im Rahmen des Förderprogrammes „Klimaschutz durch Radverkehr“ der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit werden Projekte zur Verbesserung der Radverkehrssituation in konkret definierten Gebieten wie beispielsweise Wohnquartieren, Dorf- oder Stadtteilzentren gefördert. Dabei ist es das Ziel, neben der Erhöhung des Radverkehrsanteils auch Treibhausgasemissionen einzusparen sowie einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität vor Ort zu leisten.

Diesem Modellcharakter kann durch die gemeinsame Idee der beiden Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz, die Kaiserbrücke barrierefrei zu erschließen, Rechnung getragen werden.

Die Herstellung eines barrierefreien Zugangs der Kaiserbrücke stellt einen wichtigen Lückenschluss im Rad- und Fußverkehrsnetz der beiden Landeshauptstädte dar. Dabei bedeutet die direkte Anfahrbarkeit der Brücke auch eine erweiterte Mobilität und Teilhabe für alle Bürgerinnen und Bürger. Die so geschaffene Anbindung ermöglicht eine direkte und einfache Verkehrsverbindung über den Rhein und bietet so einen hohen Mehrwert für Pendlerverkehre. Auch für Radtouristen wird der Anschluss an das überregionale Radroutennetz entlang der Rheinrouten ermöglicht.

Die dargestellte Maßnahme kann einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz leisten, da sie unmittelbar zu einer Verbesserung sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr führt. Sie bietet zudem die Chance, den Umweltverbund weiter zu stärken und Treibhausgas- und NOx-Emissionen im Verkehrssektor beider Landeshauptstädte zu senken. Daher ist die Maßnahme auch im Masterplan M³ enthalten, dem der Stadtrat bereits 2018 zugestimmt hatte. Bei dem Projekt handelt es sich um ein durchaus Komplexes Vorhaben. Aufgrund der Lage am Rhein und der Anknüpfung an eine Eisenbahnbrücke sind vielfältige Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG sowie der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erforderlich.

3. Alternativen

Für die direkte Verbindung der Städte Mainz und Wiesbaden zu Fuß oder mit dem Fahrrad gibt es keine geeigneten, direkten Möglichkeiten der barrierefreien Nutzung in absehbarer Zeit. Die vorhandene Brücke bildet trotz der kürzesten Städteverbindung eine Lücke der Verbindung.

Der Zuwachs an Fahrradnutzenden in der Stadt Mainz (20 % Radverkehrsanteil am Binnenverkehr, 7 % E-Bike-/Pedelec-Besitz) bietet enormes Potenzial v.a. für Pendelnde und Touristen zur Nutzung dieser direkten Wegestrecke.

Für regelmäßig Pendelnde sind Umwege über andere Brücken aufgrund der Entfernung und des Zeitverlustes nicht interessant, sodass es keine geeignete Alternativen für den Radverkehr gibt. Im wirtschaftlichen Sektor sind Arbeitsweg und Reisezeit wichtige Abwägungen für Arbeitnehmer, die bei der Wahl des Verkehrsmittels und einer möglichen Stauverzögerung den Arbeitsplatz und Wohnort entscheiden können.

Im aktuellen Rahmen des Masterplans M³ und der Dieseldebatte um eine Stickstoffreduzierung in Städten sind Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und gleichzeitiger Steigerung der Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr unumgänglich.

4. Ausgaben / Finanzierung

Der Eigenanteil des barrierefreien Zugangs zur Kaiserbrücke soll aus Mitteln des Haushalts finanziert werden. Die Kosten belaufen sich je nach Förderhöhe bei maximal 90 % Förderung auf ca. 300.000 €. Die Gelder für das Projekt sind in den Haushalt eingestellt.

5. Geschlechtsspezifische Auswirkungen

Keine Auswirkungen.

Anhang

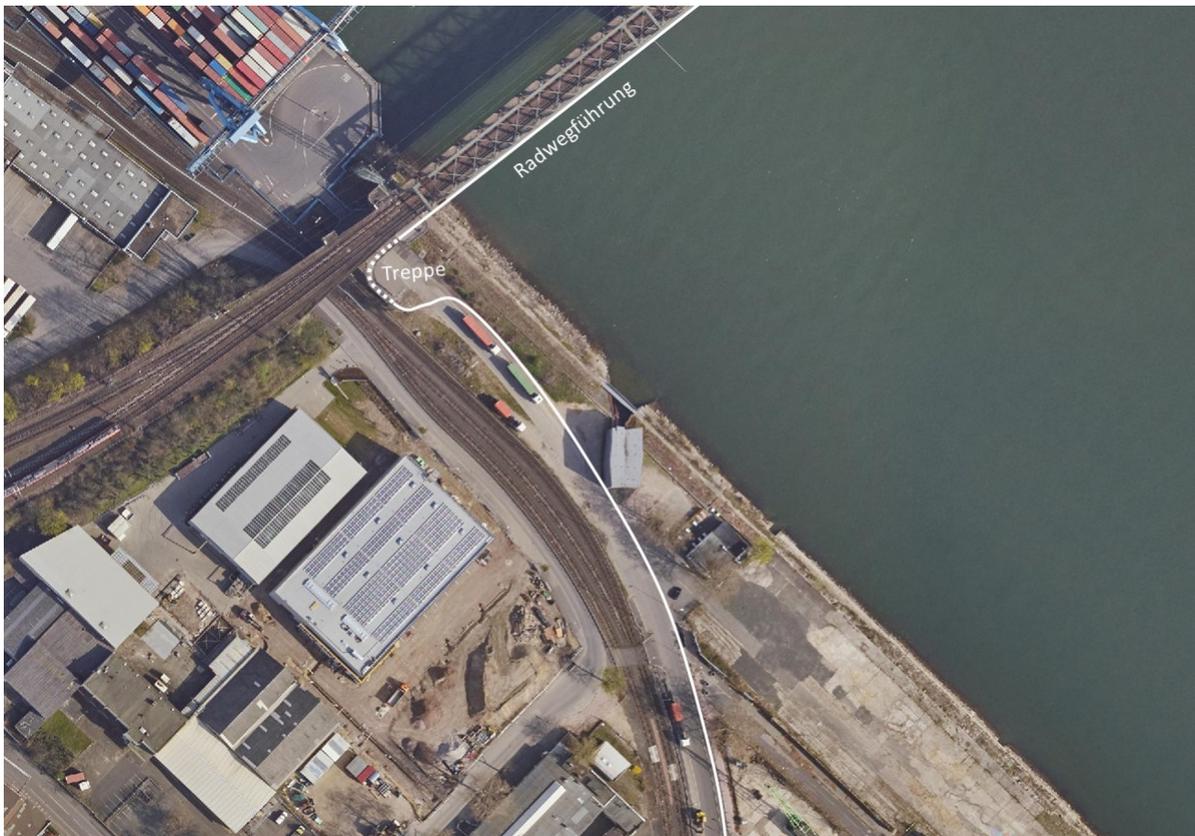


Abb. 1: Luftbild Erschließungsbereich Kaiserbrücke



Abb. 2: Ist-Situation: Aktuelle Erschließung mittels Treppe und Schieberille.
Überblickskarte

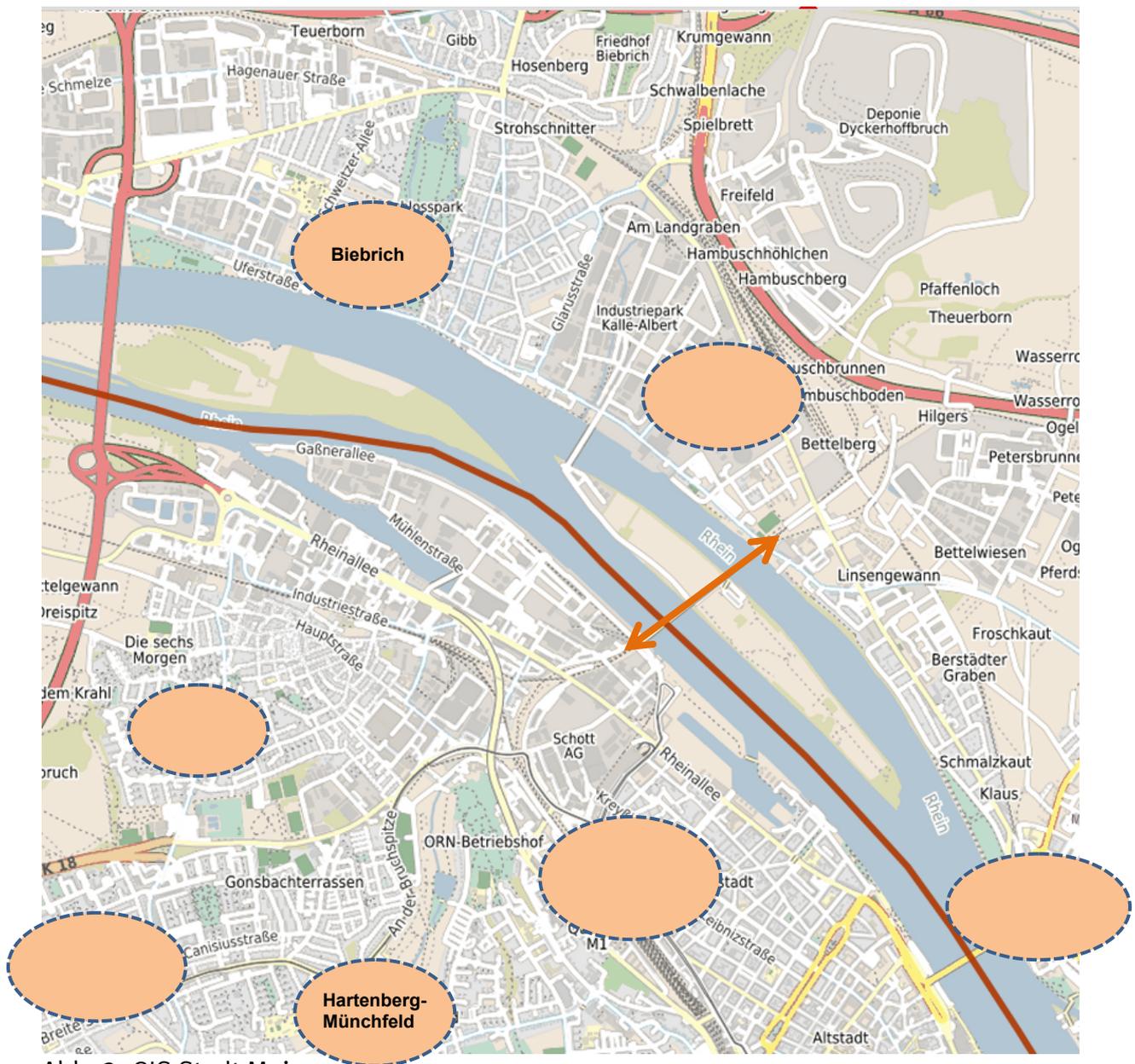


Abb. 3: GIS Stadt Mainz