

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1462/2021
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 18.10.2021	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 09.11.2021

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	16.11.2021	Ö
Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	18.11.2021	Ö
Stadtrat	Entscheidung	24.11.2021	Ö

Betreff:

Barrierefreie Erschließung Kaiserbrücke
Sachstand und Beschluss für weiteres Vorgehen des Fördervorhabens.

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 03.11.2021

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Mainz, 09.11.2021

gez. Ebling

Michael Ebling
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der **Ortsbeirat Neustadt** und der **Verkehrsausschuss** geben dem Stadtrat den fortgeschriebenen Sachstand der Verwaltung sowie den Entwurf der Kooperationsvereinbarung zwischen den Verwaltungen der Stadt Mainz und der Stadt Wiesbaden zur Kenntnis. Der **Stadtrat** stimmt dem weiteren Vorgehen des Fördervorhabens zu und beschließt die weitere Beteiligung der Stadt Mainz am Förderprogramm.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

Die Kaiserbrücke verbindet die Mainzer Stadtteile Neustadt, Gonsenheim, Mombach und Hartenberg-Münchfeld unmittelbar mit den Wiesbadener Stadtteil Amöneburg und dem Nordwesten von Kastel (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 Entwicklungen des Radmarkts nicht gerecht wird (Pedelecs, Lastenräder, Liegeräder, Fahrradanhänger). Die Verkehrsverwaltung hat zur Ermittlung der Radverkehrsstärken, der Fahrtziele sowie des Fahrtzwecks eine Zählung und Befragung im Mai und Juni 2019 sowie dann nochmals im Mai 2021 eine Befragung der rheinquerenden Radfahrenden an der Kaiserbrücke durchgeführt. 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 längere 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.

Die Verkehrsverwaltung hat sich sowohl im Rahmen des Förderprogrammes „Klimaschutz durch Radverkehr“ der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit als auch beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) im Rahmen des Förderaufrufs „Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland“ um eine Förderung bemüht. Aufgrund der besseren Förderbedingungen beim zweitgenannten Förderprogramm hat sie diesen Förderantrag aufrechterhalten.

Die Städte Mainz und Wiesbaden haben trotz des im Verbund zu wertenden Projektes jeweils einzelne Anträge eingereicht und am 24.06.2021 einen vorläufigen Förderbescheid seitens des Fördergebers Bundesamt für Güterverkehr (BAG) im Rahmen des Förderaufrufs „Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland“ erhalten. Dieser beinhaltet für die Stadt Mainz eine 100% Förderung mit der Laufzeit bis zum 31.12.2024. Die Vorgaben seitens des Fördergebers für einen endgültigen Förderbescheid in enger Absprache mit der Verwaltung sind:

- Vertragliche Festlegung gemeinsamer Zielerreichung der Städte in einer Kooperationsvereinbarung für die Dauer von Planung bis Eröffnung.
- Wettbewerbsbetreuung der anstehenden europaweiten Ausschreibung (VGV-Verfahren) durch geeignetes Fachbüro.
- Einbeziehung von geförderter „Kunst am Bau“ losgelöst von dem Erschließungsbauwerk auf beiden Rheinseiten.
- Entwicklung des direkten Umfelds des Brückenzugangs in Funktion und Gestalt als Anschluss- und Mobilitätspunkt.

2. Lösung

Zur Erlangung der 100% Förderung und zur Umsetzung des Projektes sieht die Verkehrsverwaltung die nachfolgenden Schritte für das weitere Vorgehen:

1. Einreichung einer Kooperationsvereinbarung der Städte Mainz und Wiesbaden:
Die beiden zuständigen Fachämter der Städte Mainz und Wiesbaden haben die dieser Vorlage beiliegenden Kooperationsvereinbarung erarbeitet. Definiertes Ziel ist eine vertragliche Festlegung der Zusammenarbeit v.a. in Hinblick auf Funktion, Gestaltung, Kommunikation und auf die zeitlichen Abläufe. Auch die Öffentlichkeitsarbeit ist eng zwischen den Städten und gemeinsam mit dem Fördergeber abzustimmen. Die Anschlussbereiche in die jeweiligen Stadtteile auf Mainzer und Wiesbadener Seite sind von Beginn an in die Planungen einzubeziehen.
2. Die Ausschreibung der Planungsleistungen ist aufgrund der zur erwartenden Auftragssummen mit einem europaweiten Ausschreibungsverfahren (VgV-Verfahren) durchzuführen. Die hierfür notwendige Wettbewerbsbetreuung durch ein geeignetes Fachbüro befindet sich derzeit in der Angebotsabfrage und wird zeitnah vergeben. Das sodann beauftragte Büro übernimmt wesentliche Aufgaben der europaweiten Ausschreibung und anschließendem Planungswettbewerb bis zum Zeitpunkt der Vergabe. Fokus liegt hier auf der bautechnisch aufwendigen Konstruktion des Ingenieurbauwerks zur Höhenüberwindung in Form einer Rampe oder Spindel bzw. einer Kombination sowie den zu beachtenden Voraussetzungen zwischen Ufer- und Bahnkörperbereich.
3. Einbeziehung von geförderter „Kunst am Bau“ losgelöst von dem Erschließungsbauwerk auf beiden Rheinseiten:
Unter Einbeziehung des jeweiligen Fachamtes werden im Rahmen eines weiteren Wettbewerbsverfahrens an dafür ausgewiesenen Stellen im Anschlussbereich entsprechende künstlerische Arbeiten gesucht und nach Abschluss der Bauarbeiten zur barrierefreien Erschließung erbracht.
4. Entwicklung des direkten Umfelds des Brückenzugangs in Funktion und Gestalt als Anschluss- und Mobilitätspunkt:
Der Bereich des Brückenzugangs wird in der Lage als nördliche Spitze des Zollhafens in Form eines Aufenthalts- und Mobilitätspunkt attraktiviert. Hierzu zählen geförderte Maßnahmen wie Verweilmöglichkeiten mit Abstellanlagen und eine regionale Radwanderkarte für Touristen. Ein Bezug zum Radverkehr muss hierbei gewährleistet sein. Auch eine parallel zu entwickelnde Möglichkeit der intermodalen Verkehrsmittelnutzung durch eine Mietradstation und Carsharing im Bereich der Straßenbahndaltestelle wird hierbeigeprüft und umgesetzt.

Die Verkehrsverwaltung sieht hierbei den nachfolgenden Zeitplan vor:

Quartal 4/2021	<ul style="list-style-type: none">• Abstimmung mit Fachämtern, zu beteiligenden Behörden und Wiesbaden• Wettbewerbsbetreuung: Abstimmung und erarbeiten der Verfahrensschritte für das europaweite Ausschreibungsverfahren.• Voruntersuchungen.
Quartal 1/2022	<ul style="list-style-type: none">• Ausschreibung in europaweitem VgV-Verfahren.• Beauftragung von im Rahmen des VgV-Verfahrens geeigneten Büros zur Entwurfserstellung im Wettbewerb.
Quartal 2/2022	<ul style="list-style-type: none">• Erneute Abstimmung aller Planungsbelange mit Fachämtern und der Stadt Wiesbaden.

Quartal 3+4/2022	<ul style="list-style-type: none"> • Auswahl und mögliche Weiterbeauftragung eines Planungsbüros. • Abstimmung der Entwurfs- und Ausführungsplanung mit Fachämtern und der Stadt Wiesbaden. • Erste bauliche Maßnahmen im Umfeld und zur Bauwerksvorbereitung.
2023 + 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Bau des Ingenieurbauwerks zur Höhenüberwindung, Maßnahmen im Anschlussgebiet (z.B. Verkehrsführung)

In Hinblick auf eine mögliche Radschnellverbindung zwischen Wiesbaden und Mainz stellt die Kaiserbrücke auch im Rahmen einer laufenden Machbarkeitsstudie eine gute Möglichkeit der Rheinquerung mit dem Rad dar. Die kurz- bis mittelfristigen Herstellung der Barrierefreiheit an der Kaiserbrücke ist hierfür aber auch für die Nutzung durch Menschen mit Beeinträchtigungen unerlässlich.

Die dargestellte Weiterverfolgung der Maßnahme kann einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz leisten, da sie unmittelbar zu einer Verbesserung sowohl für den Rad- als auch für den Fußverkehr führt. Sie bietet zudem die Chance, den Umweltverbund weiter zu stärken und Treibhausgas- und NOx-Emissionen im Verkehrssektor beider Landeshauptstädte zu senken.

3. Alternativen

Keine.

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 dem Bestreben der Stickstoffreduzierung in Städten sind Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und gleichzeitiger Steigerung der Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr unumgänglich.

4. Ausgaben / Finanzierung

Das Projekt ist unter dem PSP-Element 7.000850 im städtischen Haushalt vorgesehen. Die Förderung des barrierefreien Zugangs zur Kaiserbrücke wird zu 100% gefördert. Die geförderten Kosten für die Mainzer Seite belaufen sich auf ca. 3,4 Mio. Euro. Derzeit sind beim Projekt noch 2.253.204,62 € vorhanden (ohne aktivierbare Eigenleistung). Die Differenz inkl. der aktivierbaren Eigenleistung i.H.v. 1.175.465,26 € müsste im Rahmen der Haushaltsplanung 2023 /2024 aufgenommen werden.

5. Geschlechtsspezifische Auswirkungen

Keine Auswirkungen.

Anhang

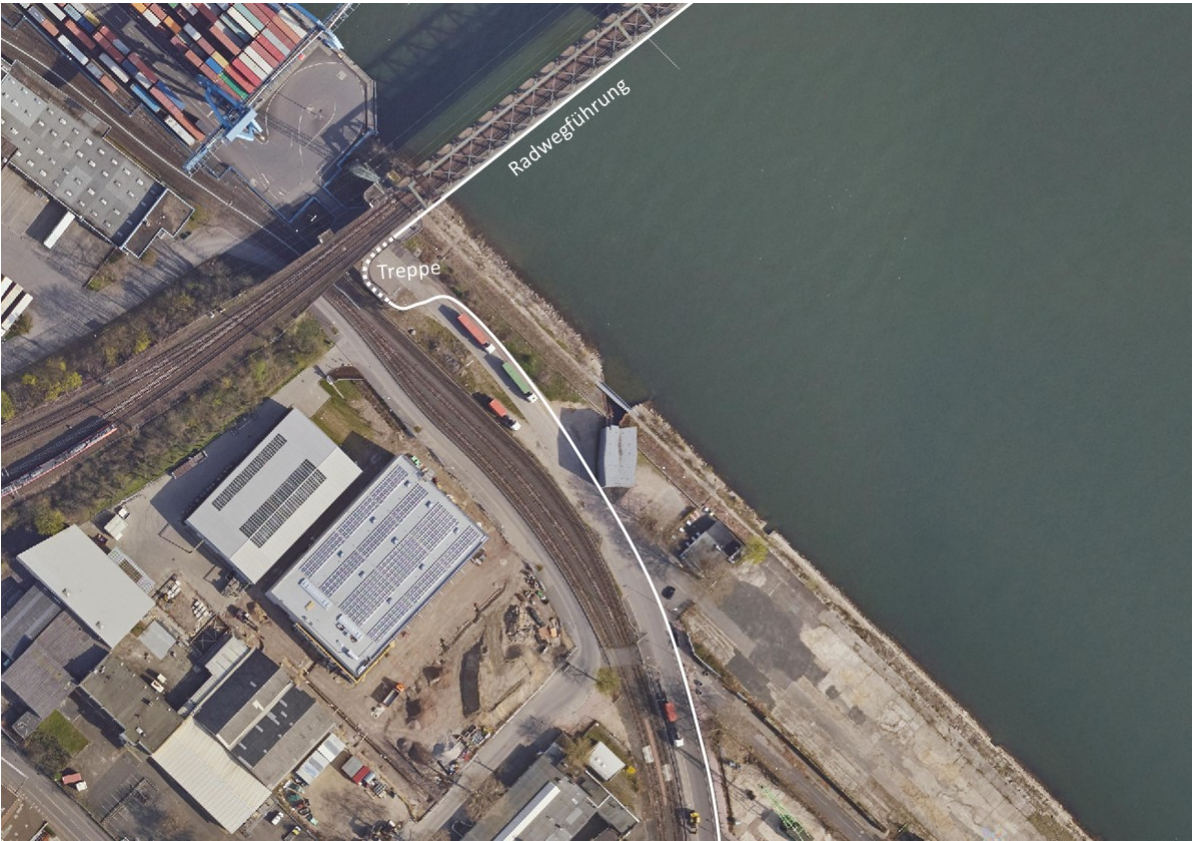


Abb. 1: Luftbild Erschließungsbereich Kaiserbrücke



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



Abb. 3: GIS Stadt Mainz