

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1623/2023
Amt/Aktenzeichen 61/61/68	Datum 24.10.2023	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 07.11.2023

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	14.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	22.11.2023	Ö
Stadtrat	Entscheidung	29.11.2023	Ö

Betreff:

Barrierefreie Erschließung Kaiserbrücke
hier: Kenntnisnahme des Sachstands zum Beschluss und weiteren Vorgehen des Fördervorhabens.

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 31.10.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Mainz, 07.11.2023

gez. Haase

Nino Haase
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss** und der **Ortsbeirat Neustadt** nehmen den fortgeschriebenen Sachstand der Verwaltung zur Kenntnis. Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem **Stadtrat** das weitere Vorgehen des Fördervorhabens zu beschließen vorbehaltlich der Beschlussverfassung im Vergabeausschuss. Der **Stadtrat** nimmt den fortgeschriebenen Sachstand der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt das weitere Vorgehen des Fördervorhabens.

Sachverhalt

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

Mit Beschluss vom 24.11.2021 hat der Stadtrat die Zustimmung zur weiteren Beteiligung am Förderprojekt der barrierefreien Erschließung der Kaiserbrücke für den Radverkehr gegeben.

Im Rahmen des Förderaufrufs „Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland“ hat die Stadt Mainz Mitte 2021 eine Zusage zu einer 100%-Förderung für investive Modellvorhaben durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit der administrativen Bearbeitung durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) erhalten. Auch die Stadt Wiesbaden wird mit einem eigenen Förderprojekt in ähnlichem baulichen Umfang mit dem barrierefreien Anschluss der Kaiserbrücke auf der anderen Rheinseite gefördert.

Die Brücke verbindet den Mainzer Stadtteil Neustadt am nördlichen Ende des Zollhafens mit den Wiesbadener Stadtteilen Mainz-Amöneburg und dem Nordwesten von Mainz-Kastel. Sowohl durch den bundesweit weiter steigenden Trend der Pedelec-Nutzung, als auch der voranschreitenden Gebietserschließung des Mainzer Neubaugebiets Zollhafen und dem hohen Radverkehrsanteil stellt diese Verbindung ein weiter steigendes Pendlerpotenzial dar.

Im weiteren Verlauf nach Beschluss durch den Stadtrat Ende 2021 hat die Verwaltung die Ausschreibung eines europaweiten Realisierungswettbewerbs vorbereitet. Mithilfe der zahlreichen zu koordinierenden Behörden und Fachämter wurde die Ausschreibung Mitte 2022 veröffentlicht und im Weiteren von einem Fachbüro für Architektur im Verfahren begleitet. Nach Ablauf der festgelegten Verfahrens- und Bearbeitungslaufzeiten konnten im Februar 2023 mit Tagung der mit Fach- und Sachpreisrichter:innen besetzten Preisgerichtsjury die Ergebnisse festgelegt werden. Es wurden die Plätze eins bis drei, sowie die Anerkennungen mit den Plätzen vier und fünf festgelegt. Im Anschluss konnten sich die ersten drei Plätze für das Verhandlungsverfahren und damit den späteren Planungsauftrag bewerben.

Hier wurde das Büro Sauerzapfe Architekten GmbH für die Architekturleistung in Kooperation mit Klähne BUNG Ingenieuren für die Tragwerksplanung mit Sitz in Berlin ausgewählt. Der Zuschlag für die Objekt- und Tragwerksplanung erfolgt nach dem 23.11.2023 (Vergabeausschuss). Der Siegerentwurf ist in Auszügen im Anhang ersichtlich.

Die Verkehrsverwaltung hat im 2. und 3. Quartal 2023 in enger Zusammenarbeit mit den für Brückenbauwerke zuständigen Ingenieuren im Stadtplanungsamt und für den Hochwasserschutz zuständigen Ingenieuren aus dem Wirtschaftsbetrieb alle notwendigen Koordinierungen für die weitere Fachplanung durchgeführt. Hierzu zählt insbesondere das Vorziehen der Genehmigungsplanung durch den Wirtschaftsbetrieb für eine mittelfristig (und unabhängig vom Förderprojekt der Rampe) notwendige Erhöhung der Hochwasserschutzwand im Bereich der späteren Rampe. Die Maßnahme der erhöhten Hochwasserschutzwand muss zwingend vor Baubeginn des Rampenbauwerks beendet sein. Hieraus ergibt sich eine veränderte Zeit- und Kostenplanung der weiteren Abläufe wie in Punkt 2 erläutert.

Parallel zu den vorbereitenden Koordinierungen im Bereich Hochwasserschutz wurde für die Saison 2023 in Kooperation mit der unteren Naturschutzbehörde ein Artenschutzgutachten im Zielgebiet mit Blick auf den Siegerentwurf beauftragt. Mögliche Auswirkungen (z.B. Auswirkungen für die Beleuchtung) können bei Fertigstellung in die Entwurfsplanung einfließen.

2. Lösung

Mit Zeitpunkt zwischen Erstellung und Vorlage dieses Sachstands ist ein Abstimmungstermin mit dem Bundesfördergeber geplant. Die vom Fördergeber für die Stadt Mainz zugeteilte Baufachverwaltung wird im Laufe der folgenden Planung eine bis zu dreimonatige Einsicht des Planungsstands terminieren. Detaillierte Angaben zu Baustart und möglicher Fertigstellung können aufgrund der komplexen Abstimmungen und Planung aktuell nicht gegeben werden.

Um im weiteren Ablauf möglichst keine Zeiteinbußen zu generieren sind die folgenden Planungs-/Abstimmungsschritte für den weiteren Ablauf des Projekts im 4. Quartal 2023 und vsl. die Quartal 1-4 von 2024 vorgesehen.

- Entwurfs- und Ausführungsplanung durch die sodann beauftragten Fachbüros für Architektur und Tragwerksplanung/Statik mit dem Stadtplanungsamt
 - Die planerischen Ansätze des Wettbewerbs werden mit allen Belangen beteiligter Fachämter weiter abgestimmt (insbesondere der Wasser- und Schifffahrtsbehörden, dem Gewässerschutz, dem Naturschutz, der Denkmal- und Stadtbildpflege, der Straßenverkehrsbehörde u.a.)
 - Erneute Abstimmung mit der Deutschen Bahn (auch im Hinblick auf den Brückenweg, Bestandstreppezustand, Verträge)
- Aktualisierte Kostenberechnung in Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung)
 - Rücksprachetermine mit dem Fördergeber bzgl. möglicherweise zu erhöhender Förderung
- Prüfung und Planung des Rampenanschlusses an das Verkehrsnetz
 - Anschluss in Richtung südöstlicher Rheinuferweg unter Einbeziehung der Rheinufergestaltung im Bereich der Nordmole.
 - Anschluss in Richtung Rheinallee über die Straßen Inge-Reitz-Straße und An der Hafenbahn. Hier wird eine enge Verknüpfung mit der weiteren Gebietsentwicklung des Zollhafens und möglichen Zufahrten/Erschließungswegen verfolgt.
 - Einbeziehung der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Mainz-Wiesbaden.
- Notwendige Abstimmungen mit der Stadt Wiesbaden und dem Fördergeber im regelmäßigen Turnus auf Basis der vertraglichen Kooperation.
- Enge Abstimmung mit dem baulichen Hochwasserschutz
 - Bauliche Erhöhung der Hochwasserschutzwände im Bereich des Planungsgebiets mit Vorrang in Bezug zur Gesamtumsetzung der vollen Länge. Fertigstellung vsl. Q2/Q3 2024.

3. Alternativen

Keine.

Die kurz- bis mittelfristigen Herstellung der Barrierefreiheit an der Kaiserbrücke ist nicht nur für den Radverkehr, sondern auch für die Nutzung durch Menschen mit Beeinträchtigungen unerlässlich.

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 aktuell auf ca. 3,4 Mio. Euro. Benötigte Eigenmittel sind weiterhin im Projekt eingestellt.

In 2024 werden zunächst weitere Planungs- und Gutachterkosten anfallen. Erste anteilig deutlich höhere Herstellungs- und Baurechnungen sind ab dem Jahr 2025 zu erwarten.

Die Verwaltung wird nach Erstellung der Kostenberechnung in der Entwurfsplanung durch das Fachbüro (ca. Q1-Q2/2024) eine erneute Kostenaufstellung mit Auswirkungen auf die Förder-summe und eine mögliche Anpassung der Projektmittel für den Haushalt 2025/2026 vorlegen.

4. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Keine.

5. Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Die dargestellte Weiterverfolgung der Maßnahme leistet einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz, 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 NO_x-Emissionen im Verkehrssektor beider Landeshauptstädte zu senken.

Die Förderung des Radverkehrs hat positive Auswirkungen auf den Klimaschutz und unterstützt die Bestrebungen der Landeshauptstadt Mainz auf dem Weg zur Klimaneutralität

Finanzierung