

Protokoll

Forum Regierungsviertel Mainz / Rheinland-Pfalz

Projekt



Forum III: Verkehr

Thema

Landtagsgebäude, Wappensaal

14.01.2009 / 14⁰⁰ Uhr

Gesprächsort

Datum / Uhrzeit

TOP	Tagesordnung / Gesprächsergebnisse	Anmerkung
	Protokoll: Forum III: Verkehr am 14.01.2009	
1.	Eröffnung des Forums III Herr Bürgermeister Norbert Schüler, Stadt Mainz	14:05 Uhr
	Herr Bürgermeister Schüler begrüßt die Teilnehmer des Forums III. Er verweist auf die bewährte Organisationsform der „Bänke“, die auch bei dem „RheinuferForum“ eingesetzt war. Ebenso begrüßt Herr Bürgermeister Schüler die zahlreich erschienenen Zuschauer, die sich für die weitere Entwicklung des Regierungsviertels interessieren. Ziel der Bestrebungen ist es, einen Wettbewerb vorzubereiten, der das Regierungsviertel und den Umgriff des Schlosses erfasst. Bei der heutigen 3. Sitzung soll das Thema „Verkehr“ differenziert betrachtet und diskutiert werden. Herr Bürgermeister Schüler dankt Herrn Prof. Dr.-Ing. Martin Haag für das heutige Impulsreferat sowie dem weiteren Referenten Herrn Dipl.-Ing. Dietmar Schulz, Abteilungsleiter Verkehrswesen im Stadtplanungsamt Mainz für den Fachbeitrag. Ferner stellt er die heutige Tagesordnung in ihrem weiteren Verlauf kurz vor. Die Moderation wird Herr Dipl.-Ing. Günther Ingenthron übernehmen, da Herr Bürgermeister Schüler den Forumstermin wegen einer wichtigen Sondersitzung vorzeitig verlassen muss. Herr Bürgermeister Schüler wünscht dem Forum III einen guten Verlauf verweist auf den nächsten Termin des Forum IV am 19. März 2009, bei dem die Empfehlungen des Forums verabschiedet werden sollen.	
2.	Impulsreferat „Verkehr“ Herr Prof. Dr.-Ing. Martin Haag, Universität Kaiserslautern	14:10 Uhr
	Herr Prof. Dr.-Ing. Martin Haag erläutert den Aufbau seines Impulsreferates in 3 Gliederungspunkten: <ul style="list-style-type: none"> 1. Einstieg: Die Bedeutung von Verkehr durch das Aufzeigen von Zielfeldern. 2. Stadtraum und Verkehr durch das Aufzeigen von Handlungsansätzen. 	



TOP	Tagesordnung / Gesprächsergebnisse	Anmerkung
	<p>Protokoll: Forum III: Verkehr am 14.01.2009</p> <p>3. Ein Fazit.</p> <p>Zu 1.</p> <p>Die Zielfelder im Stadtverkehr sind vielfältig. Es geht um die Verkehrssicherheit, um Erhaltung oder Stärkung der Mobilität, um die Reduzierung von Feinstaub usw. . Thema und Schwerpunkt des heutigen Tages ist das Ziel, Städtebau / Straßenraum - d. h. also den Verkehr mit dem Städtebau in Einklang zu bringen.</p> <p>Hierzu bedarf es dreier Handlungsebenen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Stadt und Gesamtnetz, 2. Stadtraum und Straßenraum, 3. Detail und Material. <p>Handlungsbereiche auf städtischer Ebene sind die Integration von Stadt und Verkehrsplanung sowie eine strategische Netzplanung. Ferner kann durch die Gestaltung von Straßen- und Platzräumen Einfluss genommen werden. Die lokale Parkraumplanung bezieht die angrenzenden Gebiete ein.</p> <p>Weitere Instrumente im Straßenverkehr sind Infrastrukturmaßnahmen, Ordnungspolitik, betriebliche und organisatorische Maßnahmen sowie die Preispolitik.</p> <p>Wesentlich sind die Handlungsansätze, die zunächst allgemein benannt und anschließend an konkreten Beispielen belegt werden. Die wichtigsten Handlungsfelder sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verkehrsfunktion erhalten – Trennung von Stadtraum und Verkehrsraum. Baulich wird dies z.B. umgesetzt in Form von Überbauung oder als Tunnellösung. 2. Verkehrsfunktion reduzieren – Umgestaltung des Stadtraumes. Verkehr wird reduziert durch die Schaffung von Fußgängerzonen und von Stadträumen ohne Autoverkehr. 3. Verkehrsfunktion erhalten – Integration in den Stadtraum. Durch die Gestaltung einer Hauptverkehrsstraße z. B. als Boulevard kann eine Integration des Verkehrs in den Stadtraum erreicht werden. <p>Für den Fall, dass die Verkehrsfunktionen bei dem Versuch, Verkehr mit Städtebau in Einklang zu bringen, erhalten bleiben sollen, ist die Konsequenz die Trennung von Stadtraum und Verkehrsraum. Bauliche Lösungen sind dann eine Überbauung der störenden Verkehrsachse oder eine Untertunnelung.</p> <p>Ein Beispiel für den Erhalt des Verkehrs entlang des Rheinuferes mittels eines Tunnels ist Düsseldorf. Dort ist die viel befahrene Hauptverkehrsachse einer hochwertig gestalteten Uferpromenade gewichen, auf der heute tausende von Fußgängern am Rhein flanieren. Ein Tunnel ist</p>	

TOP	Tagesordnung / Gesprächsergebnisse	Anmerkung
	<p>Protokoll: Forum III: Verkehr am 14.01.2009</p> <p>grundsätzlich eine sehr kostenaufwändige Lösung. Unvermeidlich bei einer Tunnellösung sind die Ein- und Ausfahrbauwerke, die gestalterisch schwierig in Griff zu bekommen sind und nach wie vor als störend empfunden werden.</p> <p>Eine Alternative zur Tunnellösung mit gleichem Effekt ist die Überbauung einer den Stadtraum störenden Verkehrsachse. Als Beispiel hierfür wird eine Überbauung in Berlin-Wilmersdorf mit einem Wohn- und Geschäftsgebäude gezeigt sowie die Überbauung der Saaruferstraße in Saarbrücken, die z. T. auch in einen Tunnel geführt wird um Raum für Fußgänger zu schaffen. In der Innenstadt von Karlsruhe ist ein Beispiel zu finden, bei dem die Tunnellösung als Schneise mit Trennwirkung empfunden wird. Hier gibt es Bestrebungen, die Tunnellösung bewusst auch mit oberirdischem Verkehr zu belegen.</p> <p>Die Beispiele zeigen, dass grundsätzlich bei der Tunnel- oder Überbauungslösung sowohl Vor- aber auch Nachteile zu beachten sind. Die Vorteile sind, dass die Verkehrsfunktion erhalten bleibt, allerdings entsteht oft eine schlechtere Erschließung der Innenstadt durch wegfallende Anschlüsse. Störende Einflüsse des Autoverkehrs entfallen weitgehend, es ergibt sich eine lokale Verbesserung der Umweltsituation und es eröffnen sich weit reichende lokale Gestaltungsmöglichkeiten. Die Nachteile der Tunnellösung bzw. der Überbauung sind eindeutig die hohen Kosten in Bau und Betrieb, die Schwierigkeit der Integration der Ein-/ Ausfahrbauwerke sowie die Veränderung der Stadtopographie und/oder des Stadtraums. Ferner muss in vielen Fällen der Denkmalschutz beachtet werden.</p> <p>Der 2. Handlungsansatz, Verkehrsfunktion reduzieren, geht mit einer Umgestaltung des Stadtraumes einher. Ziel soll sein, Fußgängerzone und Stadträume ohne Autoverkehr zu schaffen.</p> <p>Ein Beispiel hierfür ist die „Zeil“ in Frankfurt, die 1972 von Auto- und Fußgängerverkehr überquoll. Die „Zeil“ ist heute ausschließlich den Fußgängern vorbehalten.</p> <p>Ein weiteres Beispiel für eine völlige Trennung der Fußgängerzone vom Fahrverkehr durch eine Ringstraße ist die Innenstadt von Freiburg. Die extreme Trennwirkung der Ringstraße wird durch eine Reihe von Plätzen, die verkehrsberuhigt sind, überwunden.</p> <p>Zu beachten ist, dass durch eine Vollsperrung für den Fahrverkehr, eine Verlagerung auf andere Straßen stattfindet. Es ist dann zu überprüfen, welche neuen Probleme durch eine Verlagerung in Form einer Netzwerke entstehen.</p>	

TOP	Tagesordnung / Gesprächsergebnisse	Anmerkung
	<p>Protokoll: Forum III: Verkehr am 14.01.2009</p> <p>Eine weitere Möglichkeit ist die punktuelle oder temporäre Reduzierung des Verkehrs, wie am Beispiel einer Uferstraße in Paris verdeutlicht wird: Sonntags wird aus der Hauptverkehrsstraße der sog. „Paris Plage“, eine Fußgängerzone. Voraussetzung für eine solche Wandlung ist allerdings, dass der Straßenraum hierfür geeignet ist.</p> <p>Die Vorteile einer temporären Verkehrsreduzierung sind, dass störende Einflüsse des Autoverkehrs vermindert werden und dass vielfältige Platznutzungen möglich sind sowie eine große Gestaltungsfreiheit. Die Führung des ÖPNV und des Radverkehrs durch autoverkehrsreduzierte Bereiche bleiben weiterhin möglich. Nachteile sind, dass die Verlagerungen im Straßennetz beachtet werden müssen, dass die Erreichbarkeit der Anlieger sichergestellt werden muss und dass Umwege in Kauf genommen werden müssen. Auch muss eine tatsächliche Platzbelegung sichergestellt werden.</p> <p>Der 3. Handlungsansatz „Verkehrsfunktion erhalten“ bedeutet, dass der Verkehr, z. B. eine Hauptverkehrsstraße oder ein Boulevard in den Stadtraum integriert werden muss. Am Beispiel von den Champs Elysées in Paris, auf der täglich 80.000 Kfz fahren, wird deutlich, dass die Voraussetzung für eine funktionierende Integration des Verkehrs in den Stadtraum ein großzügiger Straßenraum ist, der auch ruhige Zonen ermöglicht.</p> <p>Am Beispiel der Konrad-Adenauer-Straße in Stuttgart werden die Bestrebungen deutlich, eine viel befahrene Hauptverkehrsachse in einen City-Boulevard umzuwandeln. Die hohe Verkehrsdichte war hier im Wesentlichen zunächst für das Scheitern der Projektziele verantwortlich. Durch die Verbesserung der Querungsverhältnisse wurde die Situation im Nachgang insgesamt etwas verbessert.</p> <p>Ein anderes Beispiel für die Integration von Verkehr im Stadtraum ist wiederum in Freiburg zu finden: Hier wird der Fahrverkehr – Straßenbahn und Autoverkehr - auf die minimal notwendige Fläche optimiert. Die dadurch gewonnene Fläche wird für den Aufenthalt von Fußgängern/Radfahrern umfunktioniert. Der Verkehr wird auf einer Achse kompakt konzentriert, dadurch entstehen Flächengewinn und mehr Raum für Fußgänger, Radfahrer und Aufenthaltsqualität bei einem homogenen Verkehrsablauf.</p> <p>Eine andere Art der Integration von Verkehr im Stadtraum wird am Beispiel vom Dombereich Speyer erläutert. Hier ist aus einer vom Autoverkehr dominierten Hauptverkehrsachse eine für Fahrverkehr, Fußgänger etc. gemischte Platzfläche entstanden. Als sog. „share space“ ist diese Art der Gestaltung ursprünglich in den Niederlanden zu finden; parallel hierzu können in Deutschland die sog.</p>	

TOP	Tagesordnung / Gesprächsergebnisse	Anmerkung
	<p>Protokoll: Forum III: Verkehr am 14.01.2009</p> <p>verkehrsberuhigten Bereiche genannt werden. In beiden Fällen soll die Platz-Raum-Gestaltung zu einem Gewinn an städtebaulicher Qualität führen.</p> <p>Die rechtlichen Verhältnisse sind in Deutschland bisher ebenso wenig geregelt, wie auch Umsetzungen bisher eher selten vorzufinden sind. In den Niederlanden wird der Share Space mit folgenden Regeln verknüpft: Keine Beschilderung, kein Tempolimit – es darf nur < 50 km/h gefahren und nicht geparkt werden.</p> <p>Das Mischprinzip als Möglichkeit der Integration von Verkehr in den Stadtraum ist geeignet für Geschäftsstraßen, Ortsdurchfahrten und Verkehrsstraßen bis ca. 15.000 KFZ/Tag plus starken Radverkehr.</p> <p>In der Gemeinde Bomthe wurde in der Bremer Straße mit 12.500 KFZ/Tag ein niveaugleicher Ausbau im Sinne des Mischprinzips umgesetzt. Sinn des Mischprinzips ist es, den städtischen Raum miteinander zu teilen und damit die Eigenverantwortung vor die Vorschrift zu stellen. Das Verkehrsverhalten – reguliert oder selbst organisiert, geregelt oder intuitiv, technik-orientiert oder umgebungs-orientiert usw. beeinflusst das Sozialverhalten.</p> <p>Ein weiteres Beispiel ist die Begegnungszone in Biel bei einem Verkehrsaufkommen von 12.000 KFZ/Tag. Erforderlich wird dabei ein hohes Maß an Verkehrssicherheit nach der Umgestaltung im Mischprinzip. Die Unfallzahlen sind in allen Bereichen zurückgegangen.</p> <p>Gleiche Erfahrungen werden in Konstanz gemacht, wo ebenso eine Umgestaltung nach dem schweizerischen Prinzip der Begegnungszonen auf einer mit 13.500 KFZ/Tag und mit 6 Buslinien belasteten Straße umgesetzt wurde.</p> <p>Die Vorteile des Mischprinzips sind die Erzeugung von Urbanität durch Mischnutzung des öffentlichen Raumes. Auch deswegen, weil traditionelle Wegebeziehungen aufrecht erhalten bleiben. Ferner sind Netzdurchlässigkeit und Orientierung gut, die Erreichbarkeit ist ohne Umwege gesichert. Durch die Mischnutzung ist eine kontinuierliche Platzbelegung gewährleistet, zusätzlich sind temporär weitere Verkehrsreduzierungen möglich. Nachteile liegen darin, dass die Möglichkeiten für eine Platznutzung eingeschränkt sind. Der Verkehrsentswurf und die Platzgestaltung sind anspruchsvoll. Als Fazit kann weiterhin festgehalten werden, dass Stadtraum und Stadtverkehr in einer engen Wechselbeziehung stehen.</p> <p>Als Fazit kann weiterhin festgehalten werden, dass Stadtraum und Stadtverkehr in einer engen Wechselbeziehung stehen:</p>	



Protokoll: Forum III: Verkehr am 14.01.2009		
TOP	Tagesordnung / Gesprächsergebnisse	Anmerkung
	<ul style="list-style-type: none"> • Abhängigkeiten und Zielkonflikte müssen bedacht werden. • Aspekte wie Erreichbarkeit, Verträglichkeit, Belebung, Flächenbedarf usw. müssen berücksichtigt und eingebunden werden. <p>Stadtraum und Stadtverkehr bestimmen die Qualität von öffentlichen Räumen durch</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umwelt, Gestaltung, Materialität, Nutzungen usw. <p>Stadtraum und Verkehr müssen in Gesamtkonzepten entwickelt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es muss eine Integrierte Planung im städtischen Rahmen durchgeführt werden. • Verkehrsnetzplanung, Alternativrouten, Verlagerungseffekte etc. müssen berücksichtigt werden, • Parkraumkonzepte, Mobilitätskonzepte etc. überdacht werden. Im konkreten Fall ist z. B. das Mobilitätskonzept der Staatskanzlei zu überdenken. <p>Stadtraum und Verkehr erfordern ferner eine neue urbane Planung von Mobilität. Mut zu neuen Lösungen und geistige Mobilität sind gefragt!</p> <p>Der Powerpointvortrag ist dem Protokoll im Pdf-Format als Anlage beigefügt.</p>	
3.	Impulsreferat „Verkehrsabläufe im Regierungsviertel“ Herr Dietmar Schulz, Abteilungsleiter Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrswesen	14:50 Uhr
Folie 1	In dem nachfolgenden Vortrag von Herrn Dipl.-Ing. Dietmar Schulz wird vom Referenten die verkehrliche Situation im Flächenumfang des Regierungsviertels dargestellt. Die wesentlichen Aussagen sind nachfolgend zusammengestellt:	
Folie 2	Die im Referat vorgestellten Verkehrsbelastungen im Umfeld des Regierungsviertels mit den KFZ-Zahlen der umliegenden Achsen geben ein eindrucksvolles Bild von der allgemeinen Verkehrssituation. Dabei korrelieren im hohen Maße die Netzzusammenhänge der Innenstadt mit den Erschließungsfunktionen z.B. auch der „Großen Bleiche“. Neben den Verkehrsmengen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und den wichtigen Hauptverkehrsstraßen wie Rheinachse, Theodor-Heuss-Brücke, „Kaiserstraße“ und der Erschließungsachse „Große Bleiche“ wird auf die wichtige ÖPNV-Verbindung in das rechtsrheinische Gebiet mit 8 Buslinien und die Geh- u. Radwegachse Rheinufer hingewiesen.	
Folie 3/4	Im Referat wird der Aufbau des Straßennetzes Mainz mit dem äußeren	



TOP	Tagesordnung / Gesprächsergebnisse	Anmerkung
	<p>Protokoll: Forum III: Verkehr am 14.01.2009</p> <p>und dem inneren Ring erläutert und die Konsequenzen für die diversen Verkehrsteilnehmer dargestellt. Die funktionalen Ansprüche der Fußgänger, Radfahrer, des MIV und des ÖPNV sowie des Parkierungsverkehrs werden bezogen auf das Plangebiet Regierungsviertel eindrucksvoll – auch in ihren gegenseitigen Abhängigkeiten - erläutert. Zur Situation: Die Zufahrt und Erschließung der Innenstadt erfolgt über die Achsen Rheinachse, „Saarstraße“, „Pariserstraße“, „Salvatorstraße“.</p> <p>Das Straßennetz gliedert sich in einen äußeren Ring mit Kaiserstr., B40 („Linsenbergstr.-Lagenbeckstr./Römerlager-Augustusstr.“), „Goldgrube“, „Salvatorstraße“ und einen inneren Ring mit „Rheinstr., Altstadttangente, Großer Bleiche“. Bereits Ende der 80er-Jahre wurde die Querverbindung „Ludwigsstraße/Quintinstr.“ für den ÖPNV und die Fußgängerzone gekappt. Die weitere Kappung einer Querverbindung des innerstädtischen Netzes muss daher gut überlegt werden, da dadurch die Erschließungs- und Netzfunktion geschwächt wird.</p> <p>An den Zahlen der Verkehrsmengen auf den einzelnen Abschnitten der „Großen Bleiche“ kann man erkennen, dass diese Straße einen sehr hohen Erschließungswert für die angrenzenden Bereiche besitzt. Die Belastung nimmt bis zur „Bauhofstraße“ ab - dann wieder zu.</p> <p>Der Referent geht auf das Modell „Shared Space“ ein und erläutert am Beispiel „Domplatz Speyer“ das Konzept der Gemeinschaftsstraßen. Hierbei bewegen sich alle Verkehrsarten gemeinsam auf der Mischfläche bei gleichzeitigem Verzicht auf den ruhenden Verkehr in diesen Verkehrsabschnitten. Das städtebauliche Signal ist das „Miteinander“ und damit auch die Option zu vielfältigen Gestaltungsspielräumen. Ein konventioneller Rückbau mit klarer Aufteilung des Straßenraumes und Zuordnung für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer hingegen hat eine höhere Trennwirkung durch den MIV. Fazit: Die Ideen aus den Foren heraus für das Regierungsviertel zu einem „funktionalen und optischen Rückbau“ der Großen Bleiche stehen den konventionellen Konzepten ggf. entgegen.</p> <p>Die Varianten „Entlastungspotentiale durch Reduktion des MIV oder gar Vollsperrung des MIV“ werden durch den Referenten ebenfalls durchgespielt. Die Wirkung für das Regierungsviertel wäre ohne Zweifel der größere Gestaltungsspielraum für die Freiflächen durch eine Aufhebung der kritisierten Barrierewirkung der „Großen Bleiche“. Im Umfeld würden die Belastungen durch die Verkehrsverlagerungen allerdings erhöht werden.</p> <p>Bei der Prüfung, welche Entlastungspotentiale beim MIV bestehen, muss analysiert werden, wie sich die Verkehre zusammensetzen. Während die Verkehrsmenge, einfahrend von der „Peter-Altmeier-Allee“</p>	
Folie 5		
Folie 6		



TOP	Tagesordnung / Gesprächsergebnisse	Anmerkung
	<p>Protokoll: Forum III: Verkehr am 14.01.2009</p> <p>mit 1600 KFZ/Tag, gering ist setzen sich die 7900 KFZ/Tag aus der „Großen Bleiche“, der „Flachmarktstraße“, der „Bauhofstraße“ und der „Kaiser-Friedrich-Straße“ zusammen. Dies beweist die klare Erschließungsfunktion der „Großen Bleiche“ – auch im unteren Teil. Durchgangsverkehr kann also ausgeschlossen werden.</p> <p>Beispiele, den Verkehr in der Fläche bzw. auf der Achse zu belassen, wären eine rückgebaute Straße (ohne heutigen Parkstreifen) mit gestalterischer Einbindung, aber getrennten Verkehrsflächen oder eine gestaltete Platzfläche nach dem Mischprinzip, ähnlich dem Platzbereiches vor dem Dom von Speyer. Dort fließt Verkehr in fast der gleichen Größenordnung.</p> <p>Bei Unterbindung des MIV in einer oder beiden Richtungen ergeben sich Umlagerungen auf das übrige Straßennetz. So würden sich z. B auf die „Kaiserstraße“ ca. 3000 KFZ/Tag verlagern, andere auf die „Bauhofstraße“ und die „Bauerngasse“. Aus Sicht der Verkehrsplanung bedeutet dies eine weitere Schwächung des Gesamtnetzes, der Leistungsfähigkeit und eine Verschärfung anderer Probleme auf den Hauptachsen - wie (erwähnt) z. B. Lärm und Feinstaub.</p> <p>Fazit: Aus verkehrsplanerischer Sicht wird eine Lösung nach Variante A (Shared Space) als sinnvoll angesehen.</p>	
Folie 7	<p>Die Variante Vollsperrung für MIV und ÖPNV hätte also die vorgenannten Auswirkungen auf das Innenstadtumfeld - aber für den ÖPNV in Mainz sehr klare Nachteile. Damit würde eine Hauptachse zum Regierungsviertel entfallen und Reiseverluste und Umwege müssen in Kauf genommen werden. Eine Herausnahme des ÖPNV aus dem unteren Teil der „Großen Bleiche“ wird daher nicht empfohlen. (Anm.: Derzeit befahren 230 Busse /Tag auf der „Großen Bleiche“.)</p>	
Folie 8	<p>Zusammenfassung: Die „Große Bleiche“ ist eine wichtige Erschließungsachse für die Innenstadt und das Regierungsviertel. Wird die Verkehrsführung eingeschränkt, so entstehen nach Aussage des Referenten Problempunkte und damit Handlungsbedarf im Umfeld. Eine Schwächung der Leistungsfähigkeit des innerstädtischen Netzes insgesamt ist nicht akzeptabel. Sog. „weiche Lösungen“ – also der Rückbau der Verkehrswege im Regierungsviertel – erfordern die sorgfältige Integration in das Gesamtprojekt. Der Verkehrsexperte stellt in zwei Punkten klar: Der ÖPNV-Verkehr muss in der Achse „Große Bleiche“ erhalten bleiben und die Erschließung des Regierungsviertels muss gewährleistet bleiben.</p> <p>Der Powerpointvortrag ist dem Protokoll im Pdf-Format als Anlage beigefügt.</p>	

TOP	Tagesordnung / Gesprächsergebnisse	Anmerkung
4.	<p>Rückfragen, Diskussion</p> <p>4.1 <u>Ergänzende Aussage:</u> Der öffentliche Nahverkehr ist von wichtiger Bedeutung für das Regierungsviertel. Derzeit nehmen nur 2 Haltestellen ca. 15.000 Teilnehmer auf. Darunter sind natürlich auch sehr viele Schüler. Bei der Netzgestaltung muss an Sondersituationen gedacht werden. Z.B.: Wenn die „Ludwigstraße“ gesperrt würde, müssen Ausweichachsen da sein. Sonst ist keine vernünftige Erschließung der Innenstadt gegeben.</p> <p>4.2 <u>Frage:</u> Bei der Begegnungszone/Mischprinzip spielen der Aspekt der Sicherheit und rechtliche Vorschriften eine große Rolle. Es wurden eben 3 Pilotprojekte in Deutschland vorgestellt, oder ist Verbreitung größer? Wie ist rechtliche Situation? <u>Antwort:</u> Bohmte ist ein Beispiel in Deutschland. Weitere Beispiele sind in der Schweiz und in den Niederlanden zu finden. In Deutschland ist das Mischmodell wenig vertreten. Die Regelungen in Bohmte sehen wie folgt aus: Ein Ortsdurchgangsschild schreibt eine max. Geschwindigkeit von 50 km/h vor, sonst gibt es keine Regelung. Dies ist für die Fußgänger durchaus nicht unproblematisch. In der Schweiz gibt es mehr Regelungen für das Mischprinzip: 20 km/h als Höchstgeschwindigkeit, Parken ist nur in den dafür gekennzeichneten Flächen erlaubt. Diese Regelungen sind besser für städtische Lösungen. In Deutschland wird über weitergehende Regelungen diskutiert.</p> <p>4.3 <u>Frage:</u> Ändert sich bei Mischflächen etwas am Verkehrsfluss? <u>Antwort:</u> Bei Mischflächen ist die Grundaufteilung in der Regel so, dass der Fahrbereich in der Mitte, die Fußgänger an der Seite angeordnet sind. Die Regelung für Fußgänger ist klassisch nachgeordnet, bei Mischflächen sind die Fußgänger gleichberechtigt. Grundsätzlich müssen verkehrssichere Lösungen gewährleistet sein. Als Orientierung für Menschen, die sich nur schwer zurechtfinden können dienen Leitstreifen als taktile Flächen, technische Lösungen sind schwieriger umzusetzen.</p> <p>4.4 <u>Ergänzende Aussage:</u> Generell müssen bei Veränderungen die Randbereiche bedacht werden, daher sind vorab die Ziele zu definieren. Als Ziele können z. B. für die „Große Bleiche“ definiert werden: Große Flächen für Geh- und Radbereiche, keine Kfz-Parkflächen, großer Flanierbereich mit Bäumen. Das Mischprinzip wird hier für schwierig umsetzbar gehalten, denn zwei Fahrstreifen sollten erhalten bleiben. Allerdings ist die Regelung am Brückenkopf zu überdenken, so dass hier ein attraktiver Ein – und Ausgang geschaffen wird.</p> <p>4.5 <u>Frage:</u> Kann nicht der Busverkehr im unteren Teil der „Großen Bleiche“ reduziert werden? Welcher Nachteil entsteht, wenn die Busse über den Flachmarkt fahren?</p>	15:05 Uhr



Protokoll: Forum III: Verkehr am 14.01.2009		
TOP	Tagesordnung / Gesprächsergebnisse	Anmerkung
	<p><u>Antwort:</u> Der Anteil des ÖPNV beträgt in diesem Bereich bei ca. 2%, allerdings gibt es hier sehr viele Ein- und Aussteiger. Die Netzwirkung ist zu berücksichtigen. Haltepunkte sollen im 200m - 300m Radius eingehalten werden, eine Route mit wenigen Umwegfahrten ist wichtig. Wichtig: Die Erschließung des Regierungsviertels durch den ÖPNV ist von zentraler Bedeutung.</p>	
4.6	<p><u>Frage:</u> Die Beispiele, die heute gezeigt wurden, sind sehr unterschiedlich und z. T. nicht auf Mainz anwendbar. Warum wird nur über die „Große Bleiche“ geredet? Müsste nicht über ein Gesamtkonzept gesprochen werden?</p> <p><u>Antwort:</u> Die „Große Bleiche“ wird von der Mehrheit der Forumsteilnehmer offensichtlich als Störer angesehen. Bei der Neugestaltung des Regierungsviertels spielt die Bedeutung der „Großen Bleiche“ eine zentrale Rolle – sie hat eine starke störende Wirkung. Gerade im Ideenteil des Wettbewerbs hat sie eine herausragende Bedeutung.</p>	
4.7	<p><u>Ergänzende Aussage:</u> Der Blick soll auch auf das Schloss gelenkt werden. Historisch lag zur Stadtseite ein großer Schlossgarten, die andere Seite des Schlosses orientierte sich direkt zum Rhein. Es sollte die Bemühung geben, das Schloss wieder an den Rhein zu bringen, weil das Schloss sich derzeit in einer „Insellage“ befindet. Bislang sind diese Bemühungen gescheitert. Damals war in die Überlegungen einbezogen worden, die „Peter-Altmeier-Allee“ in diesem Teil zu untertunneln, was aus finanziellen Gründen gescheitert ist. Daher die Idee, die „Peter-Altmeier-Allee“ ab der „Kaiserstraße“ zu sperren und den Verkehr so umzuleiten, dass vor dem Schloss kein Verkehr mehr fließt.. Die Vorteile wären, dass das Schloss wieder am Rhein angebunden ist, die wichtige Verbindung zum Rhein ist damit wieder hergestellt. Ein Nachteil ist allerdings, dass der Verkehr über die „Bauhofstraße“ geführt werden muss.</p> <p><u>Frage:</u> Sind solche Überlegungen denkbar?</p> <p><u>Antwort:</u> Es wird davor gewarnt, wieder vermehrt Verkehr in die Wohngebiete zu ziehen.</p>	
4.8	<p><u>Ergänzende Aussage:</u> Stadträumliche Aspekte waren bislang im Hintergrund. Der Blick muss wieder auf die historischen Gebäude gelenkt werden. In diesem Zusammenhang muss betont werden, dass eine Umgestalt der „Großen Bleiche“ z. B. wie in Speyer oder in Paris dem Ende der prächtigen Straße widerspricht. Ferner sollen die historischen Gebäude nicht durch Bäume abgesperrt werden, sondern ein Öffnen zu den Gebäude hin soll das Ziel sein.</p>	
4.9	<p><u>Frage:</u> Die untere „Große Bleiche“ ist unter dem Aspekt des Verkehrs nicht problematisch. Einige Modelle, die vorgestellt werden, sind</p>	

TOP	Tagesordnung / Gesprächsergebnisse	Anmerkung
	<p>Protokoll: Forum III: Verkehr am 14.01.2009</p> <p>durchaus denkbar. Allerdings bleibt die Frage: Wie kann die Verbindung zum Rhein hergestellt bzw. gestärkt werden, ohne dass das Verkehrskonzept komplett auf den Kopf gestellt wird? Welche Möglichkeiten sind auf der „Peter-Altmeier-Allee“ in diesem Sinne möglich? Das Thema muss lauten: „Stadt und Fluß“. Wie kann die Querungsmöglichkeit verbessert werden?</p> <p><u>Antwort:</u> Auf der „Peter-Altmeier-Allee“ sind große KFZ-Zahlen anzutreffen. Angesichts der bis zu 8 Fahrspuren müsste über eine Optimierung nachgedacht werden. Ggfs. müssten die Fußgänger z. B. oben drüber geführt werden. Da die KFZ-Zahlen wahrscheinlich auch langfristig sehr hoch sein werden, muss hier also eine integrierte Lösung gefunden werden.</p> <p>4.10 <u>Ergänzende Aussage:</u> Was ist mit dem Ruhenden Verkehr? Auf dem Schlossplatz ist der Ruhende Verkehr katastrophal. Allerdings verhindert der unterirdische Bunker im Umfeld eine oberirdische Bebauung. Die Kfz-Parksituation, wie sie derzeit westlich des Schlosses üblich ist, soll in gar keinem Fall so bleiben.</p> <p>4.11 <u>Ergänzende Aussage:</u> Eine Landeshauptstadt hat nun mal auch 5-spurige Straßen, dies ja vor allem im Bereich der „Rheinallee“. Es ist zu überlegen, ob Fahrspuren zurückgenommen werden können. Die Busspur vor dem Schloss ist z. B. wenig frequentiert. Das Ziel wäre, die Schneise zu reduzieren, so dass eine Überquerung möglich wird. Eine Tunnellösung können wir uns abschminken.</p> <p>4.12 <u>Ergänzende Aussage:</u> Über die Theodor-Heuss-Brücke fahren täglich 50.000 KFZ. Diese fahren direkt am Schloss vorbei bzw. darauf zu. Die „Große Bleiche“ ist im oberen Bereich überlastet, nicht jedoch im unteren Bereich. Die „Große Bleiche“ ist also für das Regierungsviertel unproblematisch.</p> <p>4.13 <u>Frage:</u> Die „Große Bleiche“ wurde vor ca. 22 Jahren umgestaltet und macht heute bereits keinen guten Eindruck mehr. Wie kommt das? <u>Antwort:</u> Das liegt daran, dass die Gestaltung sehr wechselhaft ist, keine klare Linie hat und Unruhe verbreitet. Die Gestaltung beinhaltet „von allem etwas“. Das Gestaltungsthema müsste der geradlinig geführten Straße „Großen Bleiche“ durch Elemente wie z. B. <u>eine</u> Baumart, angepasst werden.</p> <p>4.14 <u>Ergänzende Aussage:</u> Die „Rheinstraße“ stellt im Bereich des Fischtores, obwohl sie eine 4-spurige Straße ist, überhaupt kein Problem dar bezüglich Querung etc. Die „Rheinstraße“ müsste reduziert werden, möglicherweise dadurch, dass die Zufahrtsbeziehungen mit Ausnahme des ÖPNV entfallen. Die 40.000 KFZ sind nicht das Problem, sondern die Organisation, die auch Fußgänger und Radfahrer</p>	



Protokoll: Forum III: Verkehr am 14.01.2009		
TOP	Tagesordnung / Gesprächsergebnisse	Anmerkung
	einbinden müsste.	
4.15	<u>Ergänzende Aussage:</u> Die Problemlösung der „Großen Bleiche“ kann auf den unteren Bereich beschränkt werden. Die Achse soll offen gelassen werden, im Bereich zwischen „Bauhofstraße“ und „Peter-Altmeier-Allee“ soll durch eine entsprechende Gestaltung der Verkehr reduziert werden.	
4.16	<u>Ergänzende Aussage:</u> Es muss daran erinnert werden, dass die damalige Umgestaltung der „Großen Bleiche“ zum Schutz der Bewohner des Bleichenviertels erfolgte. Als Folge von neuerlichen Umgestaltungen darf auf gar keinen Fall wieder fließender Verkehr in das Wohngebiet geführt werden. Im unteren Bereich der „Großen Bleiche“ ist ein niveaugleicher Ausbau in Form eines Platzcharakters denkbar. Der ÖPNV stellt hierbei überhaupt kein Hindernis dar. Im Bereich der oberen „Großen Bleiche“ ist die Teilnahme am Verkehr für alle – Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger grauenvoll.	
4.17	<u>Frage:</u> Eine Frage an die Verkehrsplaner: Wie kann ein Übergang zum Rhein anpasst werden? Mindestens müsste durch andere Ampelphasen die Querung verbessert werden, da man zurzeit in der Mitte stehen bleiben muss. Und die Verkehrsinsel ist nicht gerade einladend. <u>Antwort:</u> Dieses Problem hängt unmittelbar mit der Breite der Straße und der Anzahl der Spuren zusammen, je breiter die Straße desto länger braucht der Fußgänger für Querung.	
4.18	<u>Ergänzende Aussage:</u> Die „Große Bleiche“ soll klar gestaltet werden, es sollen Flanierbereiche geschaffen werden. Die Gestaltung muss so sein, dass das Verkehrsaufkommen nicht gesteigert wird.	
4.19	<u>Frage:</u> Was ist geplant: Wird den Wettbewerbsteilnehmern ein konkretes Verkehrskonzept vorgegeben oder wird das Verkehrskonzept von den Wettbewerbsteilnehmern entwickelt? <u>Antwort:</u> Entscheidungskorridore werden vorgegeben, Vorgaben müssen gemacht werden.	
4.20	<u>Ergänzende Aussage:</u> Wie erreichen wir eine Situation ähnlich wie am Fischtorplatz? Eine gute Querungsfindung der „Rheinstraße“ muss Aufgabe des Wettbewerbs werden. Weiterer Diskussionsbedarf besteht im Moment nicht. Herr Ingenthron dankt den Referenten und kündigt eine Pause bis 16:20 Uhr an.	
5.	Pause	15:55 Uhr



	Protokoll: Forum III: Verkehr am 14.01.2009	
TOP	Tagesordnung / Gesprächsergebnisse	Anmerkung
6.	Resümee Forum II Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse Herr Dr. Michael Frank, frankundfeil, Bad Kreuznach	16:25 Uhr
Folie 1	Die Auswertung der Meinungen und Anregungen aus dem Forum II werden anhand einer Präsentation vorgetragen. Diese Meinungen der Forumsteilnehmer stellen die Basis für die Empfehlungen dar, die in der Lenkungsgruppe diskutiert und verabschiedet wurden (siehe Punkt 7 dieses Protokolls).	
Folie 2	Nochmals wird zur besseren Orientierung das komplette Ablaufverfahren „Deutschhausplatz und Regierungsviertel Mainz“ dargestellt: Zum jetzigen Zeitpunkt werden die Zielaussagen und Empfehlungen aus den Foren gebündelt und als Empfehlungen in den Projektdatenkatalog (PDK) eingepflegt. Der PDK bildet die Basis für die Formulierungen des Auslobungstextes und des Veröffentlichungstextes im EU-Amtsblatt zum Planungswettbewerb. Gleichzeitig werden die Empfehlungen textlich verarbeitet zur Grundlage der Wettbewerbsaufgabe.	
Folie 3	Den Zwischenschritt der Zusammenfassung der „Zielaussagen“ aus den Foren zu den „Empfehlungen“ im PDK erläutert diese Folie. Die Lenkungsgruppe kommt regelmäßig zusammen, um diese wichtige Zusammenfassung der Meinung der Forumsteilnehmer zu konkreten und aussagestarken Empfehlungen zu bearbeiten.	
Folie 4	Nach dem Forum III erfolgt die finale Bündelung aller Empfehlungen im Projektdatenkatalog (PDK). Mit diesem Schritt werden zugleich die von den Forumsteilnehmern in allen Foren geäußerten Diskussionsbeiträge thematisch sortiert und konkret formuliert.	
Folie 5	Der Projektdatenkatalog (PDK) ist aus Gründen einer guten Übersicht und der Herstellung von Themenblöcken gemäß den fünf dargestellten Bausteinen sortiert. Der Vortrag ist als PDF-Datei mit allen 29 Folien dem Protokoll beigelegt. Ab Folie 6 ff. sind die Empfehlungen der Teilnehmer des Forums II nach den Bausteinen des PDK sortiert aufgeführt.	
	Im Anschluss an die Zusammenfassung von Herrn Dr. Frank werden die folgenden Fragen und Anmerkungen diskutiert:	
6.1	Im Forum wurde als Nutzung für das Schloss eine Hotelnutzung genannt. In der Presse war als Empfehlung des Forums, das Schloss einer Hotelnutzung zuzuführen, genannt. Die Nutzung des Schlosses als Hotel ist allerdings fraglich. Ebenso fraglich ist, ob die Nutzungsklärung als Aufgabenstellung mit in den Wettbewerb genommen werden kann. Dies führt sicherlich zu keinem vernünftigen Ergebnis. Daher muss die	



Protokoll: Forum III: Verkehr am 14.01.2009		
TOP	Tagesordnung / Gesprächsergebnisse	Anmerkung
	Nutzungsfrage vorher geklärt werden.	
6.2	Zur Teilnahmeberechtigung am Wettbewerb: Architekten sind häufig diejenigen, die an der Grenze zur Landschaftsarchitektur arbeiten. Es sollten alle drei Berufsgruppen, nämlich Architekten, Stadtplaner und Landschaftsarchitekten gleichberechtigt zugelassen werden. Zusätzlich würde, wie auch von Frau Schneider erwähnt, eine Diskussion von gestaltungsrelevanten Themen in einem Gestaltungsbeirat der Stadt Mainz, der mit 4-5 Personen von außerhalb besetzt wäre, die Stadt weiterbringen.	
6.3	<u>Ergänzende Anmerkung:</u> Irritationen aus denkmalpflegerischer Sicht, hat die „graue Fläche“ im Referat von Frau Schneider ausgelöst. Genau da, wo diese graue Fläche angelegt war, befindet sich der letzte intakte Bereich des Schlossplatzes. Daher werden Bedenken angemeldet, da die Fachbehörde (Denkmalpflege) gehört werden muss. Nicht nur Reste des Schlossplatzes, sondern auch die Schlossfassade würden bei einer Bebauung an dieser Stelle eine historische Blickbeziehung verlieren. <u>Antwort:</u> Die „Graue Fläche“ war von Frau Schneider als Einstieg in die Diskussion gemeint. Sie kann Bebauung, Wasserfläche, Bepflanzung o. ä. bedeuten ohne Zuordnung von Materialität. Es sollte nochmals bedacht werden, dass das Forum kein Planungsforum ist, sondern dass die kreative Phase erst anschließend kommt. Die Nutzungsfrage für das Schloss wird allerdings etwas Kopfzerbrechen verursachen. Eine genaue Definition der Nutzung wird schwierig sein, jedoch müsste zumindest ein Nutzungskorridor für die Planer aufgezeigt werden.	
6.4	<u>Frage:</u> Die Steinhalle trennt den Schlossplatz ab. Wäre es möglich, die Verknüpfung von Schloss und Schlossplatz wiederherzustellen indem die Steinhalle abgerissen wird? <u>Antwort:</u> Es handelt sich bei der napoleonische Steinhalle um ein Kulturdenkmal. Der Abriss von Kulturdenkmälern ist aus Sicht der Denkmalpflege nicht genehmigungsfähig. Der Abriss des Atriumsgebäudes jedoch ist denkbar.	
7.	Vorstellung vorläufiger Empfehlungen durch das geschäftsführende Stadtplanungsamt, Herr Andreas Schnell, Stadtplanungsamt Mainz	16:45 Uhr
	Anlässlich des Forums IV im kurfürstlichen Schloss sollen die endgültigen Empfehlungen der Forumsmitglieder verabschiedet werden. Bis dahin müssen Klärungsprozesse der Vertreter im eigenen Haus herbeigeführt werden. Daher werden nun im Anschluss vorläufige Empfehlungen, wie sie sich aus Sicht der Stadt nach drei Foren darstellen, vorgestellt. Innerhalb der nächsten 4 Wochen werden die Rückmeldungen an die Lenkungsgruppe nach Abstimmung entgegen-	

TOP	Tagesordnung / Gesprächsergebnisse	Anmerkung
	<p>Protokoll: Forum III: Verkehr am 14.01.2009</p> <p>genommen. Im Forum IV soll dann die abgestimmte Version verabschiedet werden, die als Grundlage in den PDK (Projektdatenkatalog) eingehen wird.</p> <p>Für Rückmeldungen zu den Empfehlungen werden auf Nachfrage 4 Wochen Zeit eingeräumt. Die Anmerkungen sollten per Email oder in Papierform an die Lenkungsgruppe – über das Stadtplanungsamt Mainz – gerichtet werden.</p> <p>Die Empfehlungen wurden von Herrn Schnell verlesen und liegen in Papierform für jedes Forummitglied vor. Interessierte können die Empfehlungen zusätzlich auch auf der Internetseite der Stadt Mainz nachlesen. Die Formulierungen sind bewusst allgemein gehalten, um konsensfähig zu bleiben. Offenheit für kreative Beiträge und die Vermeidung von Einschränkungen sind Prinzip der Forumsarbeit und Grundlage für das abschließende Verfahren des Planungswettbewerbes.</p>	
8.	<p>Diskussion</p> <p><u>Frage:</u> Der „Ernst-Ludwig-Platz“ ist als „multifunktional“ einzuordnen, also auch für die Nutzung des Verfassungsfestes. Hier wurde bereits Kritik deutlich. Was wird hier empfohlen? Die Zuschnitte der Platzgeometrien werden durch die Auslobung manifestiert. Hart oder weich, besser offener formulieren, wo was ist. Der Zuschnitt des „Ernst-Ludwigs-Platzes“ sollte nicht exakt definiert werden.</p> <p><u>Antwort:</u> Der Zuschnitt ist von der Qualität nicht abhängig. Die Stadt hat die Meinung, dass der „Ernst-Ludwig-Platz“ kein harter Platz sein soll. Diese Definition seitens der Stadt ist erfolgt und kann auch nicht mehr umgekehrt werden.</p> <p><u>Frage:</u> Kann der Abgabetermin 15.02.2008 für weitere Anregungen verschoben werden?</p> <p><u>Antwort:</u> Es bedarf eines Vorlaufs für die Arbeit der Lenkungsgruppe. Dennoch: Spätester Termin für die Einreichung von Anregungen ist nunmehr der 28.02.2008.</p> <p><u>Frage:</u> Das Wettbewerbsgebiet geht doch über die „Große Bleiche“ hinweg. Wieso ist das dann nicht ein harter Platz?</p> <p><u>Antwort:</u> Das Ergebnis sollte ein Stadtplatz für verschiedene bestimmte Nutzungen sein - versus Grünfläche für Erholung.</p> <p><u>Frage:</u> Es wurde ausführlich über die „Große Bleiche“ diskutiert. Was ist mit der Anbindung des Regierungsviertels an die Innenstadt?</p> <p><u>Antwort:</u> Der Bereich „Anbindung Regierungsviertel an die Innenstadt“ liegt im Geltungsbereich des Ideenteils, d.h. Lösungsvorschläge werden im Ideenwettbewerb abgefragt und von den Büros beantwortet. Räumlich begrenzt ist lediglich der Realisierungsteil für den</p>	17:15 Uhr

Protokoll: Forum III: Verkehr am 14.01.2009		
TOP	Tagesordnung / Gesprächsergebnisse	Anmerkung
	<p>Deutschhausplatz.</p> <p><u>Frage:</u> Im Wettbewerbsbereich sind überwiegend Gebäude mit der Nutzung für die Verwaltungen. D.h., hier verlaufen die Aktivitäten lediglich bis grob 18 Uhr. Wie soll der Raum danach belebt werden?</p> <p><u>Antwort:</u> Das war auch Thema des II. Forums. Angestrebt ist ein Nutzungsmix für 18 Stunden. Antworten finden sich in den vorläufigen Empfehlungen. Generell besteht die Frage nach der Nutzungsmischung. Gastronomie, Kultur usw. müssen berücksichtigt werden und in die Aufgabenstellung einfließen.</p> <p><u>Frage:</u> Ist die Klärung der zukünftigen Nutzung des Schlosses nicht eine Aufgabe für städtischen Gremien und weniger für die Wettbewerbs – Teilnehmer?</p> <p><u>Antwort:</u> Richtig, im Vorfeld des Wettbewerbes muss die Nutzung möglichst präzise definiert werden.</p>	
9.	<p>Abschluss</p> <p>Herr Ingenthron bedankt sich bei allen Teilnehmern für die sachliche Diskussion. Er hofft im Forum IV alle wieder begrüßen zu können um das Verfahren dann erfolgreich und mit Unterstützung aller Teilnehmer zum Ende bringen zu können.</p>	17:30 Uhr