

Verkehrswende jetzt!

Bausteine für ein Mainzer Mobilitätskonzept

Zielzeitraum 2030

Gliederung

- Faktor Mensch einplanen
- Fahrradstadt Mainz
- Lebenswerte Straßen, Grünachsen in der Stadt
- Sicherheit, Mobilitätsmanagement
- Ohne Auto mobil in Rhein-Main, Mainz wird Nahverkehrsstadt
- Zeitplan



Wollen und Tun



In Umfragen zum Klimaschutz plädieren wir stets für Umweltschutz und Nachhaltigkeit. Es fällt uns jedoch schwer, den konsumorientierten Lebensstil zu ändern. Das Verkehrsaufkommen basiert auf unseren individuellen Verhaltensentscheidungen. Wer über ein Auto verfügt, bleibt öfter in der Routine und Komfortzone stecken.

Gewissenskonflikte

- *Der Weg ist nicht schön, das Gepäck schwer*
- *die Strecke ist verdammt weit*
- *mit dem Rad zu gefährlich*
- *es soll regnen*
- *mit unserer Monatskarte fahren wir die zwei Stationen mit der Tram*



Zum Autofahren werden wir nicht gezwungen.

Der Krieg und die Energiekrise verschärft den Druck zum Handeln auf uns.

Aber genügt es, wenn wir darauf setzen, den inneren Schweinehund überwinden?

Widerspruch zwischen Wollen und Handeln „Value-action-gap“

Mobilitätschancen heute



Verkehrsverhältnisse und Verkehrsverhalten

Individuelle reale und subjektive Wahlmöglichkeit
am Beispiel Gonsenheim - City (Ludwigstraße)

Mobilitätschancen heute



Mobilitätschancen heute



Beispielroute Gonsenheim - Innenstadt Reisezeitvergleich Ist-Situation Berufsverkehr morgens Minuten

Von Haus zu Haus

Quellen und Erläuterungen

Entfernung: rund 5 km

Auto: Google Maps

Rad: Google Maps, Komoot

zu Fuß: Google Maps, Komoot

ÖPNV: Fahrzeitangaben RMV

Fahrzeit direkt 22 Min.

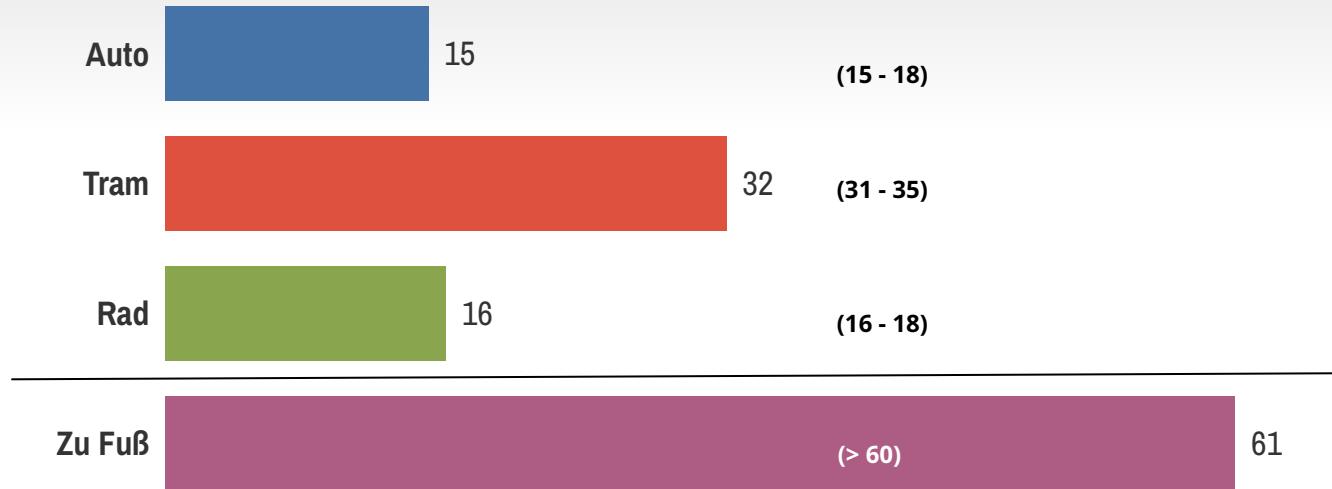
Fahrzeit 1xUmsteigen 24 Min.

+ Weg zu Haltestelle 4 Min.

+ mittlere Wartezeit 3 Min.

+ Fußweg zur City 2 Min.

Summe je Uhrzeit 31-33 Min.





Kriterium Komfort AUTO

- Regelbreite der Fahrbahnen wird überall gemäß den Straßenbaurichtlinien erfüllt (teilweise sind überbreite Spuren zu finden)
- Mehr als die Hälfte der Streckenabschnitte sind mehrspurig ausgestattet
 - 65% der Gesamtstrecke von Gonsenheim West (Juxplatz),
 - 54% der Gesamtstrecke von Go.-Ost (Kurt-Schumacher-Str.)
- Behinderungen durch andere, störende Verkehrsarten nur in der Großen Langgasse auf einem kurzen Abschnitt
 - Streckenanteil < 10% von der Gesamtstrecke im verkehrsberuhigten Bereich



Bewertung: Super, privilegiert



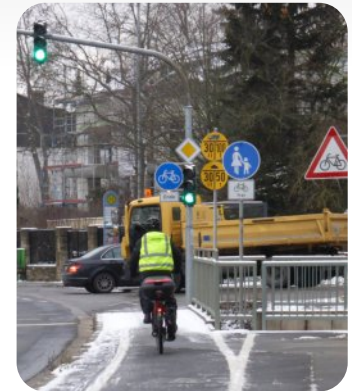
Geh- und Radweg an der Uni



Soll das ein Radweg sein?

Kriterium Komfort RAD

- Großteil der Strecken bilden Mischstrecken mit Fußgänger- oder Autoverkehr
auf Gehwegen aufmarkiert; ohne eigene, abgetrennte Radwege
- „Radwege“: Standards der Straßenbaurichtlinien werden nicht erfüllt teilweise nicht einmal Mindestbreite
- Keine Möglichkeit, andere Radfahrende zu überholen trotz unterschiedlichen Fahreigenschaften von Normalrad, Pedelec, E-Scooter, Lastenrädern
- oft schlechte Wegeoberfläche, eingeschränkter Betriebsdienst



Bewertung: Mangelhaft



Kriterium Komfort IST ÖPNV: TRAM

- Straßenbahn beliebtestes Verkehrsmittel 
- Im Berufsverkehr keine Sitzplatzgarantie
(Sarkastischer Spruch: „in vollen Zügen genießen“)
- Nur jede zweite Fahrt ist eine Direktfahrt
(ohne Komforteinbußen durch Umsteigevorgänge)
- Linienverlauf am Rande der Innenstadt
statt mittige Lage erzwingt längere Fußwege
- Abends & Wochenende geringeres Angebot
(Reisezeitnachteile gegenüber Auto & Rad werden noch größer)



**Für eine ÖPNV-Strecke ein gutes Angebot,
im Vergleich zum Auto bedingt konkurrenzfähig**



Kriterium Verkehrssicherheit

Unfälle mit Fahrradbeteiligung 2019 und Personenschäden

Quelle Unfallatlas Statistische Ämter des Bundes und der Länder



- ++ ÖPNV am sichersten**
- Pkw höheres Unfallrisiko**
- Mit dem Fahrrad ungeschützt**

Mobilitätschancen heute



Ergebnis der Vergleiche



And the Winner is: AUTO



Fahrzeit 1. Auto, 2. Rad (knapp dahinter)

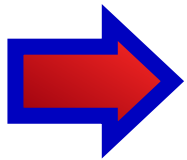
Komfort 1. Auto - 2. ÖPNV (Tram)

Sicherheit 1. ÖPNV - mit Abstand 2. Auto

- mit großem Abstand 3. ÖPNV

- mit großem Abstand 3. Rad

- mit Abstand 3. Rad



Den inneren Schweinehund mal zu überwinden, wird nicht genügen

Die Verkehrsbedingungen müssen grundlegend geändert werden

Aber wie, angesichts des Zeitdrucks durch die Klimakatastrophe?

Autohype ade Baustein 1

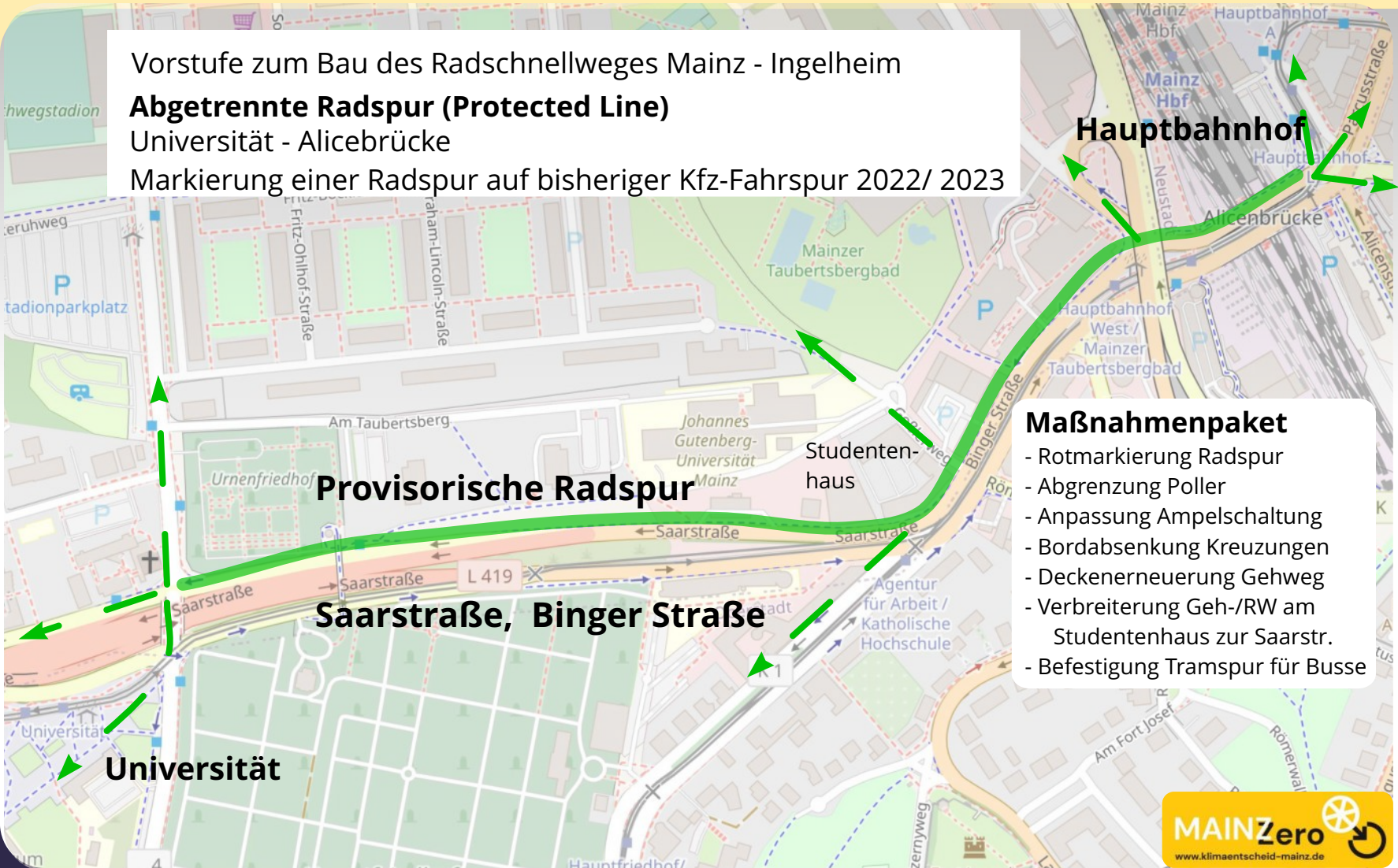


Vorstufe zum Bau des Radschnellweges Mainz - Ingelheim

Abgetrennte Radspur (Protected Line)

Universität - Alicebrücke

Markierung einer Radspur auf bisheriger Kfz-Fahrspur 2022/ 2023



Provisorische Radspur

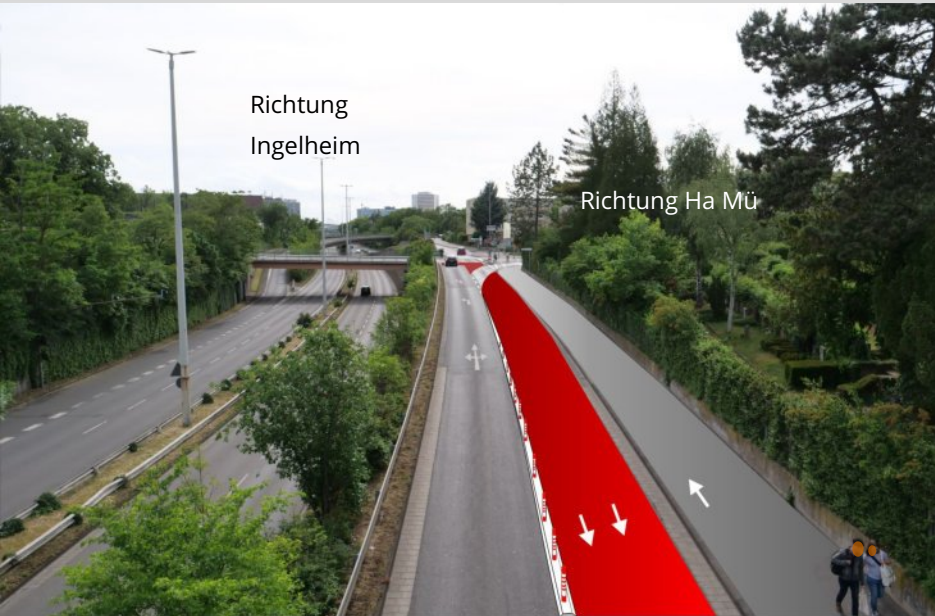
Saarstraße, Binger Straße

Universität

Hauptbahnhof

Maßnahmenpaket

- Rotmarkierung Radspur
- Abgrenzung Poller
- Anpassung Ampelschaltung
- Bordabsenkung Kreuzungen
- Deckenerneuerung Gehweg
- Verbreiterung Geh-/RW am Studentenhaus zur Saarstr.
- Befestigung Tramspur für Busse



Saarstraße stadtauswärts Abbiegespur Hartenberg-Münchfeld

Schaffung einer Radverbindung Uni - City und von Drais, Finthen, Gonsenheim, Bretzenheim

Aufwand & Nutzen

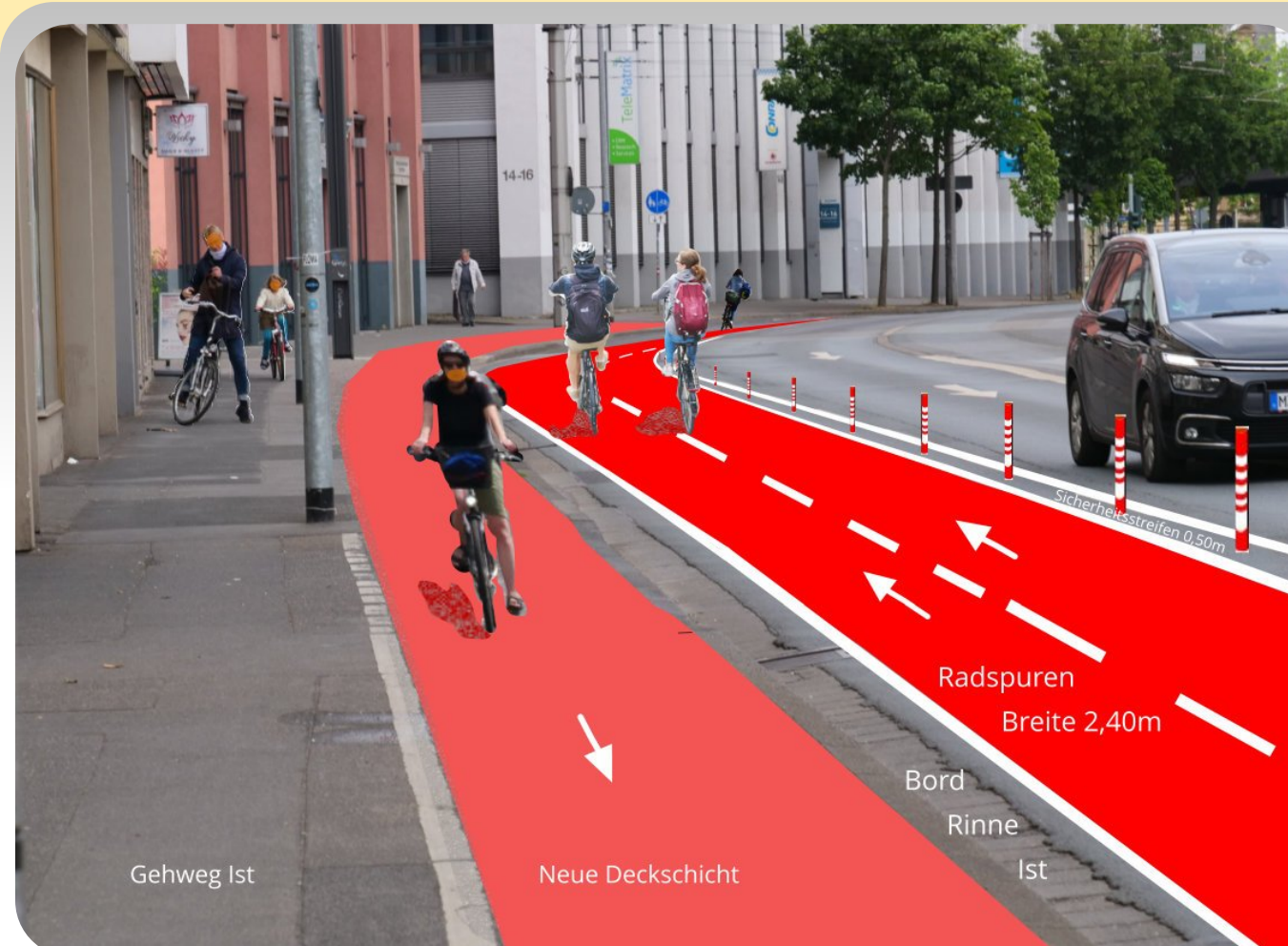
Geringe Ausgaben, keine Planfeststellung, Provisorische Radspur für die Strecke mit dem höchsten Radpotential in Rheinland-Pfalz (8000 - 10.000 Radler/ Tag)

Wer muss Kompromisse eingehen bzw. mitmachen?

Ca. 500 Kfz-Fahrten auf der Abbiegespur der Saarstraße (von insgesamt 4.980 Kfz/Tag) und einige Buskurse der MVG-Linien nachmittags.

2 Minuten für die Verkehrswende

Autohype ade Baustein 1



Sofortmaßnahme 2022/ 2023

Provisorische
Radspur in
Binger Straße
(Seite zum King-Park)

Werden Bus- und
Tramspur zusam-
mengelegt, bleiben
stadtauswärts zwei
Kfz-Fahrspuren.

Radmassen werden
größer und sichtbar.

Autohype ade Baustein 2



Gehwegausbau mit
grundhafter Erneuerung
Versetzung der Oberleitung
und barrierefreier Trennbord

Neubau Radschnellweg Gesamtbreite 4,00m

Trennstreifen 0,50m

**Neubau
Radschnellweg
Mainz - Ingelheim**
Abschnitt
City - Universität
Zielzeitraum 2025

Weitere Abschnitte
Universität - Finthen
und Wackernheim
- Ingelheim mit
Zielzeitraum 2029

Ausbau-Standard
nach Regelwerken &
Normen im Straßen-
bau (förderfähig)

less deep structure

Die bisherige Praxis Straßenplanung geht oft einseitig zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs sinngemäß auf Basis der „Formel“:

**Straßenraum
Aufteilung**

= **Anforderung Autospuren**
bezogen auf die Spitzenstunde /Werktag

+ **Restfläche**
verbleibender Querschnitt für
Geh- Radweg, Aufenthaltsflächen, Vorgärten

Radschnellweg Wuppertaler Nordbahn



Bad Wildungen, „Scharnier“

Künftige Projektentscheidungen sind stets interdisziplinär im Einzelfall abzuwägen:

- **Anforderungen Fuß- und Radverkehr, ÖPNV**
(Ausbaustandards, Ziel hohe Potentialausschöpfung)
- **Städtebauliche Belange**
(Wohnumfeldverbesserung, Aufenthaltsqualität)
- **Umweltbelastungen, Klimaschutz**
(Schadstoffausstoß NO₂ PM₁₀ u.a., Klimavorsorge)
- **Anforderungen Kfz-Verkehr**
(Ausbaustandard bezogen auf Tages-Normalzeiten)

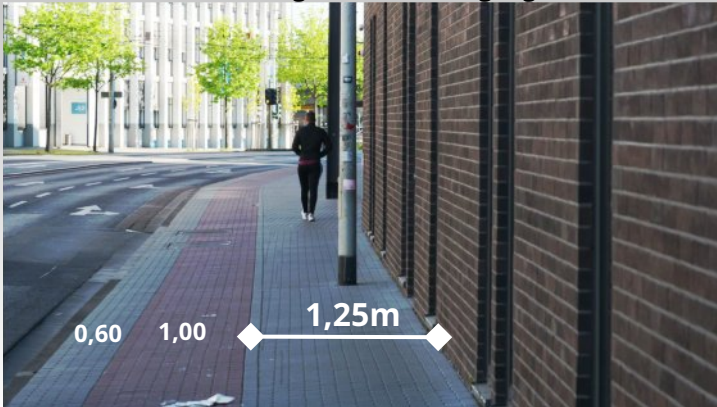


Kassel Goethestraße, 13m breite Promenade

Überprüfung des vorhandenen Straßennetzes



Straßenbau einseitig zu Lasten Fußgänger-/ Radverkehr



Regelkonformer Geh- und Radweg

Allein schon die Herstellung der Mindestbreite des Gehweges führt zum Wegfall einer Kfz-Spur.

- **Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs sinkt**
- **künstlicher Zeitvorteil MIV schwindet**
- **die Verkehrsmittelwahl ändert sich**



Binger Straße Südseite vor Hotelneubau, Ri Hauptbahnhof

Fahrzeit Min.	Ist	Planfall 2	Ist	Planfall 2	Ergebnis Pf. 2
Tageszeit	Auto	Auto	Rad	Rad	Vergleich
Spitzenzeit morgens	15 - 18	25 - 27	16 - 18	15 - 17	Deutliche Zeitvorteile Rad
Normalzeit	14 - 17	15 - 20	16 - 18	15 - 17	Zeitkonkurrenz
Schwachlastzeit	12 - 15	13 - 15	16 - 18	14 - 16	Geringer Vorteil Auto

„Push and Pull“, deep structure

Faktor Mensch einplanen



Klare Zielsetzung „von oben“ vorgeben und vorleben

1 Verkehrswende Leitziel für gesamte Stadtverwaltung

2 Führungskräfte einbinden

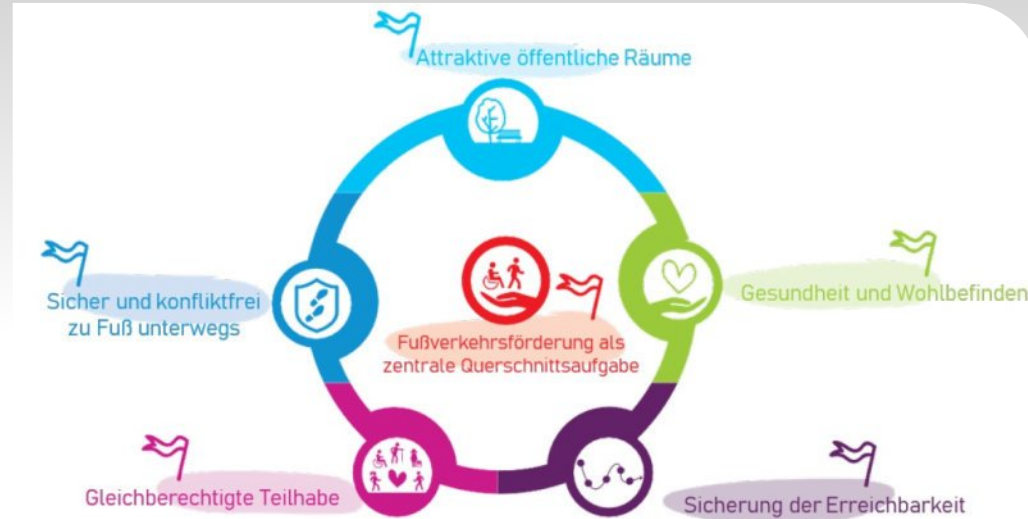
3 Querschnittsaufgabe der Verwaltung

4 Personalentwicklungskonzept

5 Weiterbildung Akzeptanzerhöhung,
Teamarbeit fördern

6 Einbeziehung der Bürger:innen

7 Daten, Fakten aufbereiten, Folgen und Chancen aufzeigen



Quelle AGFS-Kongress NRW,

Barbara Choryan, Nahmobilitätsbeauftragte Stadt Bielefeld

Faktor Mensch einplanen

Klare Zielsetzung „von oben“ vorgeben und vorleben



- Verkehrsbelange berührt?
- Chancen Flächen zu kaufen?
- Baurecht ändern?
- Klimavorsorge?
- Wohn-Umfeldverbesserung?
- Soziale Belange relevant?



Austausch abteilungsübergreifend
Festgelegte Prozessabläufe

Radverkehrsnetzplanung

Planungssicherheit schaffen. Ein Netz muss her.

Die Erstellung eines Rad-Zielnetzes ist unabdingbar und überfällig. Als Teil eines Gesamtverkehrskonzeptes, aber auch auf Grundlage eines Leitzieles für die Stadtentwicklung „lebenswertes Mainz“.

Input für ein künftiges Radnetz kam aus der Bürgerschaft

Mainzer Radfahrforum und ADFC haben im März 2021 der Stadt ein Mapathon-Radnetz für das Stadtgebiet überreicht (Teil 1). Unter Berücksichtigung der Nachfragepotentiale und der Planung möglicher Führungsformen (Radwegtypen) ist ein Radnetz zu entwickeln.

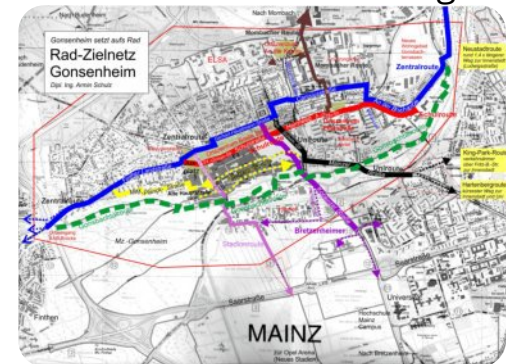
Ein solches liegt als Stadtteil-Konzept für Gonsenheim vor. Es wurde vom VCD und mir in 2020 überreicht.



Mapathon Vorstufe Zielnetz

Rad-Zielnetz

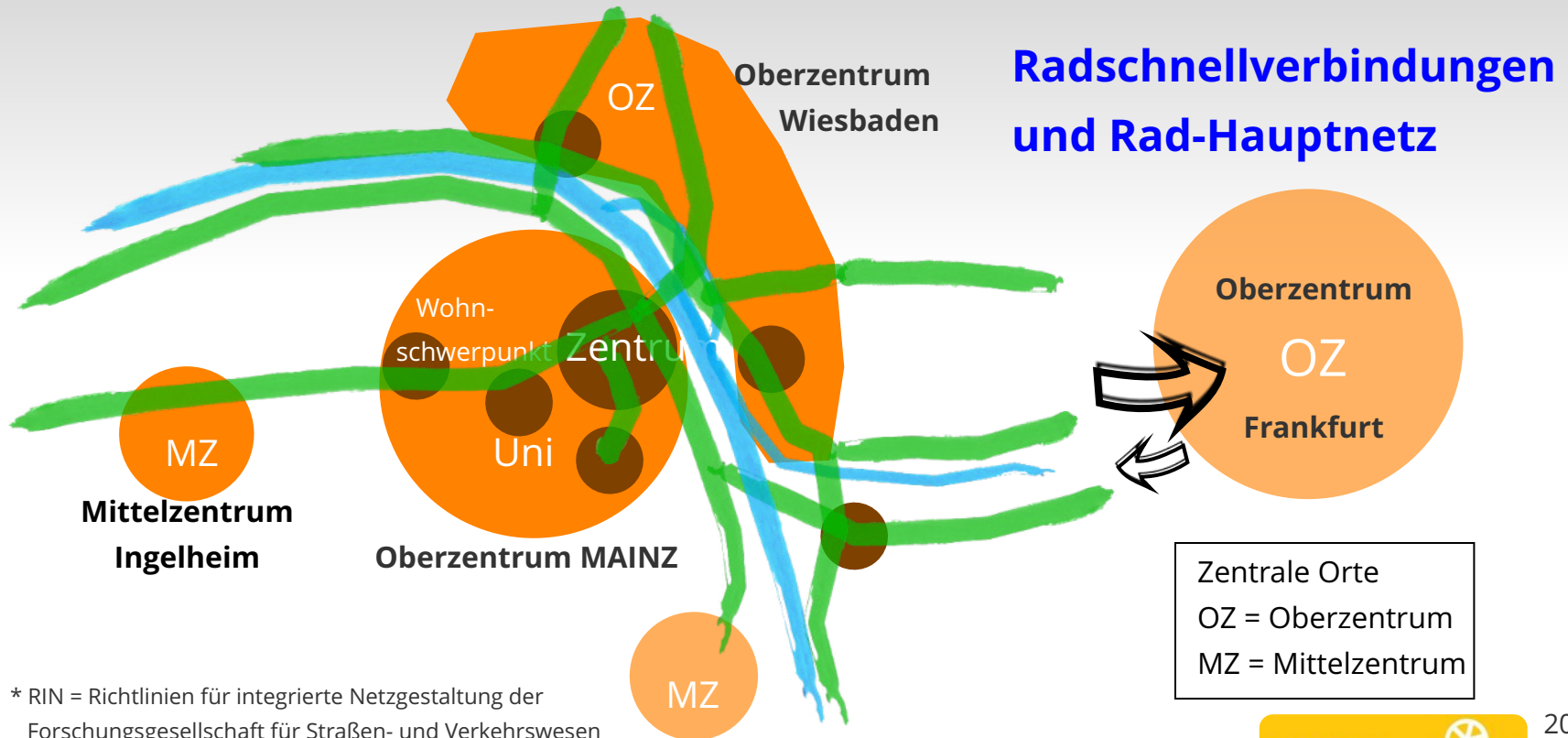
Vorentwurf Umsetzung



Straßenbau-Regelwerke der FGSV (RIN)* und Grundsätze der Raumordnung (RROP):

Die Vorgaben für Netzgestaltung sind auch im Radverkehr zu beachten!

Für Verbindungen zentraler Orte sind leistungsfähige Radschnellverbindungen zu schaffen.



* RIN = Richtlinien für integrierte Netzgestaltung der
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Fahrradstadt



Starke Kerntrassen

Umweltspur Kaiserstraße

- + Grünachse, Wohnumfeld
- + zentraler Radschnellweg
- + Bündelung Neustadt - Uni

Parcusstraße Radspuren

- + Senkung Schadstoffbelastung

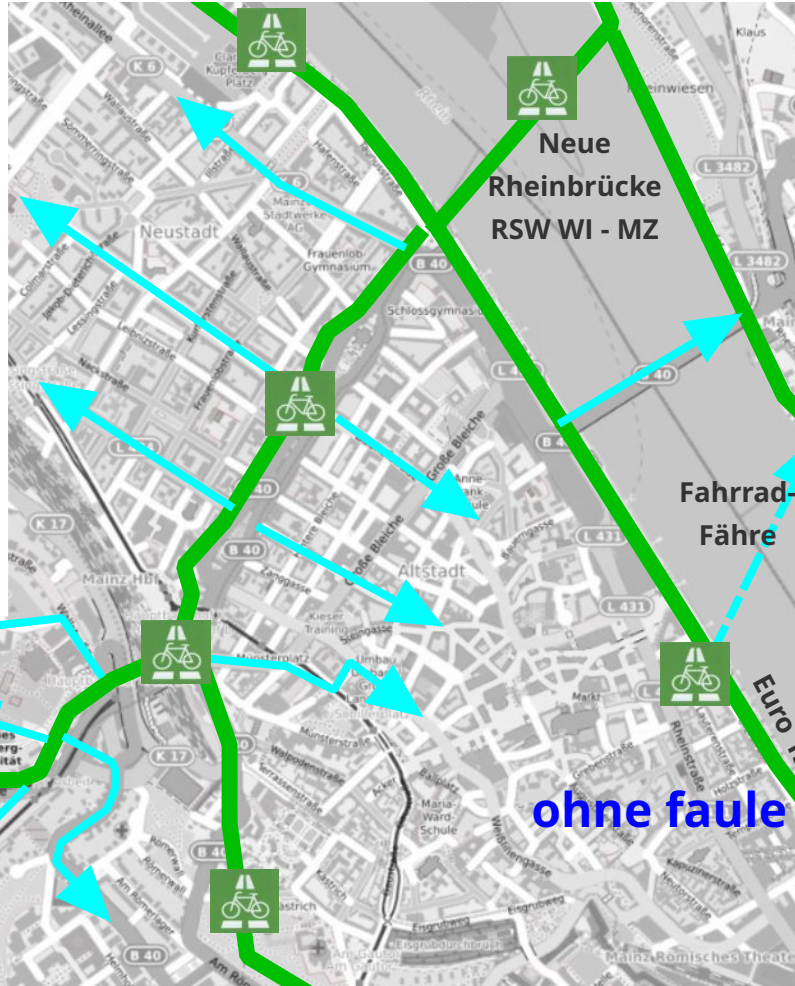
Radschnellweg MZ - Ingelheim

- + höchstes Aufkommen
- + Zubringer zu westlichen und südlichen Stadtteilen
- + Verbindung OZ/ MZ

Mainz - Ingelheim - Bingen

Hintergrund © openstreetmap 2022

... Rheinufer/ Kaiserstraße/ Parcusstraße/ Universität...



Rheinachse

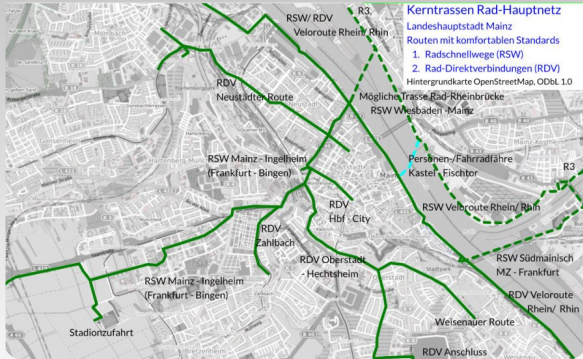
- + Internationale Euro-Veloroute 15
- + Verbindung zum Rhein-Main-Gebiet von/nach Hessen
- + Verteiler in Mainz Nord-Süd-Achse

Fahrrad-Fähre

Euro 15

ohne faule Kompromisse!

Fahrradstadt



Rad-Hauptnetz

- + regionale Alltags-Routen zu den nächsten Mittel- und Oberzentren
- + Kerntrassen verbinden Stadtteile
- + wie Bundes- und Landesstraßen höhere Standards

Gefahrenstellen

- Unfälle bringen viel Leid
- unterbinden Mobilität
- Nutzungshäufigkeit wird künstlich verringert
- Handlungsbedarf hoch

Stadtteilnetze

- + bisher konzeptionslose Planung
- + Pläne schnellstmöglich erstellen
- + Umsetzung Routennetz bis 2025
- + größere Bauprojekte bis 2030

**Alle Bausteine sind gleich bedeutsam,
Prioritätensetzung je innerhalb der Kategorien**

Gonsenheim
Netzplan-Konzept
liegt vor



Die bestehende Radinfrastruktur ist für gemeinsame Nutzung von Pedelecs, E-Scooter, Lastenräder und Ausschöpfung des Radpotentials nicht ausgelegt. Zu unterschiedlich sind Brems-, Kippverhalten, Geschwindigkeit und Platzbedarf der Fahrzeuge.

Gewachsene Anforderungen erfordern angemessene Standards

Folgende drei Kategorien sind künftig zu berücksichtigen:

- **Radschnellweg RSW/ -verbindungen RSV**
- **Radvorrangroute RVR/ Rad-Direktverbindung**
- **Sonstige Radverbindungen RV, Pendlerrouen**



Straßenbaurichtlinien der FGSV
Vorgaben des Bundes Förderung



Hessische Leitlinien

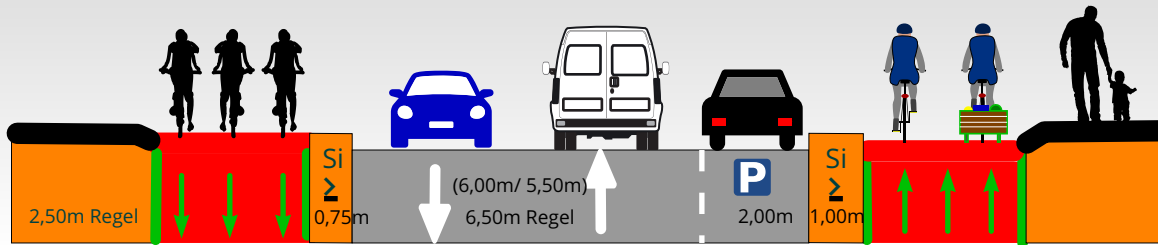
FGSV- „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten H RSV“

Neu- und Ausbau von Radwegen

Innerorts

Einrichtungsrادweg

fahrbahnbegleitend, beidseitig



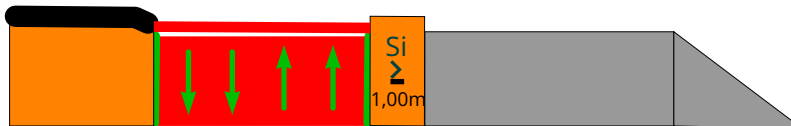
≥ 3,00m **Radschnellverbindung RSV ab 2.000 R/Tag** ≥ 3,00m

≥ 2,50m **Radvorrangroute RVR/ Rad-Direktverb. RDV** ≥ 2,50m

Innerorts

Zweirichtungsrادweg

fahrbahnbegleitend, einseitig



≥ 4,00m **Radschnellverbindung RSV ab 2.000 R/Tag**

≥ 3,00m **Radvorrangroute RVR/ Rad-Direktverbindung RDV**



Weniger Auto, neue Mobilitätschancen

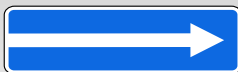


Mobilität erhalten, sozialer und umweltschonender gestalten

Rückeroberung des Straßenraumes

- Wegfall Autospuren
- Weniger Abbiegespuren
- Weniger Kfz-Stellplätze

subjektive/ objektive Verluste



Bürgerbeteiligung

- künftige Gestaltung Straße/ Stadtteil
- Folgewirkungen darlegen
- Globale Zielsetzung an örtliche Gegebenheiten anpassen



Grundlagen schaffen

- Datengrundlage Zählungen Fuß/ Rad
- Prognose Kfz-Aufkommen auf neue Zielsetzung ausrichten
- Wechselwirkungen der Verkehrsarten



Schaffung hochwertiger Alternativen

- Radschnellweg & Radvorrangroute
- Durchgängige Radwege auch an Kreuzungen
- Platz für Aufenthaltsflächen und Wohnumfeld

Qualität ist der Schlüssel

Planungssicherheit

- Künftiges Straßen-, Radwege-, ÖPNV-Zielnetz, und Fußgänger-Premiumstrecken festlegen
- Schrittweiser Ausbau, Wirkungen nutzen
- bei Härtefällen für Kfz-Nutzer Alternativen schaffen

Veränderungsprozess Wohl der Allgemeinheit

- Erfolgscontrolling Zielerreichung, Monitoring
- Instrumente der klassischen Straßenplanung nutzen und auf Verkehrswende neu ausrichten.



Wohnstraßen mit Durchgangsverkehr

- + Durchgangsfahrten in der Oberstadt bewirken Belastung (Lärm, Abgase)
- + verminderte Wohnqualität
- + unnötige Auto-Kurzfahrten



Zonierung

- + Bildung von Quartieren mit Kfz-Zonen
- + Durchlässigkeit der Wege bleibt für Fußgänger und Radfahrer:innen erhalten
- + kurze Autofahrten lohnen nicht mehr

Erfolgreiche Reduzierung des Kfz-Aufkommens in Gent, Groningen, Barcelona; less deep structure

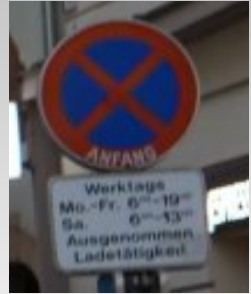
Weniger Auto, neue Mobilitätschancen



Graz 290.000 Einwohner

Masterplan Parken

- + Kommunale Defizite verringern, sozialere Kostentragung
- + Wer nutzt soll zahlen!
- + Parkraum einschränken und ordnen, primäre Funktion der Straße maßgeblich
- + Erweiterung Anlieferzonen



Stadt Graz flächendeckend im Stadtbereich

- Parken Blaue Zone max. 3-Stunden (2/3 aller Stellplätze)
- Grüne Parkzone, unbegrenzt (9 €/Tag an Automaten)
- Kfz-Fahrten zur Arbeit nur zu Privat-Stellplätzen oder kostenpflichtige Parkhäuser

Dauerparken PH Burghaus 173 €/Monat + 30% Winterzuschlag Nov-März

Dauerparken Operngarage 194 €/Monat + 30% Winterzuschlag Nov-März

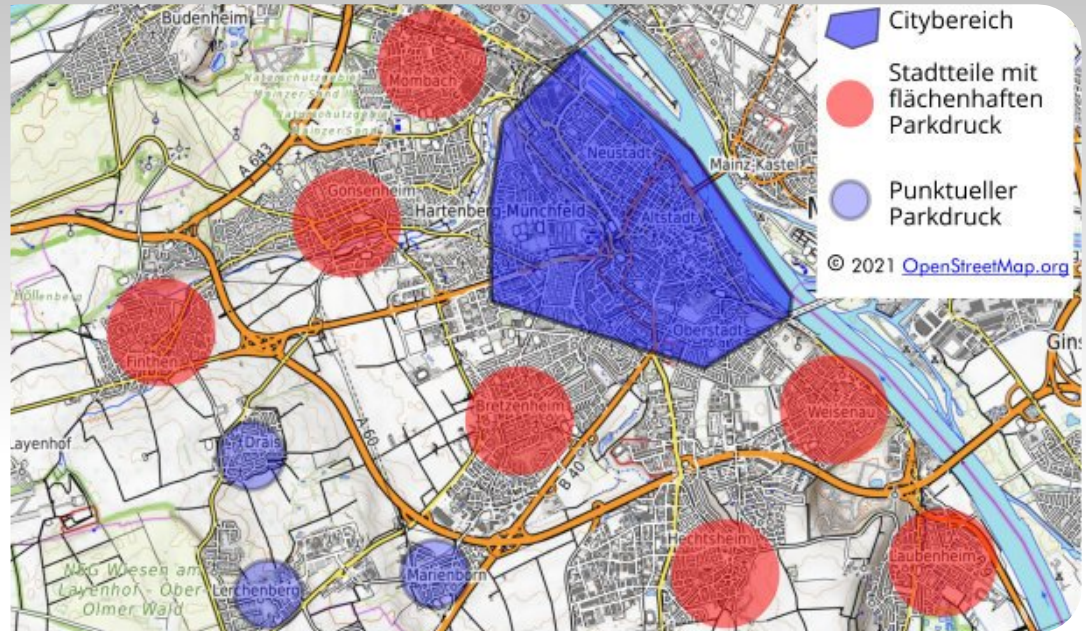
Flächenhafte Parkraumbewirtschaftung

In den Ortszentren und vielen Wohnstraßen vermindern abgestellte Autos den Wohnwert und unterdrücken Nahmobilität.

Oft verbleiben nur Restflächen, die weder den Anforderungen der Barrierefreiheit, noch der Aufenthaltsqualität gerecht werden.

Der Charakter des öffentlichen Raumes hat sich verändert.

Masterplan Parken



Gerhart-Hauptmann-Straße:
Parken auf dem Gehweg ist erlaubt.
Obwohl täglich im Durchschnitt
weniger Autofahrten erfolgen,
als Wege zu Fuß oder mit dem Rad.



Ohne Auto mobil in Rhein-Main

Für Pendler in Rhein Main den Schienenpersonennahverkehr SPNV konkurrenzfähig zum Auto machen. Systemvorteile der Bahn nutzen !

Gleisausbau statt Autobahnausbau. Mehr Bestellungen durch Land RLP.

Step1
Regionalverkehr
Pendler schneller
mit der Bahn

Step3
10-Min. Zugfolge nach Wiesbaden
und Frankfurt,
mehr Direktverbindungen,
30 Minuten Fahrzeit
nach Ffm. durch Sprinter

Step2
Angebotsverbesserung
durch Taktverdichtung
und Fahrzeitverkürzung

Step4
Moderne Signaltechnik und
mehrgleisiger Ausbau
MZ - Frankfurt viergleisig
MZ - Bingen dreigleisig
MZ - Alzey zweigleisig

Step5
Bestellerprinzip
Landesgrenze überwinden

Attraktivere
Ticketangebote

Begrenzter Einfluss der Stadt Mainz
**Auf Land Rheinland-Pfalz und DB AG
für mehr Engagement einwirken.**

Step6
Planungen bei DB AG
einleiten,
Task-Force und Controlling
durch Land

Stadtlinienverkehr

Straßenbahnnetz ausbauen



+ **Neubau Innenstadtring**

Große Bleiche - Schusterstraße - Ludwigstraße

+ **Mehr Flexibilität durch Verlängerungen**

und Verzweigungen für Wendeschleifen

+ **Umbau Bahnhofsvorplatz**

drittes Gleis, Bahnsteigverlängerung

Schnellbuslinien einsetzen

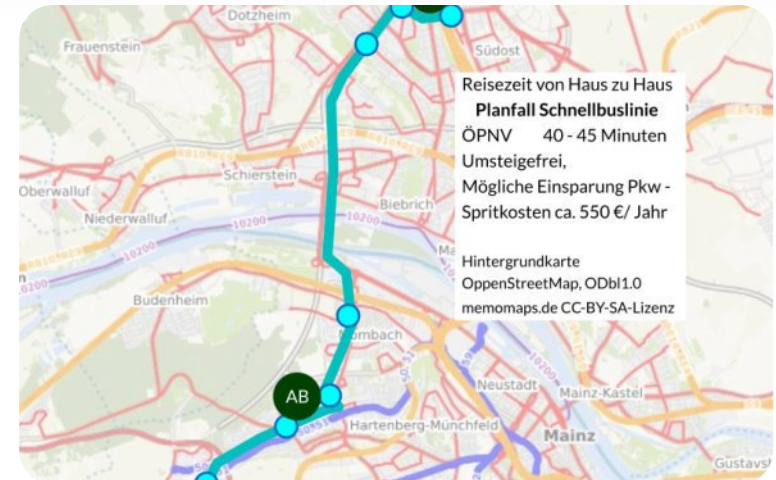
+ Reisezeitverkürzung durch Schnellbuslinien

+ Liniennetz übersichtlicher machen

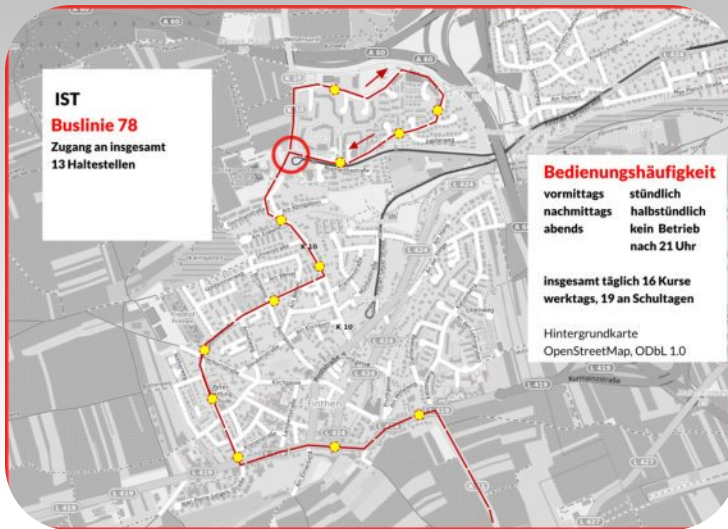
+ Taktverdichtung

+ Intermodal: Umsteigeeinrichtungen

zum Rad (Ständer, Boxen) und Auto (P+R)

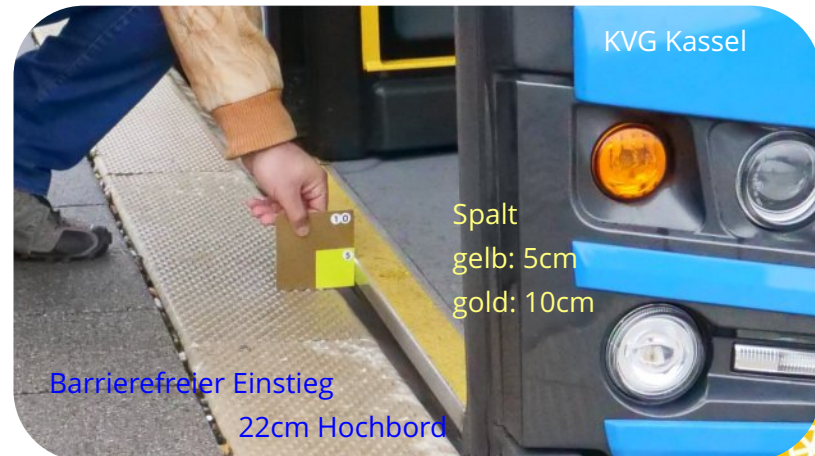
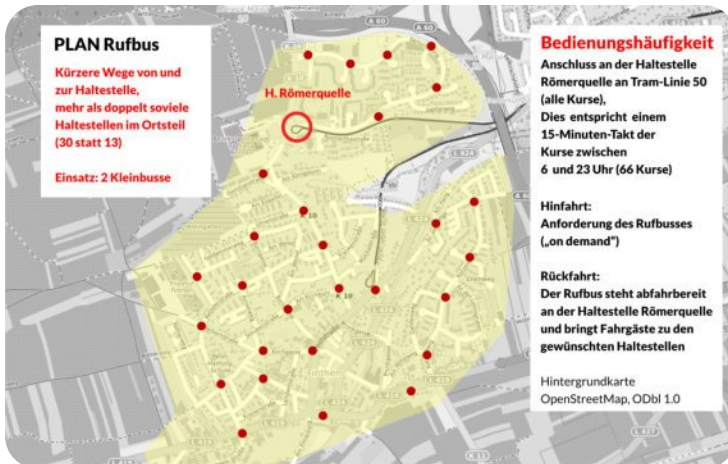


Stadtlinienverkehr



Fahrplanangebot verbessern Zugänglichkeit für Alle

- + Barrierefreie Rufbusse, tariflich und fahrplanmäßig integriert
- + Anspruch zur Inklusion wahr machen:
„vollständig barrierefrei“ PBefG
- + Haltestellen barrierefrei umbauen
max. 5cm Spalt zwischen Bord und Fahrzeugboden



Verkehrsmaßnahmen und bessere Lebensverhältnisse



Mainz hat
wenig
Grünflächen.

Die Neustadt
besonders
wenig.

Die Grünanlage
Kaiserstraße
ist nicht nur
historisch
wertvoll.

Verkehrsmaßnahmen und bessere Lebensverhältnisse



Der einstige Prachtboulevard der Stadt ist zu einer Verkehrs-
trasse geworden.

33.500 Kfz/Tag
umgeben die
Grünanlage.
Diese ist somit
entwertet.

Fahrbahnen bilden
eine Barriere.

Schöner Wohnen

Projekt Boulevard Kaiserstraße/ Parcusstraße

Symbol für eine echte Verkehrswende



Umweltspuren Rad/ Bus/ Lade-Stellplätze auf Nordseite

Ressortübergreifende Lösung
Städtebau & Umwelt & Verkehr

- **Grünfläche besser erreichbar**
- **Wohnwertverbesserung**
auf Nordseite der Kaiserstraße
und anliegenden Straßen
- **Flächengerechtigkeit**
für alle Verkehrsarten
- **Kfz-Tempo wird langsamer**
Reisezeitvorteile schwinden,
- **Abnahme Kfz-Aufkommen**
- **Bessere Luft, weniger Lärm**
gesund Wohnen und Arbeiten

deep structure, „Push and Pull“

Grünachsen Naherholung

Mainz hat nur 2,7% Waldfläche aber 14% Verkehrsfläche

Naherholung stärken

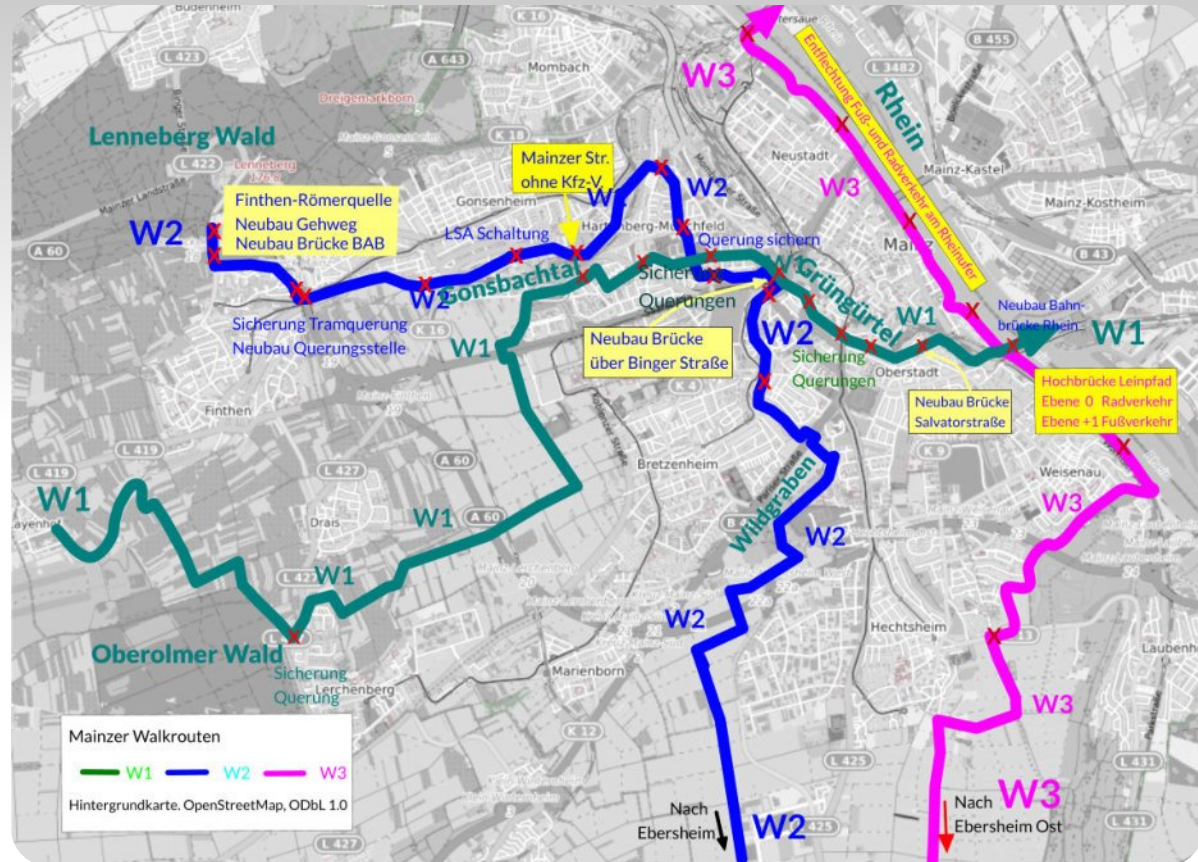
Entspannt Spazieren

- ... sichere und angstfreie Wege für Eltern und Kinder
- ... ohne Fahrbahnen niveaugleich queren zu müssen
- ... Laufen ohne Straßenlärm abseits bebauter Gebiete
- ... Grünflächen verbinden

Mainzer Walkrouten

- W1 Oberolmer Wald zum Rhein**
- W2 Lenneberg Wald nach Ebersheim**
- W3 Zollhafen nach Ebersheim**

London Strategic Walk Network SWN
600km zwischen 35 boroughs



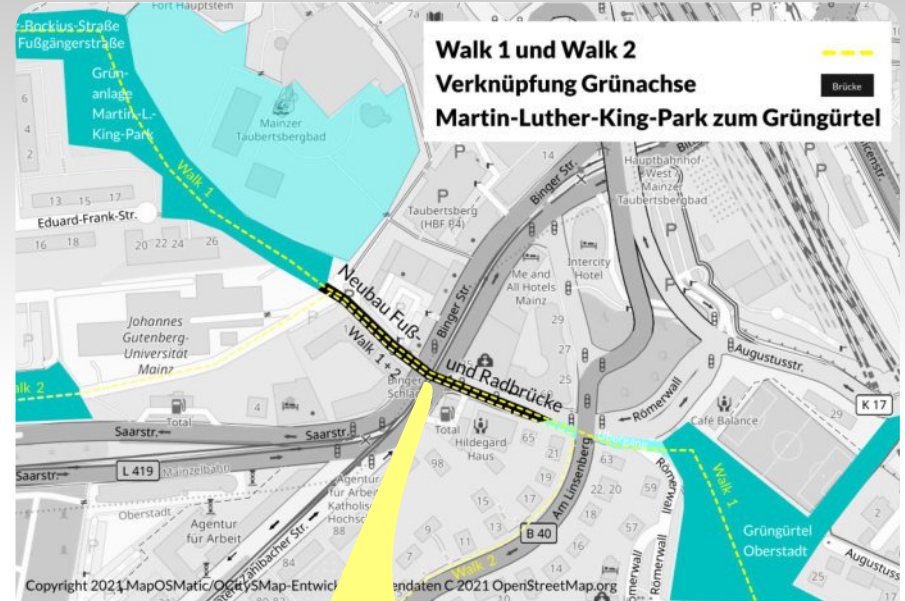
Grünachsen Naherholung

... die wenigen Parkanlagen sind durch Straßen zerstückelt

Mainzer Walkrouten neue Brücken verbinden

W1 Oberolmer Wald zum Rhein

W2 Lenneberg Wald nach Ebersheim



Neubau Fußgänger- und Radbrücke über Binger Straße

Neubau Rheinbrücke Radschnellweg MZ - Frankfurt

Neubau Fußgänger- und Radbrücke Salvorstraße

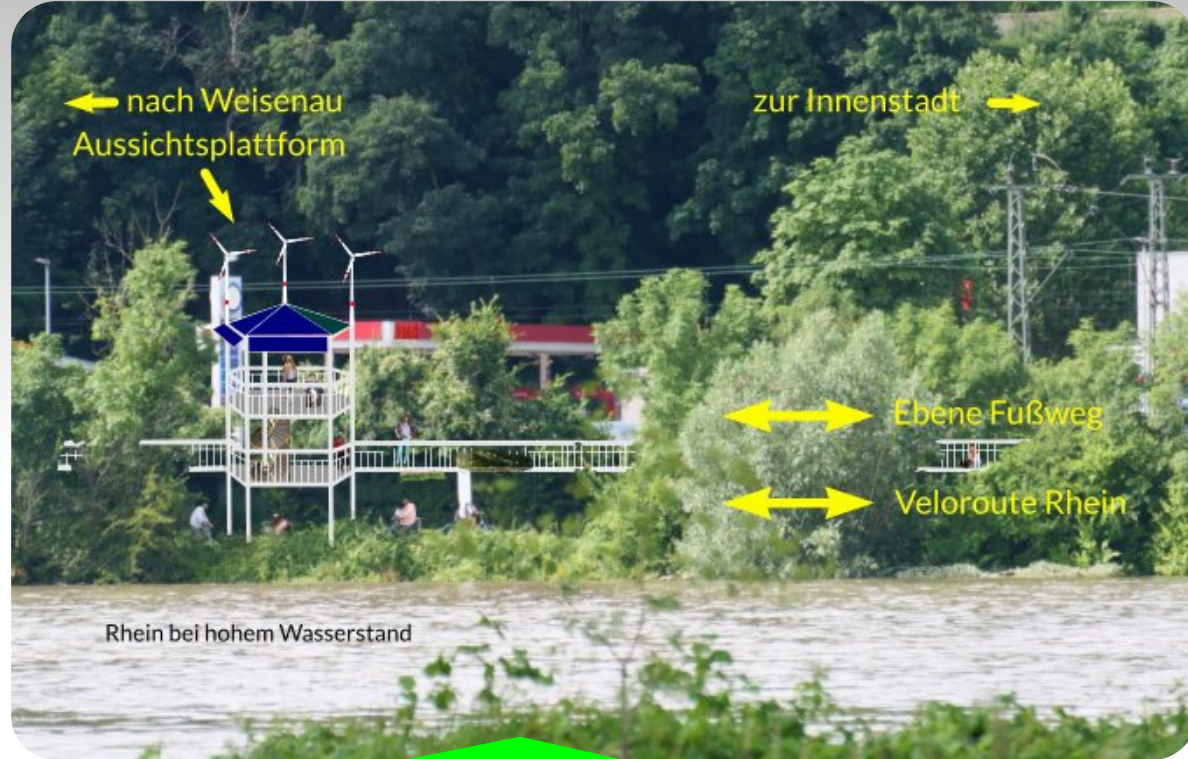
Grünachsen Naherholung

Mainzer Walkrouten

W3 Vom Zollhafen über die City
nach Ebersheim, hier Rheinufer
Winterhafen - Weisenau



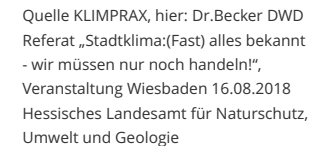
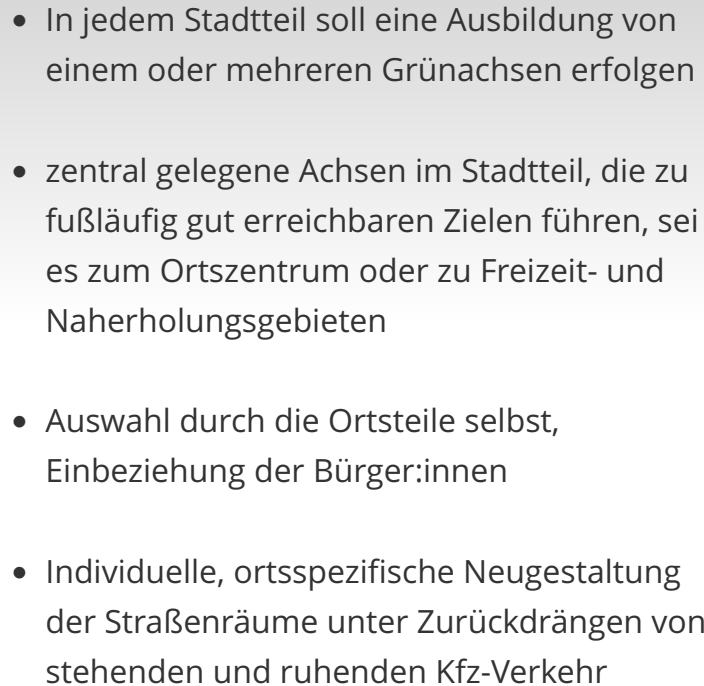
von oben links
Rotterdam
(Luchtsingel),
Kopenhagen,
Raunheim (Main)



... leider nur eine Fotomontage

**Überdachter Radweg der Veloroute Rhein Mainz - Basel
Fußgängerweg mit Aussicht auf Ebene +1 bis Weisenau**

ressortübergreifend Landschafts- und Freiraumplanung, Verkehr, Gebäude und Siedlung



... demnächst eigener Themenschwerpunkt von MainzZero



Das Alles und noch viel mehr, würde ich machen, wenn ich ...

1. **Der Titel „Verkehrswende jetzt!“ ist ernstgemeint**

Provisorische Radwege, Stadtteilrouten, Parkregelungen und alle Vorhaben, die in Einklang mit den Zukunfts-Zielen stehen, sollten sofort umgesetzt werden. Und zwar „Unverzüglich“. Vorschläge von Initiativen, wie z.B. das Mapathon-Radnetz, sollten endlich realisiert werden.

2. **... und mehr als nur ein par Prozent weniger Autoverkehr**

Es geht nicht nur um die Verkehrsabwicklung auf den Straßen.

Unsere Vision ist eine urbane Stadt, in der öffentliche Räume wieder für viele Nutzungen zum Wohnen und Leben wiederbelebt werden. Neue Werte schaffen, Verlorenes wieder herstellen.

3. **Gesundheit geht vor, auch zum Erhalt unseres Wohlstandes**

Klimavorsorge und Verkehrberuhigung sind keine Nebensachen, sondern eine Herkulesaufgabe. Mit Programmen für dauerhafte Investitionen in Naherholung und Grünachsen. Und vielem mehr.

4. **Die Stadt benötigt eine starke Verwaltung für ein konsequent angewendetes Leitbild**

Die Dimension der Aufgabenstellung muss erkannt werden. Politik und Stadtvorstand sollten schnellstmöglich die erforderlichen Rahmenbedingungen und Ressourcen schaffen.

5. **Wir alle sollten unseren Beitrag leisten; die Verantwortlichen bei der Umsetzung stärken**

Im Verkehr umweltfreundlicher handeln. Weniger Konsum, Wegwerfgesellschaft ade. Unser Traum: in Frieden sozialer und gerechter leben, auch bei der Herstellung unserer Kaufprodukte.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Zusatzfolien



Das Alles und noch viel mehr, würde ich machen, wenn ich ...

IMPULSE Verkehrswende Jetzt!

Kurzfristig 2022 bis 2025

- | | |
|--------------------|---|
| Organisatorisch | • Neustrukturierung Verwaltung (Leitbild, Personalentwicklungsplan, Prozesse) |
| | • Grundlagendaten erheben, Transparenz schaffen, Bürgerinformation |
| Planungsleistungen | • Leitbild Wohnen, integriertes Verkehrsentwicklungsprogramm (Teil-VEPs) |
| | • MIV (Zonierung, Bestand), Rad-Zielnetz, Lebenswerte Straßen, Sicherheit, ÖPNV |
| | • Mobilitätsmanagement (schulisch Pflicht, betrieblich kommunal unterstützt) |
| Umsetzung | • Straßenumbau (punktuelle bauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen) |
| | • Provisorische Radschnellverbindungen, Stadtteil-Radnetze |

BAU UND FERTIGSTELLUNG

Mittelfristig 2025 bis 2030

- **Umsetzung baulicher Maßnahmen** (Tram-Ausbau, Radschnellwege, Straßen)
- **flächenhafte Parkraumbewirtschaftung**
- **Dauerhafte Neustrukturierung von Verwaltungsabläufen**

GROßMASSNAHMEN

Langfristig nach 2030

- **Umsetzung von Großvorhaben** (Eisenbahn- und Tram-Ausbau)
- **Evaluation, Fortschreibung Programme, Reduzierung Kfz-Verkehr**

Fahrradstadt

Kerntrassen

Kaiser- und Parcusstraße

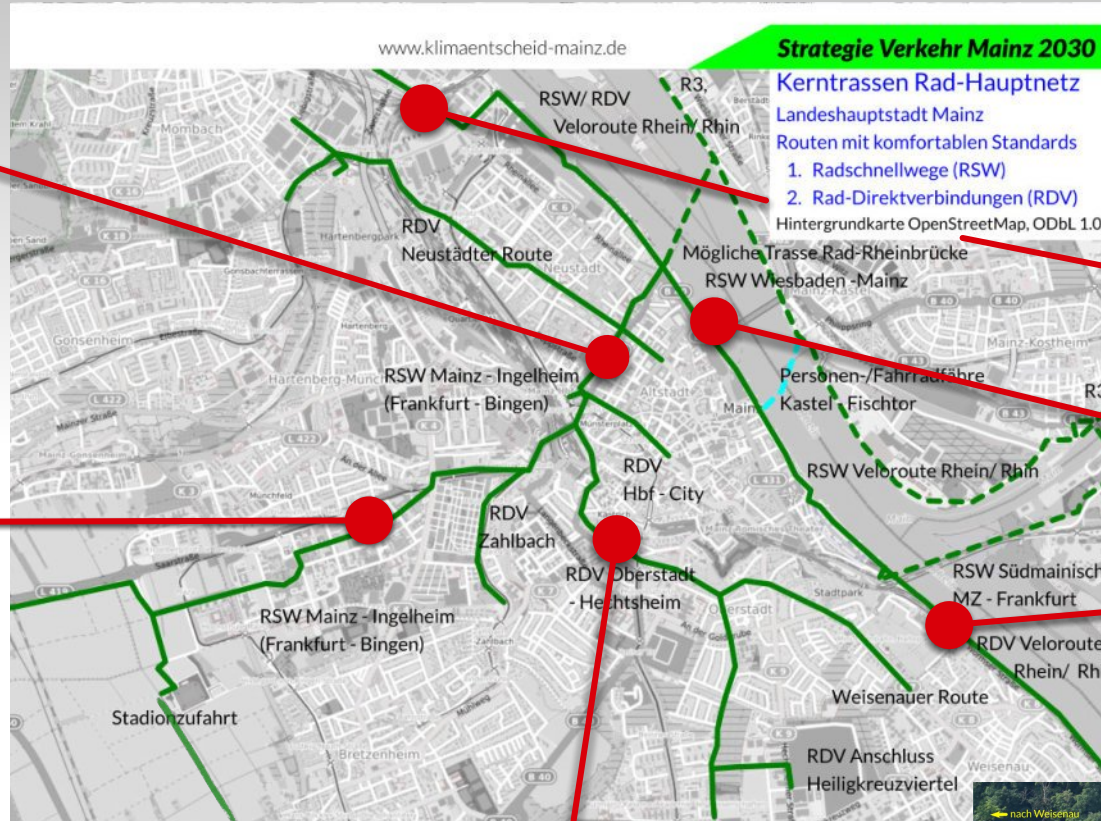
Nordhälfte wird
Umweltspur für
Buslinien, Taxen
Radverkehr und
Lieferfahrten

Radschnellweg

Mainz - Ingelheim

eigene Trasse mit
mind. 4 Meter Breite

(Im Uni-Gelände als
Fahrradstraße)



Radvorrangroute im Grüngürtel

als Anschluss zur Fahrradstraße nach Hechtsheim

Veloroute Rhein

Umwandlung einer
Kfz-Fahrspur zum
regelkonformen
Zweirichtungs-
Radweg

Entflechtung
Fuß- und Radverkehr

Engstelle Leinpfad

Überdachter Rad-
weg auf Ebene 0,
Spaziergänger auf
Ebene + 1



Standards

„Schutzstreifen“ mit gestrichelter Linie

Schmale Spur für Radfahrer:innen, darf von Kfz mitgenutzt werden (kein Radweg, sondern Teil der Kfz-Fahrspur)



Bauliche Trennung mit Blumenkästen

pragmatische Lösung, um Abstand zum fließenden Autoverkehr zu schaffen (Ausbau im Bestand)



Mit Mindeststandards bei Radwegen kann das Radpotential nicht ausgeschöpft werden.

Bei vielen Gehwegen werden diese nicht einmal erreicht.

Das Gefühl für Verkehrssicherheit ist nicht verhandelbar.

Viele gesellschaftliche Milieus werden faktisch ausgeschlossen.



Weniger Auto, neue Mobilitätschancen



Kassel, Goethestraße

Rekonstruktion

13m breite Promenade

Weniger Auto, neue Mobilitätschancen

Groningen NL

Eine Spur für jeden vor der Kreuzung



Kopenhagen DK



Rekonstruktion

13m breite Promenade

Eigene Brückenwege



Mit dem Rad
geradeaus



Karlsruhe