

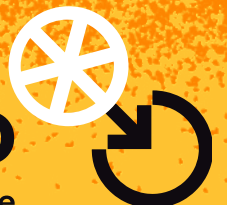
# Mainz

## VERKEHRSWENDE JETZT!

Bausteine für ein MAINZER  
MOBILITÄTSKONZEPT



MAINZzero



[www.klimaentscheid-mainz.de](http://www.klimaentscheid-mainz.de)

Autor: Dipl. Ing. Armin Schulz, Stadt- und Verkehrsplaner

Unterstützt durch die Arbeitsgruppe Verkehr

Edith Heller

Dr. Marcel Weloe

Dr. Matze Borsdorf

Matthias Gill

Michael Lengersdorff

---

## Impressum

Herausgeber MainzZero

[www.klimaentscheid-mainz.de](http://www.klimaentscheid-mainz.de)

V.i.S.d.P. Michael Lengersdorff, 55291 Saulheim

[lengersdorff@online.de](mailto:lengersdorff@online.de)

© 2021

Es besteht großes Interesse, dass diese Ergebnisse breit gestreut und vor allem umgesetzt werden. Eine Weiterverbreitung und -verwertung ist unter Hinweis auf den Herausgeber mit Titel des Werkes möglich. Eine eigenständige Vermarktung der Texte, Methodik und Plandarstellungen durch Dritte ist nicht gestattet.

Fertigstellung: Oktober 2021

© Fotos, Grafiken: Armin Schulz

Druck: Copy Print, Mainz

Stand: März 2022

# Inhalt

|                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------|----|
| Impressum.....                                                     | 1  |
| Vorbemerkungen .....                                               | 2  |
| Ausgangslage: Autogerechtes Straßennetz .....                      | 4  |
| Alternative: Menschengerechte Verkehrswende .....                  | 5  |
| Den Faktor Mensch einplanen .....                                  | 7  |
| Stadtverwaltung: Leitziel leben.....                               | 7  |
| Einbeziehen der Bürger:innen .....                                 | 9  |
| Fahrradstadt Mainz.....                                            | 11 |
| Gewachsene Anforderungen erfordern angepasste Standards .....      | 11 |
| Prioritäten setzen .....                                           | 14 |
| Radverbindungen in Stadtteilen (Stadtteilnetze).....               | 15 |
| Gefahrenstrecken und -stellen .....                                | 17 |
| Kerntrassen: Das Rad-Hauptnetz.....                                | 18 |
| Kerntrassen Rad-Hauptnetz und Mapathon .....                       | 30 |
| Lebenswerte Straßen .....                                          | 31 |
| Konzept breitere und modernere Gehwege.....                        | 32 |
| Nahmobilitäts-Checks .....                                         | 32 |
| Straßen mit Aufenthalts- und Wohnqualität .....                    | 32 |
| Parkraumangebot in der Stadt .....                                 | 37 |
| Grünachsen in der Stadt.....                                       | 46 |
| Grünachsen in bebauten Gebieten.....                               | 48 |
| Grünachsen Naherholung .....                                       | 56 |
| Sicherheit .....                                                   | 60 |
| „Vision Zero“ anwenden .....                                       | 60 |
| Verkehrssicherheit und/oder Verkehrsfluss .....                    | 62 |
| Mobilitätsmanagement.....                                          | 65 |
| Schulisches Mobilitätsmanagement .....                             | 66 |
| Betriebliches Mobilitätsmanagement.....                            | 66 |
| „Ohne Auto mobil“ in Rhein-Main: Mainz wird Nahverkehrsstadt ..... | 67 |
| Pendler schneller mit der Bahn .....                               | 67 |
| Stadtverkehr wird komfortabel und verlässlich .....                | 70 |
| Jobmotor ÖPNV .....                                                | 76 |
| Zeitplan.....                                                      | 77 |
| Kurzfristig.....                                                   | 78 |
| Mittelfristig.....                                                 | 80 |
| Langfristig .....                                                  | 82 |

## Vorbemerkungen

Einige der Vorschläge dieses Konzeptes mögen heute visionär erscheinen. Der Bau eines überdachten und mit Solar beleuchteten Radweges am Rheinufer bis 2030 klingt auf den ersten Blick utopisch und unrealistisch. Die Nordhälfte der Kaiserstraße Richtung Bahnhof ohne Autos ebenso wie eine Utopie aus ferner Zukunft?

Aber die Vorhersage der im Juli 2021 eingetretenen Katastrophe in der Eifel und im Rheinland wäre vorher auch nicht ernst genommen worden. Selbst wenn es diese für die betroffenen Orte konkret und unmissverständlich gegeben hätte.<sup>1</sup> Sie gehören auch nicht zu den am meisten gefährdeten Gebieten in Deutschland. Die Versäumnisse der letzten Jahrzehnte haben für viele Menschen den Tod oder mit einem Schlag großes Leid gebracht und zwingen nun zu einer Veränderung im politischen und privaten Handeln.

Im Jahr 2030 wird dieses Konzept rückblickend eher konservativ wirken. Mit Blick auf den fast ungebremst fortschreitenden Klimawandel ist jedoch ein konsequentes, nachhaltiges und zukunftsweisendes Handeln angesagt, diese Meinung vertreten wir als ‚MainzZero – Klimaentscheid Mainz‘. Deshalb legen wir dieses Konzept als Grundstein einer Verkehrswende für Mainz vor. Und werden entsprechende Maßnahmen im Zusammenwirken mit den Bürger:innen und den Entscheidungsträgern in Politik und Verwaltung auf den Weg bringen. Die Zukunft wird zeigen, ob diese Einschätzung stimmt und vor allem die ergriffenen Maßnahmen den erwünschten Erfolg bringen.

Die hier vorgelegte Strategie im Verkehrsbereich soll die Richtung beschreiben, in die kommunales Handeln und Bürgerengagement gehen muss, um geeignete Klimaanpassungen zur Gesundheit in Mainz vorzunehmen. Sie soll aber auch einen Beitrag zur Eindämmung der Klimakatastrophe in unserer Region leisten. Um Missverständnissen vorzubeugen: Es handelt sich bei diesem Beitrag nicht um ein fachlich ausgearbeitetes Konzept der Verkehrswende, denn dieses kann ehrenamtlich nicht geleistet werden. Beschrieben werden die wesentlichen Elemente und Bausteine, von denen nachweisbar wirkungsvolle Effekte für einen Verkehrswende zu erwarten sind. Wie bei einem Kochrezept werden die Zutaten eines Gerichtes mit der nötigen Würze aufgelistet, damit später beim Essen die Suppe auch wirklich gut schmeckt.

Die Bekanntgabe des Rezeptes bringt Klarheit für die Bevölkerung. Vor allem die Wirtschaft, Handel und Hausbesitzer benötigen diese Planungssicherheit, was in ihren Straßen, Quartieren und Stadtteilen an möglichen Entwicklungen zu erwarten ist.

Aus der Vielzahl der aufgezeigten Handlungsfelder ergibt sich von selbst eine Reihe von Planungsvorschlägen zur Realisierung von Projekten, die zügig zur Umsetzung kommen können und Mut zur Veränderung machen sollen. Mit einer aktiv vertretenen Weichenstellung wird schon in den nächsten Jahren deutlich werden, dass die Stadt Mainz trotz begrenzter Möglichkeiten auf kommunaler Ebene einen großen Schritt in eine sozialere, entspanntere und umweltfreundlichere Gesellschaft vollziehen kann. Auf den Willen kommt es an.

Zur Wahrheit gehört leider auch, dass die Stadt Mainz vor dem Hintergrund der Klimaerwärmung im Verkehrsbereich bislang für keine der Verkehrsarten einen langfristigen Plan entwickelt hat, geschweige denn konkrete Zielvorgaben für umzusetzende Programme und Maßnahmen anstrebt:

- *Motorisierter Individualverkehr (MIV):*  
Um wieviel Prozent und mit welchen Maßnahmen soll der MIV bis 2030 abnehmen bzw. auf andere Verkehrsträger umgeschichtet werden? Nicht bekannt!
- *Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)*  
Es gibt einen Nahverkehrsplan, dem jedoch ein großer Wurf hin zu einem Menschen- und nutzerfreundlichen Nahverkehr – u.a. auch in Vernetzung mit dem Umland in Rheinhessen - fehlt. Trotz hoher Nachfrage innerhalb des Rhein-Main-Gebietes steht kein dem Autobahnnetz adäquates regionales ÖPNV-Angebot gegenüber.

---

<sup>1</sup> Klimaforscher hatten eine globale Zunahme des Starkregens für den Südwesten bzw. der Eifel errechnet, ohne den konkreten Raum und Zeit angeben zu können.

- *Radverkehr*  
Noch immer fehlt ein Rad-Zielnetz und ein finanziell abgesichertes Ausbauprogramm auf Grundlage eines definierten Zeitrahmens. In welchem Zeitraum soll der Planungs- und Umsetzungsrückstand aus 50 Jahren aufgeholt werden, fragen sich nicht nur die Bewohner:innen und Ortsbeiräte der Stadtteile.
- *Fußverkehr*  
Bislang sind nicht einmal ernsthafte Überlegungen für die Erstellung einer Konzeption zum Aufbau eines Haupt-Fußwegenetzes bekannt. Die Definition eines solchen Grundnetzes müsste beinhalten, dass die Strecken entsprechend ihrer Funktion und des Aufkommens qualitativ hochwertige Standards aufweisen müssen, um das Laufen und Spaziergehen wieder attraktiv zu machen.  
Beim Großteil des Mainzer Gehwegbestandes werden die Standards heutiger Regelwerke und Normen nicht erfüllt. Oft wurde die Mindestbreite für Gehwege von 1,50m, die laut Richtlinien für dörfliche Verhältnisse konzipiert sind, auch auf städtische Situationen in Mainz angewendet. Für das eigentlich schon seit Jahren überfällige systematische Abstellen dieser grundlegenden Mängel gibt es keine Anzeichen. Dies führt zu einer Ungleichbehandlung der Verkehrsarten, die weit über die offensichtliche Flächenungerechtigkeit hinausgeht.
- *Lebenswerte Straßen, kinderfreundliche Wohnumgebung, Naherholung*  
Begrünte, klimafreundliche Straßen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität dürfen nicht allein im Zuge von Neubausiedlungen entstehen. Vielmehr muss es darum gehen, den Bestand allgemein und besonders in verdichteter Bebauung zu untersuchen und urbanes Leben mit vielen Ideen und Initiativen wieder lebenswerter zu gestalten. Die Nahmobilität muss gezielt gestärkt werden.

Andere Städte - vor allem im benachbarten Ausland wie z.B. Wien, Graz und Groningen - sind schon seit längerem aktiv damit befasst, den öffentlichen Raum neu zu definieren und wohnlicher zu gestalten. Dort hat der Aufbruch im Sinne der dort lebenden Menschen bereits begonnen. Unter Einbeziehung und Mitwirkung der Bürger:innen.

So hatte z.B. auf Grundlage eines Mobilitätsplanes die Stadt Gent (ca. 260.000 Einwohner) einen Mobilitätsplan mit der Vorgabe entwickelt, den Anteil der Pkw-Fahrten an allen Wegen auf 27 % im Jahr 2030 zu halbieren. Kern des Planes war die Schaffung einer vom Pkw-Durchgangsverkehr weitgehend befreiten Innenstadt. Die Umsetzung der eingeleiteten Maßnahmen im Jahr 2017 führte zu einer abrupten Veränderung der Verkehrsmittelwahl, sodass das Ziel bereits 2019 erreicht wurde.<sup>2</sup> Mit einer zielgerichteten integrierten Verkehrsplanung und deren konsequenter Umsetzung lassen sich offenbar Veränderungen schneller erreichen, als wir uns es derzeit noch vorstellen können.

In Mainz hatte die temporär geringere Autonutzung wegen des Covid-19-Lockdowns im Frühjahr 2020 signifikante Auswirkungen auf das Unfallgeschehen. Wie das Polizeipräsidium Mainz mitteilte, erfolgten in 2020 gegenüber 2019 rund 21 % weniger Unfälle mit Leichtverletzten und 34% weniger Unfälle mit Schwerverletzten. Nur ein Verkehrstoter statt drei Verkehrstoten war die positive Auswirkung. Leider hat diese Zeitungsnachricht kaum etwas bewirkt. Dabei zeigt die Entwicklung auf, dass bereits mit einer leichten Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens viel menschliches Leid erspart bliebe und die Lebensqualität in unserer Stadt eklatant erhöht werden kann. Mit Sicherheit ein gesellschaftlich erstrebenswertes Ziel!

Das vorgelegte Strategiekonzept Verkehr beschränkt sich – entsprechend dem Bürgerbegehren – auf notwendige Maßnahmen im Rahmen kommunaler Möglichkeiten. Soweit zur Durchsetzung die Zuständigkeiten des Landes berührt sind, werden hier themenbezogen Empfehlungen vorgeschlagen.

Es steht aber außer Frage, dass Bund und EU den größten Steuerungsspielraum besitzen: Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung, Antriebsarten ohne fossile Brennstoffe, Überleitung des Straßengesetzes in ein Mobilitätsgesetz, Überführung der Bundesverkehrswegeplanung zugunsten einer Neuausrichtung hin zur Verkehrswende, Neuverteilung Steuermitteln bis hin zu Modifikationen von Fahrzeugrichtlinien, Straßenverkehrsordnung und Vorgaben für fußgängerfreundliche Richtlinien und vieles mehr.

<sup>2</sup> Bundesverband Wohnen und Stadtentwicklung vhw, Verbandszeitschrift Forum Wohnen und Stadtentwicklung 3/ 2021: Beitrag von Dr. Axel Stein: „Zeit für die Verkehrswende“, Berlin Heft 3 Mai – Juni 2021

## Prognose für Klima und Umwelt

„...Die Prognose einer Klimaveränderung im Sinne einer globalen Erwärmung gründet sich auf den Glashauseffekt, den bestimmte Spurengase in der Atmosphäre bewirken können. Hierzu gehören u.a. CO<sub>2</sub>, Chlorfluormethane, (Treibgase in Sprühdosen), Methan, Ammoniak und Distickstoffoxid (N<sub>2</sub>O), das unter bestimmten Bedingungen bei bakteriellen Lebensprozessen im Boden in größerem Umfang aus Nitratdünger entstehen kann; alle genannten Verbindungen nehmen stetig zu und es ist mittelfristig keine Trendänderung, zumindest keine Verminderung zu erwarten...“

Der Glashauseffekt dürfte sich als Temperaturzunahme zunächst wie bisher vorwiegend lokal konzentrieren (Großstädte, Industriegebiete); bei gleichbleibender CO<sub>2</sub>-Zunahme kann jedoch im Zusammenspiel mit den gleichsinnig wirkenden anderen Spurengasen eine merkliche Zunahme der globalen Temperatur eintreten. Die Konsequenzen eines solchen Prozesses sind im Einzelnen nicht überschaubar; gleichwohl lässt bereits die Möglichkeit des Abschmelzens arktischer Eis-massen und die Wahrscheinlichkeit der Verschiebung der bisherigen Klimazonen ein weiteres Ansteigen des CO<sub>2</sub>-Gehaltes als gefährlich erscheinen. Es muss mit Nachdruck darauf hingewiesen werden, dass unter diesem Aspekt der steigende Verbrauch fossiler Brennstoffe risikoreich ist.“

Quelle: Deutscher Bundestag 8. Wahlperiode, Drucksache 8/1.938; Bonn, 19.09.78, Punkte 1894 und 1895 - **Umweltgutachten 1978**

## Ausgangslage: Autogerechtes Straßennetz

Mit dem Mainzer Ring (A60, A643), der Bundesstraße 40 (Pariser Straße über Kaiserstraße bis Theodor-Heuss-Brücke), der B9 (Laubenheim) ist die Landeshauptstadt Mainz mit leistungsfähigen und planfreien – d.h. kreuzungsfreien - Trassen an das Fernstraßennetz angebunden.

Ungeachtet der Diskussion um den Klimawandel werden derzeit mehrere Abschnitte dieses Netzes ausgebaut, andere Abschnitte mit zusätzlichen Fahrspuren sind geplant. Diese Bauvorhaben sind mit erheblichen Eingriffen und einem hohen Kostenaufwand verbunden.

Selbst für das Naherholungsgebiet Gonsenheimer Wald, welches amtlich als Landschafts- bzw. in Teilen als Naturschutzgebiet ausgewiesen ist, sind derzeit ernsthaft Überlegungen für einen Ausbau auf sechs Fahrspuren zuzüglich zwei Standspuren geplant.

Auch das ins Stadtgebiet führende Landes- und Kreisstraßennetz ist hochwertig angelegt und mit mehrspurigen Anlagen, Abbiegespuren und Grünphasen an Ampelanlagen gekennzeichnet.



Darüber hinaus werden weit mehr als 10.000 Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum angeboten. In Großstädten parken im Bundesdurchschnitt 31 % der Pkw im öffentlichen Straßenraum.<sup>3</sup> Die meisten sind kostenlos und ohne Einschränkungen verfügbar, andere gegen geringe Gebühren nutzbar. Die erhobenen Anliegergebühren von 2,50 € pro Monat gleichen nicht einmal die Verwaltungskosten aus. Die Ausgaben hierfür werden nicht von den Nutzern im Sinne des Verursacherprinzips, sondern von der Allgemeinheit über Steuermittel oder Straßenreinigungs-Gebühren getragen. Entgangene Einnahmen dieser Flächen werden nicht einmal kalkulatorisch ermittelt, um für die politische Diskussion zur Finanzierung der Verkehrsaufwendungen eine fachliche Grundlage zu erhalten.

<sup>3</sup> Quelle Mobilität in Deutschland -MID Ergebnisbericht 2017, Abbildung 47 Art des Fahrzeugstellplatzes zuhause nach Raumtyp. Hier Kategorie Regiopole und Großstadt.

Des Weiteren stehen den Verwaltungsausgaben für den Verkehrsbereich, insbesondere den Personalkosten für den Verkehrsbereich, keine Einnahmen gegenüber. Kommunale Defizite, die sich aus entgangenen Einnahmen und entstandenen Ausgaben für Bau und Unterhalt von Straßen für die Stadtkasse ergeben, werden gar nicht ermittelt. Somit können diese Kosten den einzelnen Verkehrsarten nicht zugeordnet und damit auch nicht vermindert werden.<sup>4</sup>

Nutznieser sind all diejenigen Personen, die sich ein Auto leisten können. Wer niedrige Löhne hat, ist im Nachteil. Entweder verschlingen Kauf und Unterhalt des Pkw einen Großteil des Nettoeinkommens. Oder wer sich kein Auto leisten kann, ist weniger mobil.

Insgesamt handelt es sich um ein über Jahrzehnte gewachsenes Straßennetz, das primär auf die Verbesserung und Bewältigung des massenhaften Autoverkehrs ausgerichtet war und ist. Für andere sind die Mobilitätsbedingungen deutlich schlechter: Schmale, oft desolate Geh- und Radwege sind wenig komfortabel und führen zu unnötig langen Wege- und Reisezeiten.

Ein mit dem Straßennetz für den Kfz-Verkehr vergleichbares, alternatives Angebot für umweltfreundliche Verkehrsmittel gibt es in Mainz nicht. Selbst die vor wenigen Jahren gebaute Straßenbahn-Neubautrasse ‚Mainzelbahn‘ kreist auf Umwegen um das Universitätsgelände herum und verfügt selbst im Außenbereich nicht über mehr als zwei Gleise, so dass keine Stand-, Ausweich- und Überholmöglichkeiten bestehen, wie sie im Straßennetz für den Autoverkehr längst Standard sind.



*Sinnbild der autogerechten Stadt: Alicebrücke mit neun Spuren für den motorisierten Verkehr. Eine Flächen-gerechtigkeit gegenüber dem nicht motorisierten Verkehr ist nicht gegeben. Trotz hohem Aufkommen im Umfeld des Hauptbahnhofes sind für Fußgänger und Radfahrer:innen nur Minderbreiten vorgesehen. Das hohe Kfz-Verkehrsaufkommen mit Schwerverkehr verschleißt Brücken vorzeitig. Nehmen Pkw- und Lkw-Verkehr ab, sinken die Traglasten. Die Brücken halten länger. Für nachfolgende Generationen sinken die Erhaltungskosten.*

## Alternative: Menschengerechte Verkehrswende

All dies ist uns selbstverständlich geworden. Aber die von Menschen verursachte Klimaerwärmung zwingt uns, unser bisheriges Verhalten im Verkehr bzw. das allgemeine Konsumverhalten in Frage zu stellen und nachhaltig zu verändern. Vor dem Hintergrund langer Planungsvorlaufzeiten größerer Bauprojekte muss eine Richtungsänderung sofort eingeleitet werden, zugunsten neuer Leitbilder für Wohnen, Verkehr und damit unser gesamtes (Zusammen-) Leben.

An der Finanzierung wird die Verkehrswende nicht scheitern: Jedes Jahr werden weiterhin Milliarden Steuermittel vom Bund, den Ländern und Kommunen zum Neu- und Ausbau sowie Erhalt des Straßennetzes bereitgestellt. Immer noch wird das bundesdeutsche Autobahnnetz, welches weltweit zu den dichtesten gehört, unter der Zielsetzung ‚Steigerung der Leistungsfähigkeit‘ weiter ausgebaut. Im Prinzip sollen im gesamten Rhein-Main-Gebiet die Autobahnen um eine Spur erweitert werden. Noch schnellere Straßen für noch mehr Verkehr (hauptsächlich für den Lkw-Verkehr) sind jedoch nicht nötig, wenn eine Verringerung des Autoverkehrs angestrebt wird.

<sup>4</sup> Die Universität Kassel hat unter der Leitung von Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer in der Studie „Ökonomischer Vergleich kommunaler Verkehrssysteme“ für drei Städte ermittelt, dass der Kostendeckungsgrad des Kfz-Verkehrs in den untersuchten Städten unterhalb des Kostendeckungsgrades des ÖPNV liegt und die Zuschüsse für den Radverkehr im Vergleich gering ausfallen. Mit der Stadt Kassel war auch eine Stadt in vergleichbarer Größe zu Mainz dabei: Der absolute Zuschuss für den Radverkehr belief sich auf 0,3 Mio. €, dagegen 34 Mio. € für den Kfz-Verkehr, 28 Mio. € für den ÖPNV und 8 Mio. € für den Fußgängerverkehr (Kassel 2009 bis 2011).

Für die Verkehrswende müssen nicht mehr Steuermittel als heute aufgebracht werden. Es genügt primär ein Umschichten der vorhandenen Mittel. Hinzu sollte eine andere Verteilung zwischen dem Bund, den Ländern und Kommunen erfolgen, damit diese den Kraftakt sowohl investiv als auch organisatorisch mit ausreichend personellen Ressourcen bewältigen können.

Aufwendig ist vor allem der vergleichsweise kostenintensive Ausbau des regionalen und städtischen Schienennetzes. Dieser ist in Ballungsräumen vergleichbar mit dem Niveau des Autobahnbbaus. Der Bau von Radwegen inklusive Schnellradwege sowie der Ausbau von Gehwegen mag temporär ebenfalls größere Mittel zur Beseitigung des Investitionsstaus erfordern, wird dauerhaft jedoch die Erhaltungskosten des Straßennetzes senken: Die asphaltierte Straßenfläche wird langfristig aufs Stadtgebiet bezogen kleiner. Bei Umwandlung von Fahrspuren zu Radspuren wird die Traglast für Fahrbahnen und Brücken geringer. Insbesondere Kommunen, die wie Mainz fast durchweg über defizitäre Haushalte klagen, werden davon profitieren.

Um die Kosten des Verkehrs sozialer zu gestalten, sollten gerechterweise diejenigen Personen, die eine Leistung nutzen, angemessen an der Finanzierung beteiligt werden (Verursacherprinzip). Der Kfz-Verkehr profitiert dabei bislang durch eine gewachsene perfide intransparente Ansammlung von direkten und verschleierte Vergünstigungen, die hier nur beispielhaft dargestellt werden:

- Milliarden Kosten pro Jahr für die Folgen von Verkehrsunfällen: Die Krankenhaus- und Gesundheitskosten trägt die Allgemeinheit zu gleichen Anteilen, ob mit oder ohne Autobesitz (12,9 Milliarden € für Personenschäden).<sup>5</sup>
- Steuerliche Subventionen zum Kauf oder Verkauf von Pkw (diverse Programme)
- Abwrackprämie für LKW (alte gegen neue Diesel-Fahrzeuge, 1. Halbj. 2021: 60 Mio. €)
- Steuerermäßigung für Dienstwagen ohne die sonst übliche Begrenzung absetzbarer Mittel
- Energiesteuervergünstigung für Dieselmotoren (7,757 Mio. €, 2014)<sup>6</sup>
- Entfernungspauschale (5,1 Milliarden € 2012)<sup>7</sup>
- Pauschale Besteuerung für privat genutzte Dienstwagen (mindestens 3,1 Milliarden € 2012)<sup>8</sup>
- Biokraftstoffe (1,047 Milliarden € 2012)<sup>9</sup>
- Kostenloses Parken im öffentlichen Verkehrsraum
- Defizite durch Kfz-Verkehr: Personal- und Verwaltungsausgaben auf kommunaler Ebene
- Beseitigung von Umweltschäden, Ausgaben für Gebäudeerhalt zu Lasten der Allgemeinheit
- Erhöhte Kosten für Wasseraufbereitung durch Verschmutzung
- Fonds zur Umstrukturierung der Automobilindustrie 2021 -2025 (1,0 Milliarde €); die Automobilindustrie profitiert zudem erheblich vom Kurzarbeitergeld, trotz Milliardengewinne.

Diese, von der Bundesregierung teilweise selbst ermittelte und als solche bezeichnete, umweltschädlichen Subventionen in Deutschland beeinflussen die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung erheblich. Die sonst so oft beschworene Ablehnung „dirigistischer Eingriffe in den Wettbewerb“ gilt offenbar nicht für den Verkehrssektor. Die „Freie Wahl der Verkehrsmittel“ wird so ad absurdum geführt. Vorrangiges Ziel ist daher zunächst eine gesetzliche und steuerliche Gleichbehandlung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zum vielfältig subventionierten Autoverkehr. Diese liegt bislang noch in weiter Ferne. Aufgrund der durch den Kfz-Verkehr (besonders dem Güterverkehr) verursachten gesellschaftlich zu tragenden Folgekosten der verursachten Umweltbelastungen wären eigentlich Steuererleichterungen und Subventionen der umweltfreundlichen Verkehrsarten vorzusehen.

---

<sup>5</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen bast: Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in 2019: 12,86 Milliarden € Personenschäden (sowie 21,04 Milliarden € für Sachschäden).

<sup>6</sup> Umweltbundesamt: Umweltschädliche Subventionen in Deutschland, Aktualisierte Ausgabe 2016, Seite 42

<sup>7</sup> Umweltbundesamt, a.a.O., Seite 43

<sup>8</sup> Umweltbundesamt, a.a.O., Seite 47

<sup>9</sup> Umweltbundesamt, a.a.O., Seite 49

## Den Faktor Mensch einplanen

Fast alle Umfragen zum Thema Klima und Umwelt zeigen eine große Bereitschaft der Bürger:innen etwas für die Umwelt tun zu wollen, selbst wenn es für sie mit höheren Ausgaben verbunden wäre. Zwei Drittel sehen Deutschland schon heute vom Klimawandel betroffen, lediglich drei Prozent schließen das komplett aus.<sup>10</sup> Von Randgruppen abgesehen, herrscht in der Gesellschaft ein breiter Konsens.

Zwischen Wollen und Tun liegen jedoch oft Welten. Im Großen wie im Kleinen. Schon der Vorschlag zum Reduzieren von Stellplätzen erzeugt vor Ort oft Widerstände, die mitunter ein ganzes Projekt zum Scheitern bringen. Unter Druck knickt die Stadtverwaltung schnell ein, wenn sie keine politische Rückendeckung hat. Die Schere im Kopf setzt bei den Verwaltungsangestellten schon bei der Erstellung des Planentwurfs ein. Nicht nur in Wahlkampfzeiten werden gute Entwürfe durch politische Beschlüsse in Kompromissentscheide umgewandelt, so dass Nutzen und erhoffte Wirkungen ausbleiben. Während die eine Seite der Betroffenen über umgesetzte Anordnungen schimpft, ist die andere enttäuscht und sieht für sich keinen wirklichen Nutzen. Das Aufmalen von sogenannten „Schutzstreifen“ für Radfahrende zu Lasten einzelner Stellplätze ist hierfür ein Beispiel. Die Politikverdrossenheit steigt.

Aus Sorge vor möglichen Widerständen in der Bevölkerung fallen die Schritte zur Veränderung klein aus. Die Kluft zwischen SOLL (Leitziel 1,5-Grad-Ziel) und IST (tatsächliche Umsetzung) wird immer größer. Das Tempo der Klimaerwärmung nimmt jedoch keine Rücksicht auf die zögerlichen Beschlüsse der Menschheit. Ohne Verhaltensänderungen des Einzelnen und in der Summe der Menschheit insgesamt werden die Katastrophen mit voller Wucht auf uns zukommen.

## Stadtverwaltung: Leitziel leben

In dieser Konfliktlinie zwischen Anspruch und Wirklichkeit stecken auch die Mitarbeiter:innen der Stadtverwaltung. Innerhalb der Verwaltung gibt es zudem viele Strukturen, die dem Ziel einer grundlegenden Veränderung entgegenstehen. Das ist zum einen die bestehende Aufgabenverteilung und Budgetzuteilung, zum anderen gibt es auch hier Mitarbeiter:innen, die prinzipiell von Veränderungen wenig halten. Das Beharrungsvermögen eingespielter Vorgänge, das Umsetzen alter Planungen, die eigentlich längst überholt sind, erzeugen im Diskurs innerhalb und zwischen den verschiedenen Organisationseinheiten Widerstände, die lähmend und damit bremsend wirken.

Folglich wird die sogenannte Verkehrswende nur dann Erfolg haben, wenn innerhalb der Verwaltung eine breite Akzeptanz für ein neues Leitziel erreicht wird und mit einer Neustrukturierung der Verwaltung verbunden ist. Mit der Ausweisung von einzelnen Stellen für bestimmte Beauftragte, z.B. einer Stelle für Klimabeauftragte oder dem RadFahrbüro, ist es dabei nicht getan. An grundlegenden Umschichtungen führt kein Weg vorbei, wenn die Weichen für Verkehrsplanung, Bau und Betrieb von Straßen neu gestellt werden sollen.

Das erfordert vom Stadtvorstand ein aktives Handeln auf Basis einer breiten und kontinuierlichen Unterstützung des Stadtparlamentes. Die Verwaltung muss auf eine dynamische Struktur verändert und auf das neue Leitbild eingestimmt werden, - auch um sich auf verändernde Umfeldbedingungen kurzfristig einstellen und umplanen zu können.

Verkehrswende als Daueraufgabe erfordert das Erstellen eines Personalentwicklungskonzeptes. Wer eingefahrene Gleise verlassen will, muss die Verwaltungsleitung überzeugen und hinter sich bringen, beim Umsetzen der neuen Struktur passende Weiterbildungen und Schulungen für die Mitarbeiter:innen anbieten und der gesamten Verwaltung Erfordernis und Bedeutung darzulegen. Die Neuorganisation der Verwaltung muss strategisch angelegt sein, um abteilungsübergreifend wirkungsvoller und effektiver zusammenzuarbeiten. Fehler der Vergangenheit sind aufzuarbeiten und künftig zu vermeiden wie nachfolgende Beispiele zeigen:

---

<sup>10</sup> Artikel Frankfurter Rundschau am 26. Juni 2021 „Vom Wollen zum Machen“ mit Ergebnissen einer Studie von „More in Common“

## Tabelle Misslungene Abstimmungen

| <b>Missachtung der Belange von Fußgängern und Radfahrenden (Beispiele) in der jüngsten Vergangenheit</b>                                                                                                                                                                                                      | <b>Abstimmungsbedarf</b>                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| <i>Binger Straße/ Hotelbau (2019?)</i><br>Obwohl stadteinwärts weder ein regelkonformer Gehweg, noch ein Radweg vorhanden ist, wurde der Neubau eines Hotels ohne die Auflage, eine Arcade zu bauen, genehmigt.                                                                                               | Stadtplanung Bauleitplanung<br>Baugenehmigung<br>Verkehrswesen |
| <i>Ebersheim/ Töngesstraße/ In den Teilern</i><br>Fehlender Durchweg zwischen zwei Bushaltestellen und dem REWE-Getränkemarkt erschwert die Anfahrt mit Lastenrädern. Ankauf von Flächen wird nicht getätigt. Ist Vorkaufsrecht möglich oder wurde die Sicherung per Bauleitplanung verpasst?                 | Liegenschaftsamt<br>Bauleitplanung<br>Verkehrsplanung          |
| <i>Elbestraße/ Neubau Einkaufszentrum Gleisbergzentrum</i><br>Der schmale Seitenraum für Fußgänger und Radfahrende, der auch als Zufahrt zum Einkaufszentrums EKZ und als Schulweg dient, hätte vermieden werden können, wenn das Gebäude des EKZ zwei Meter weiter abseits der Straße errichtet worden wäre. | Stadtplanung – Baugenehmigung<br>Verkehrswesen                 |
| <i>Im Niedergarten/ Bau eines Erdwalles (2020)</i><br>Eine als Trampelpfad stark genutzte Radwegverbindung wurde durch Bau eines Erdwalls unterbrochen. Folge: Umweg und Hinlenkung zu einer ungesicherten Querung.                                                                                           | Grünflächenamt (?)<br>Verkehrswesen                            |
| <i>Hattenbergstraße/ zwischen den Bahnbrücken/ Zwerchallee (2021)</i><br>Bei einer grundhaften Erneuerung wurde ohne jeden Bedarf stadtauswärts 2 Kfz-Fahrspuren eingerichtet, statt den Platz einer (überflüssigen) Fahrspur für einen breiten Radweg mit Sicherheitsabstand zu nutzen.                      | Verkehrswesen – Verkehrswesen<br>(abteilungsintern)            |
| <i>Messe Gelände Hechtsheim (2021)</i><br>Die Zugänglichkeit des Geländes aus Süden und Westen wurde nicht erhalten. Flächen wurden verkauft oder nur Nutzung überlassen.                                                                                                                                     | Stadtplanung Bauleitplanung<br>Baugenehmigung<br>Verkehrswesen |
| <i>Bereich Zollhafen/ Zufahrt zur Kaiserbrücke (2019)</i><br>Der Neubau der Wendeanlage der Straßenbahn zum Zollhafen führt zu einer unnötig engen und unkomfortablen Zufahrt für Radfahrer:innen, die vom Zollhafen zum Radweg auf der Kaiserbrücke wollen.                                                  | Mainzer Verkehrsbetriebe,<br>Stadtplanung, Verkehrswesen       |
| <i>Elbestraße/ Breite Straße/ Neuanlage Fußgängerampel (2020)</i><br>Anstelle eines Zebrastreifens wurde eine Fußgängerampel eingerichtet, ohne die Belange des Radverkehrs zu beachten. Fußgänger und Radfahrer:innen behindern sich nun gegenseitig auf engem Raum. Zeitverluste inklusive.                 | Verkehrswesen – Verkehrswesen<br>(abteilungsintern)            |

Die Verkehrswende soll als Querschnittsaufgabe der gesamten Verwaltung angesehen werden. Die Verwaltungsleitung sollte entsprechende Prozesse ausarbeiten, anordnen und von den Mitarbeiter:innen einfordern.

## Weiterbildung im Rahmen der Personalentwicklung und des Personalmanagements

Ziel ist es, in den jeweiligen Abteilungen das Erkennen der Belange der anderen Verkehrsarten zu schulen. Im ersten Schritt sind die möglichen anderen Abteilungen über mögliche Folgen oder sich auftuende Chancen (Bauflächen werden frei) zu informieren und Stellungnahmen abzurufen.

Innerhalb der Abteilung Stadtplanung bzw. Verkehrswesen ist zu prüfen, ob eine Bewertung über im Sinne der Verkehrswende zielführender oder ob unerwünschter Interdependenzen zwischen den Verkehrsarten erforderlich ist.

Bei Versetzung oder Aufgabenwechsel von Mitarbeiter:innen sollen Hilfen für die Bearbeitung der neuen Aufgabenstellungen von vornherein eingeplant werden, - auch um Widerstände und Ängste im Frühstadium zu erkennen oder entgegenzuwirken. Neben allgemeinen Hilfen zur Einarbeitung sollte eine Vermittlung der Kenntnisse der zu beachtenden Regelwerke, Normen und den Stand der Technik helfen. Engagiertes Verhalten hängt in hohem Maße von dem Arbeitsklima und der Einstellung der Vorgesetzten zu ihrem – ggf. neu zusammengesetzten - Team ab.

Tabelle: Organisationsübergreifender Abstimmungsbedarf in der Nahmobilität



Das Leitziel *Verkehrswende* muss als Teamaufgabe von allen gelebt werden und von den Vorgesetzten eingefordert werden.

Es müssen darauf abgestimmte Prozesse erstellt werden, in denen die Leitziele Verkehrswende und Klima als Querschnittsaufgabe dargestellt sind. Aus den Vorgaben soll für alle Mitarbeiter:innen klar festgelegt sein, wann und wie mit abteilungsübergreifenden Aufgaben umzugehen ist und wer in welcher Phase einzubeziehen ist.

Wie wichtig die Koordination und Berücksichtigung der Interessen auf allen Verwaltungsebenen ist, zeigt auch der Masterplan ‚Gehen‘ des Österreichischen Ministeriums für Verkehr, dem Ministerium für ein lebenswertes Österreich: Dort steht Koordination an erster Stelle des Maßnahmenkatalogs.<sup>11</sup>

## Einbeziehen der Bürger:innen

Derzeit liegt für die Stadt Mainz weder ein integrierter Verkehrsentwicklungsplan, noch ein Zielnetzplan für den Fußgänger- und Radverkehr vor.

Einzelprojekte wie der Schutzstreifen am Xaveriusweg werden isoliert und für die Öffentlichkeit überraschend umgesetzt, ohne dass zuvor eine Routenplanung oder eine langfristige Zielsetzung erkennbar wird. Geschweige denn, dass die Bürger:innen zu den Bedürfnissen und Notwendigkeiten befragt werden. Die Planung einer radfahrgerechten Erschließung der Universität Mainz würde sicherlich nicht den Xaveriusweg als höchste Priorität präferieren, da er eine Nebenbeziehung bedient, und das Projekt nicht durchgängig radfahrgerecht zu wichtigen Zielpunkten weitergeführt wird.

Wer z.B. auf kurzem Weg von der Universität via Xaveriusweg über die Obere Zahlbacher Straße zur Uniklinik oder Altstadt fahren möchte, müsste in Höhe des Römischen Aquäduktes die Schottergleise der Tram ohne jede Querungshilfe queren, um zu dem kurzen Fußweg zum Zahlbacher Steig zu kommen. Alternativ muss ein 350m langer Umweg über den Unteren Zahlbacher Steig bis Kreuzung Backhaushohl in Kauf genommen werden. Bei täglicher Hin- und Rückfahrt führen schon diese kleinen Umwege zu Verdross, Zeitverlusten und darüber hinaus auch unnötige Gefahrpunkte durch Mischverkehr mit Kfz-Verkehr.

Das Einbinden der Bevölkerung und von Interessenverbänden, um Leitziele zu erarbeiten, ist daher ein ganz wesentlicher Aspekt der politischen Beschlussfassung und der notwendigen Akzeptanz.

Eine weitere Wirkung entsteht durch die gewonnene Planungssicherheit, die durch einen langfristig ausgelegten Verkehrswendeplan entsteht. Ist zum Beispiel eine Strecke als Kernroute im Radwege-Zielnetz enthalten und beschlossen, ist die Richtung der nachfolgenden Planungsschritte für

<sup>11</sup> Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit): Masterplan Gehen, - Strategie zur Förderung des Fußgängerinnenverkehrs in Österreich, Wien 2015

die Anlieger und Betroffenen grundsätzlich schon Jahre im Voraus absehbar. Denn die Planungen und straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen auf diesen festgelegten Routen werden primär auf die Verbesserung der Belange der Radfahrenden ausgerichtet sein. Für diese ist ein ausreichender Flächenbedarf, Ausweiten der Leistungsfähigkeit und Optimieren der Sicherheit zu sorgen.

Um die Bürger:innen einzubinden, gehört ganz wesentlich die Transparenz der Planungen von Anfang an dazu: eine Offenlegung der Gründe für die Maßnahmen, die Vorlage von Planungsentwürfen und möglicher Alternativen.

Hier fehlt es in Mainz oftmals an qualifizierten Erhebungen von Kerndaten für die einzelnen Verkehrsarten und deren Wechselwirkungen auf das betroffene Umfeld. Dauerparker blockieren wertvolle Flächen und nehmen Fußgängern und Radfahrer:innen den nötigen Bewegungsraum. Schon wenige abgestellte Pkws von Beschäftigten können im Laufe des Tages für hunderte Betroffene Beeinträchtigungen oder Gefährdungen nach sich ziehen. Ein Vorteil für wenige zu Lasten vieler. Diese Kennziffern müssen als zwingend notwendige Grundlagen erfasst und in die Abwägung und den Diskurs eingebracht werden.

Das Reduzieren von Fahrspuren des Kfz-Verkehrs ist kein Selbstzweck, sondern ist zu begründen. So gründet der autogerechte, vierspurige Ausbau der Binger Straße darauf, so schmale Seitenräume übrig zu lassen, die nicht einmal die Mindestbreiten von Geh- und Radwegen zulassen. Das beinhaltet bewusst ein Umsetzen und Priorisieren zugunsten des Kfz-Verkehrs und zu Lasten der Mobilitätschancen nichtmotorisierter Menschen.

Die Beseitigung dieser in Cityrandlage gelegenen Mängel führt zwingend zur Wegnahme einer Autospur stadteinwärts. Mit der Folge von Fahrzeitverlängerungen im morgendlichen Berufsverkehr um mehrere Minuten. Daraus ergeben sich Wechselwirkungen und Vorteile bei den anderen Verkehrsarten. So kippt der bisher künstlich durch die autogerechte Planung hergestellte Reisezeitvorteil des Autos mit einem Schlag zugunsten des Radverkehrs. Auch der ÖPNV profitiert von den länger gewordenen Fahrzeiten des Autoverkehrs, weil die Reisezeitdifferenzen kleiner werden.

Dabei zielt der Wegfall einer Kfz-Spur stadteinwärts nicht einmal auf die Stärkung der Verkehrswende ab, sondern beinhaltet lediglich die längst überfällige Beseitigung unzumutbarer Verhältnisse für den Fuß- und Radverkehr.

Ursachen und Wirkungen dieser Maßnahme sollten von der Stadt aber dennoch plausibel aufgezeigt werden. So wird Politik nachvollziehbar, durchsetzbar und konsensfähig. Auch wenn einzelne Betroffene ihre Ablehnung weiter kundtun werden, wird die Umsetzung des Projektes nicht gefährdet.

Bleiben dagegen Grunddaten zum Verkehrsgeschehen und deren Wirkungen aus, lässt sich wohl kaum eine ernsthafte, ehrliche Bürgerinformation und „Beteiligung“ zur Neugestaltung des Straßenraumes vorbereiten. Für die Darlegung von Zusammenhängen und Begründung der geplanten Maßnahmen fehlt es oft an Erhebungen zur Parkraumbelastung, Daten zum Fußgänger- und Radverkehr und sonstigen örtlichen Rahmenbedingungen, die zu beachten sind. Oft fehlt es in den Kommunen an Mitteln, um kontinuierliche und fundierte Datenerhebungen vorlegen zu können. Die Stadtverwaltung sollte jedoch in die Lage versetzt werden, die notwendigen fachlichen Grundlagen projektbezogen zu ermitteln und der Öffentlichkeit darzulegen. Bürgerbeteiligung sieht ein Einbeziehen vor und darf sich nicht auf das Vorstellen der Planungsabsichten beschränken.

Das „Mitnehmen“ der Bürger:innen erfordert daher im Vorfeld von Maßnahmen personelle Aufwendungen („Kümmerer“) im Sinne der Umsetzung des neuen Leitbildes.

Erforderlich für ein erfolgreiches Mitwirken ist:

- ein Erfassen des Zustandes im Bestand der Geh- und Radwegnetze
- Ermittlung von Zeitverlusten
- Abwägung möglicher Alternativen
- verständliche Aufbereitung der Planungen

Aus der Erstellung eines zeitlich differenzierten Ausbauplanes ergibt sich der mittel- und langfristige Finanzierungsbedarf auf Ebene der Gesamtstadt. Die haushaltsrechtliche Sicherung zur Beseitigung von Mängeln ist gerade im Fuß- und Radverkehr sehr wichtig für den Erhalt der Mobilitätschancen.

## Fahrradstadt Mainz

Viele Mainzer trauen sich nicht, auf den verkehrsreichen Straßen der Stadt im Mischverkehr mit dicht überholenden Autos zu fahren. Da helfen auch keine Schutzstreifen oder schmale Radwege ohne Sicherheitsabstand. Und die vielen vorhandenen Radwege, die vor der nächsten Kreuzung - also dort, wo es noch gefährlicher wird - unvermittelt enden, verhindern eine konsequente Nutzung durch die Allgemeinheit.

Zum Aufbau eines zusammenhängenden Radwegenetzes bedarf es der Planung und Definition eines örtlichen und überörtlichen Radnetzes. Eigentlich eine Selbstverständlichkeit. Klimaschutz gelingt nur, wenn der Radverkehr Teil eines integrierten, verkehrsmittelübergreifenden Gesamtverkehrskonzept ist, bei dem Autofahrten zunehmend unterbleiben, weil es sich nicht lohnt ins Auto zu steigen.

Dieses langfristig anzulegende Zielnetz zeigt aber nur dann Wirkung auf das Verkehrsverhalten, wenn mit der Umsetzung eine Anhebung von Qualitätsstandards auf den Radwegen einhergeht. Gerade auf diesem Bereich ist der Großteil Mainzer Radwege mangelhaft. Selbst die Realisierung jüngerer Planungen entspricht nicht immer dem Stand der Technik.

## Gewachsene Anforderungen erfordern angepasste Standards

Die seit Jahren wachsende Nutzung von Pedelecs, E-Scoutern, Lastenrädern sowie Anhängern weisen andere Fahreigenschaften in Bezug auf Geschwindigkeit, Brems- und Kippverhalten auf. Auf die gewachsenen Anforderungen ist das Radwegenetz auszurichten. Breitere Radwege sind auch in Hinblick auf den bisherigen Anstieg des Radverkehrs und auf das bei einem Ausbau zu erwartende Radpotential vorzusehen.

Die in den Regelwerken für den Straßenbau festgeschriebenen Angaben für Standard-Radwege reichen für den angestrebten Rad-Zuwachs nicht aus. Die in den *Richtlinien* der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV für *die Anlage von Stadtstraßen* (RASt 06), *Richtlinien für die Anlage von Landstraßen* (RAL 2012) und die *Empfehlungen für die Anlage von Radwegen* (ERA 2010) lassen keine oder nur sehr enge und damit gefährliche Überholmöglichkeiten zu. Die jüngst herausgegebenen Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) der FGSV gehen in ihrer Qualität über den Basisstandard hinaus. „In der Radverkehrsplanung sind somit künftig drei verschiedene Standards gültig, deren jeweilige Anwendung sich aus der Netzbedeutung und der voraussichtlichen Verkehrsnachfrage im Radverkehr ergibt“. <sup>12</sup>

Andere Bundesländer wie Hessen und Baden-Württemberg hatten bereits zuvor schon eigene Musterlösungen eingeführt, die weitgehend mit den neuen Regularien übereinstimmen und auf den Alltagsverkehr ausgerichtet sind:

- Pendler sind auf hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten, Beleuchtung und eine Verlässlichkeit beim Betriebsdienst im Sommer und Winter angewiesen.
- Trennung der Verkehrsarten mit der Möglichkeit, sicher und komfortabel andere langsamere Radwegnutzer:innen überholen zu können, Nebeneinanderfahren ermöglichen.
- Vermeiden verdreckter, zugewachsener, schadhafter, schneebedeckter und zugeparkter Radwege, um Wege zur Ausbildung, Arbeit und Einkauf alltagstauglich zu machen.
- Je höher das zu erwartende Rad-Potential ist, desto größer die Anforderungen an Leistungsfähigkeit und Qualität der Radwege.

Daher bedarf es einer differenzierten Netzgestaltung mit den drei nachfolgend beschriebenen Qualitätsstufen. Wie im Straßenbau auch, sollten sowohl die hierarchisch gegliederte Verkehrsfunktion durch Verbindung zentraler Orte gemäß Raumordnung den Ausbaustandard einer Straße bestimmen. <sup>13</sup>

<sup>12</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV), Ausgabe 2021, Seite 8

<sup>13</sup> Im Straßenbau erfolgen die Verbindungen zwischen den Oberzentren Mainz und Wiesbaden oder zum Mittelzentrum Ingelheim auch nicht über einen Feldweg oder einer schmalen Landstraße, sondern über Autobahnen. Der umweltfreundliche Radverkehr soll eine Gleichberechtigung im Ausbaustandard erhalten, zumal diese mit einem deutlich geringeren Flächenverbrauch einhergeht und mit deutlich weniger Eingriffen verbunden ist.

Analog zu diesen Anforderungen sind folgende Kategorien einzuführen. Da bei den neuen Standards für die gleiche Kategorie unterschiedliche Begriffe verwendet werden, sind diese hier nebeneinander aufgeführt:

1. **Radschnellverbindungen (RSV)**

- mit einem Radpotential von 2.000 Radfahrer:innen/Tag,
- in der Regel getrennt von Flächen anderer Verkehrsarten
- eine Mindestlänge von in der Regel 5 km (Bund/Länder-Vereinbarung 10km)
- durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit 20 - 25km, Sichere Befahrbarkeit 30 km/h
- Mittlere Zeitverluste durch Anhalten /Warten innerorts max. 30 s/km <sup>14</sup>

2. **Rad-Direktverbindungen (RDV), Vorrangrouten (RVR)** <sup>15</sup>

- Radfernwege, Regionale Radrouten, eigenständige Verbindungsfunktion im Radnetz
- mit hoher Radverkehrsstärke
- durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit 20 -25km, Sichere Befahrbarkeit 30 km/h
- Mittlere Zeitverluste durch Anhalten /Warten innerorts max. 35 s/km

3. **Sonstige Radverbindungen (RV, Basisstandard ERA)** <sup>16</sup>

*Nachfolgend eine Auswahl grundlegender Standards für innerstädtische Formen der Radverkehrsanlagen:*

**Radschnellverbindung RSV, Getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr mit Einrichtungsverkehr**

Nebeneinander: drei Radfahrende auf gleicher Höhe (vergleichbar mit dreispurigen Kfz-Fahrspuren pro Richtung)

Breite: ≥3,00m Rad (+ 2,50m Fuß, inkl. ≥0,30m Begrenzungstreifen auf dem Gehweg)

Sicherheitstrennstreifen: ≥0,75m zur Fahrbahn, ≥1,00m zu Längsparkständen

**Radschnellverbindung RSV Getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr mit Zweirichtungsverkehr**

Nebeneinander: vier Radfahrende auf gleicher Höhe (vergleichbar mit vierspurigen Kfz-Fahrspuren)

Breite: ≥4,00m Rad (+ 2,50m Fuß inkl. ≥0,30m Begrenzungstreifen auf dem Gehweg);

Sicherheitstrennstreifen: ≥1,00m zur Fahrbahn, 1,00m zu Längsparkständen

**Radfahrstreifen:** 3,25m (inkl. 0,25 Breitstrich) oder 3,25 (+1,00m Sicherheitsstreifen zum Längsparken)

**Schutzstreifen:** Kein Einsatz

**Kreuzungen:** bevorzugt planfrei (Über-/ Unterführung) oder mit Bevorrechtigung

**Radvorrangroute (RVR)/ Rad-Direktverbindung RDV, Getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr mit Einrichtungsverkehr**

Nebeneinander: zwei Radfahrende auf gleicher Höhe (vergleichbar mit zweispurigen Kfz-Fahrspuren/Ri)

Breite: ≥2,50m Rad (+ 2,50m Fuß, inkl. ≥0,30m Begrenzungstreifen auf dem Gehweg)

Sicherheitstrennstreifen: ≥0,75m zur Fahrbahn, ≥1,00m zu Längsparkständen

**Radvorrangroute (RVR)/ Rad-Direktverbindung RDV, Getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr mit Zweirichtungsverkehr**

Nebeneinander: drei Radfahrende auf gleicher Höhe (vergleichbar mit dreispurigen Kfz-Fahrspuren)

Breite: ≥3,00m Rad (+ 2,50m Fuß inkl. ≥0,30m Begrenzungstreifen auf dem Gehweg);

Sicherheitstrennstreifen: ≥1,00m zur Fahrbahn, 1,00m zu Längsparkständen

**Radfahrstreifen:** 2,75m (inkl. 0,25 Breitstrich) oder 3,25 (+1,00m Sicherheitsstreifen zum Längsparken, )

**Schutzstreifen:** 2,00m, wenn andere Lösungen nicht in Betracht kommen

**Kreuzungen:** bevorzugt planfrei (Über-/ Unterführung) oder mit Bevorrechtigung

Reduzierte Standards an Engpässen sollten nur auf kurzen Streckenabschnitten und als letzte Möglichkeit erfolgen: maximal auf 10 % bei RSV und 20% bei RDV/RVR der Gesamtstrecke.

In den Musterlösungen des Landes Hessen sind für die jeweiligen Kategorien gleiche oder ähnliche Anforderungen an Breite, Zeitverluste und anderen Kriterien vorgesehen. In Baden-Württemberg werden die Rad-Direktverbindungen als „reduzierte Radschnellwege bezeichnet. Auch Nordrhein-Westfalen differenziert bereits nach Kategorien. Insofern sind unsere Nachbarländer in der Phase der Umsetzung schon wesentlich weiter als das Land Rheinland-Pfalz.

<sup>14</sup> Vgl Land Hessen: *Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen*. Nov 2020. Siehe <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards>;

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: *Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021); Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030 über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel104b des GG.*

<sup>15</sup> Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: *Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021); Bezeichnungen für Standards, die unterhalb der Einsatzgrenzen von Radschnellwegen liegen.*

<sup>16</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswege FGSV: *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06), Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL2012) und Empfehlungen für die Anlage von Radwegen (ERA2010); hierzu gehören auch die sog. Pendleradwege des Landes RLP.*

Wird auf einigen Strecken ein Mischverkehr notwendig, so ist zu prüfen, ob das Einrichten von Fahrradstraßen möglich ist. Auf diesen Anliegerstraßen ist der Kfz-Verkehr nur ausnahmsweise zulässig. Durchgangsverkehr und Kfz-Parken sind einzuschränken. Der Begriff Fahrradstraße wurde bislang allerdings von einigen Städten missbräuchlich verwendet, indem auf der Fahrbahn lediglich das Fahrradsymbol aufgemalt wurde und sich an der Gesamtsituation der Straße mit Belastungen durch Kfz nichts verändert hatte.

Anspruch zur Einrichtung einer Fahrradstraße sollte jedoch sein, Fahrradverkehr mit hohem Aufkommen hier zu bündeln und eine 5,00 Meter (minimal 4,60m) breite Fahrgasse und 0,75m Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken. Möglichst mit Bevorrechtigung gegenüber einmündenden Straßen. Dies ist oft mit Einschränkungen des Parkens verbunden. Auch sollte entsprechend der gesetzlichen Vorgabe der motorisierte Durchgangsverkehr verringert werden.

Wichtigstes Leitziel: Radfahren soll wieder Freude machen. Möglichst in allen Stadtteilen und sogar an Hauptstraßen soll ein komfortables Fahren wieder möglich werden. Ein flüssiges Fahren ohne lange Wartezeiten und Anmeldepflicht an Kreuzungen muss zum „Roten Faden“ des Rad-Konzeptes werden. Die bisherige Ausrichtung der Aufteilung des Straßenraumes auf die Belange des Autoverkehrs müssen an die neuen Ziele angepasst werden. Vor allem auf den Hauptverbindungen soll (spurenmäßig) mehr Flächengerechtigkeit hergestellt werden.

Vierspurige Autostraßen ohne gleichzeitig vorhandene breite Radwege mit Überholmöglichkeit dürften zukünftig nur noch die Ausnahme sein. Die Planung von Verkehrswegen soll primär auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs ausgerichtet werden. Autogerechte Straßen wie Saarstraße und Binger Straße, bei denen Fußgängern und Radfahrenden lediglich Restflächen verbleiben, die nicht einmal den Mindestbreiten der Straßenbau-Richtlinien entsprechen, sind unverzüglich umzugestalten.

Bei der Potentialermittlung bilden die Zählungen des vorhandenen Radaufkommens selten die Größenordnung ab, die für das künftige Aufkommen mit fahrradfreundlicher Infrastruktur und bei zusammenhängenden Netzen zu erwarten sind. Durch die Unterdrückung der Rad-Mobilität durch eine unzureichende Infrastruktur geben Zählungen oft nur bedingt Anhaltspunkte für das zu erwartende Potential. Weil sich viele Verkehrsteilnehmer gar nicht erst trauen, mit dem Rad zu fahren. Vielmehr müssen die Einzugsbereiche von Ausbildungs- und Arbeitsplatzstandorten, Einkaufsstraßen und Freizeitaktivitäten in die Ermittlung einbezogen werden. Das Kfz-Verkehrsaufkommen kann hingegen aufgrund der Wechselwirkung im innerstädtischen Verkehr durchaus ein Indiz für mögliche Potentiale des Radverkehrs sein.

Wie zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit einer Straße im Kfz-Verkehr seit vielen Jahren üblich, sollen künftig digitale Umlegungsprogramme zur Ermittlung des zukünftigen Bedarfs im Radverkehr zur Anwendung kommen. Die Programme sollten in der Lage sein, die Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsarten aufzuzeigen.

Dazu bedarf es allerdings ausreichend viele mobile und fest installierte Dauer-Zählstellen, um ganzjährig den Ist-Bestand zu erfassen. Was für den Kfz-Verkehr zum selbstverständlichen Arbeitsumfang gehört, muss auch für den Radverkehr gelten. Die Methodik der klassischen DTV-Zählungen des Bundes, bei denen der Radverkehr von den Straßenbauämtern mitgezählt wird, kann diesen Ansprüchen nicht genügen, da er auf die Erfassung straßenbegleitender Radwege beschränkt ist. Zudem werden einige Zählstellen nur zu Berufsverkehrszeiten besetzt und Werte mit durchschnittlichen Faktoren auf den Gesamttag hochgerechnet. Das führt für den Radverkehr oft zu falschen Angaben, weil die tageszeitlichen und täglichen Schwankungen viel stärker von ortsspezifischen Gegebenheiten bestimmt werden.

### **Vorliegendes Wunschliniennetz zeitnah umsetzen**

Aus dem vorliegenden Wunschliniennetz, das der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) und das Mainzer Radforum (MRF) im Mai 2021 in Form der digitalen Karte MAPATHON der Stadt Mainz übergeben hat, gilt es nun, eine fachlich fundierte Netzplanung weiterzuentwickeln und diese in ein konkretes Ausbauprogramm zu überführen und in die Tat umzusetzen.

Um während dieser Planungsphase einen Stillstand bei der Realisierung von Projekten zu vermeiden, sind – soweit nicht anders machbar – in einem ersten Schritt auch provisorische Lösungen zeitnah umzusetzen. Diese müssen aber im Vorgriff und im Einklang auf das spätere Zielnetz erfolgen.

Mit kostengünstigen Maßnahmen kann überall dort, wo ein Handlungsbedarf besteht, durch Inanspruchnahme von vorhandenen Kfz-Spuren ein vorläufiges Einrichten von Radstreifen erfolgen. Mit rotweißen Abstandspfosten, Bügel oder sonstige Trennungen kann ein ausreichender Abstand zum fließenden, ruhenden Kfz-Verkehr und Fußgängerverkehr hergestellt werden, so dass sich alle Nutzergruppen der Radfahrer:innen sicher fühlen können.

Diese sind zudem kostengünstig. Da Bordsteine und Entwässerung im Bestand bleiben, entfallen nur vergleichsweise geringe Ausgaben für Rotmarkierungen, straßenverkehrsrechtliche Anordnungen und sonstige Anpassungen (z.B. Lichtsignalprogramme an Ampeln). In einem zweiten Schritt kann der betreffende Radweg dann regelkonform nach den heutigen Standards ausgebaut werden.

Diese Vorgehensweise wurde bereits im Radkonzept ‚Gonsenheim setzt aufs Rad‘ für den Streckenabschnitt Saarstraße/ Binger Straße beschrieben. Mit Planfall 1 und 2 werden für die Saarstraße und Binger Straße Vorschläge zur radfreundlichen Umsetzung in zwei Stufen gemacht. Somit sind auch kurzfristig effektive Maßnahmen für den Radverkehr umsetzbar. Die Baumaßnahme mit dem endgültigen Ausbau als Radschnellweg kann mittelfristig nachgeholt werden.

## Prioritäten setzen

Handlungsbedarf gibt es in allen Bereichen gleichermaßen. Es fehlen attraktive, eigenständige Radwege auf dem Weg in die Stadt, in der Innenstadt, Altstadt und der Neustadt. Und zwar Radspuren, auf denen man direkt, schnell und sicher vorankommt. In der Regel handelt es sich um schmale Radwege, Mischflächen mit dem Kfz-Verkehr (unter dem schönen Begriff „Schutzstreifen“ verniedlicht), die den allgemeinen Anforderungen des Radverkehrs nicht gerecht werden. Und schon gar keinen Anreiz zum Umsteigen vom Auto aufs Rad geben.

In den außenliegenden Stadtteilen der Stadt Mainz existieren keine flüssig befahrbaren Radstrecken, die das Radfahren im Stadtteil komfortabel macht. Da die Hauptstraßen in der Regel nicht über regelkonforme Radverkehrsanlagen verfügen, weichen Radfahrer:innen auf benachbarte Wohnstraßen aus. Sie müssen dabei Umwege in Kauf nehmen und sich zwischen parkenden Autos durchschlängeln. Für Stadtteilverbindungen wird es offenbar als selbstverständlich angesehen, Radfahrer:innen über Wirtschaftswege zu leiten. Diese sind jedoch nicht ganzjährig befahrbar, unbeleuchtet und haben einen eingeschränkten Winterdienst. In Ihrer Funktion als landwirtschaftliche Wirtschaftswege straßenverkehrsrechtlich gewidmet, dienen sie in erster Linie anderen Zwecken. Es entstehen Nutzerkonflikte aber nicht nur durch die Begegnung mit land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen, sondern auch Spaziergängern und Joggern. Auch erfolgt die Erneuerung schadhafter Wegeoberflächen nicht auf Grundlage der Anforderungen des Radverkehrs, sondern der Landwirtschaft.<sup>17</sup>

In den meisten Stadtteilen hat es in den letzten 50 Jahren einen Stillstand gegeben, was die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr betrifft. Den wenigen Verbesserungen standen immer wieder Verschlechterungen an anderer Stelle im Stadtteil gegenüber, so dass kein Gefühl des Fortschritts entstanden ist. Markierte Pkw-Stellplätze führen zu Platzenge auf den Wohnstraßen, die das Erreichen der Ortszentren erschweren.

Viele Radfahrten bestehen aus kurzen Fahrten unter 5 km. Besorgungen der Nahversorgung und Nahmobilität werden somit meist im Stadtteil abgewickelt. Die durchschnittlichen Autofahrten haben längere Strecken. Einkäufe werden seltener, aber dafür in eher großem Umfang durchgeführt. Leidtragende sind dabei die Geschäftsinhaber kleiner Läden in den außenliegenden Stadtteilen: Denn wer ins Auto steigt, wird lieber gleich zum Supermarkt oder Einkaufszentrum fahren, wo ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen. Auch die Innenstadt leidet unter dieser autoaffinen Monopolisierung der Einkaufsstätten.

Darüber hinaus existieren verstreut im Stadtgebiet Gefahrenstellen, wo die Rad-Mobilität massiv unterdrückt wird. Beispielhaft hierfür sei auf die Breite Straße in Gonsenheim verwiesen, auf der das Radfahren lebensbedrohlich ist: Radfahren erfolgt durch das Mitfahren im Kfz-Verkehr zwischen den Gleisen der Straßenbahn. Die „Dooring-Gefahren“ durch Kurzpark-Vorgänge verstärken die Gefahr, in die Rillen der Gleise zu geraten. Das hat einer Frau das Leben gekostet. Zudem müssen Radfahrer:innen mit plötzlich hinter den parkenden Autos auftauchenden Fußgängern

---

<sup>17</sup> Für Planung und Bau gelten auch nicht die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehrswesen, sondern das Arbeitsblatt DWA-A 904-1 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA), Hennef 2016 (Teil 1 Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung Ländlicher Wege)

rechnen, die die Straßenseite wechseln. Gegen aufschlagende Autotüren hilft z.B. auch kein Tempo-30-Limit.

Allen Gefahren zum Trotz, wurde von der Stadt Mainz als Baulastträger bis heute keine brauchbare Alternativroute eingerichtet.

Die kurzfristig nötige Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr umfasst drei Handlungsfelder:

- *Kerntrassen, Rad-Hauptnetz*  
Schaffen eigenständiger, breiter Radwege an Hauptrouten mit wichtiger Verbindungsfunktion
- *Stadtteilnetze*  
Planung und Umsetzung von Routen in den einzelnen Stadtteilen.
- *Ortsspezifische Gefahrenstellen und Mängel*  
Beseitigung von Gefahrenstellen, um die Unfallgefahr gezielt zu senken und damit die Mobilitätschancen für Fußgänger und Radfahrende zu erhöhen.

Alle drei Bausteine sind gleichermaßen bedeutsam. Die Prioritätensetzung von Projekten ist jeweils innerhalb der Planungsbausteine zu setzen und steht in Abhängigkeit zur Wirkung aus anderen verkehrlichen Vorhaben des integrierten Konzeptes 2030.

Daher sollten jeweils aus allen drei Kategorien Projekte in die Zeitpläne von Umsetzungsprogrammen ausgewählt werden. Die raumplanerischen Leitziele sollten – wie bisher nur im Straßenverkehr - zu konkreten Maßnahmen führen, bei denen der Umweltverbund einen höheren Stellenwert als bisher erhält. Die engen wirtschaftlichen und verkehrlichen Verflechtungen zu den Nachbarstädten sind im Sinne der Raumordnung zu berücksichtigen und von den zuständigen Baulastträgern in reale Projekte umzusetzen (s. Regionaler Raumordnungsplan RROP und Straßenbau-richtlinie RIN).

## Radverbindungen in Stadtteilen (Stadtteilnetze)

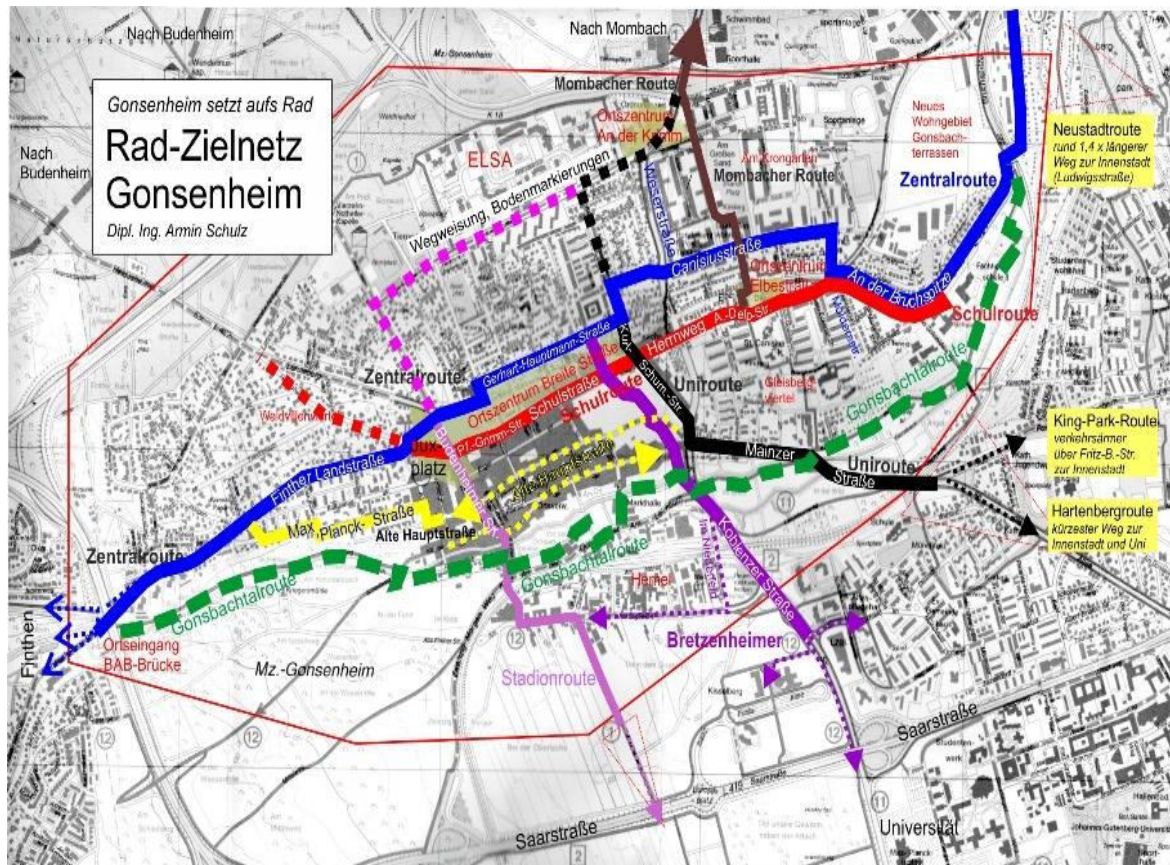
Viele Wege, zum Beispiel zur Nahversorgung und Erledigungen, sind sehr kurz. Die meisten Radfahrten in den außenliegenden Stadtteilen wie Hechtsheim, Bretzenheim oder Finthen führen daher gar nicht erst bis in die Stadt. Die Häufigkeit des Radfahrens steigt, wenn die Ortszentren schnell und sicher erreicht werden können. Um den Radanteil am Gesamtaufkommen zu erhöhen, wird deshalb eine flächenhafte Verbesserung benötigt. Alle Stadtbewohner:innen sollen künftig ihre wesentlichen Ziele generell gut und komfortabler erreichen können.

Im bereits vom ADFC und Mainzer Radforum MRF im Mai 2021 vorgelegten **Wunschliniennetz Mapathon Mainz** sind alle wesentlichen Radverbindungen für die Stadt Mainz enthalten. Sie enthalten Ziele von und zu den einzelnen Stadtteilen. Die dargestellten Routen zeigen den Bedarf an Verbindungen im gesamten Stadtgebiet auf. Allerdings müssen diese Verbindungsvorschläge bezogen auf den exakten Linien- bzw. Trassenverlauf in der nächsten Planungsebene konkretisiert werden, um daraus einzelne Planungsprojekte zu entwickeln oder straßenverkehrsrechtliche Ordnungsmaßnahmen einzuleiten. Bewusst wurde innerhalb der Stadtteile auf die Darstellung der Feinvernetzung verzichtet. Trotzdem sind statteilbezogene Radwegeplanungen von großer Relevanz.

Beispielhaft für ein solches Stadtteilnetz ist das **Konzept Gonsenheim setzt aufs Rad**, das von Dipl. Ing. Armin Schulz und dem VCD Rheinhessen im November 2020 der Stadt Mainz übergeben wurde. Dieses Konzept sieht ein Netz mit acht Routen vor, welches prinzipiell innerhalb von zwei Jahren umsetzbar ist.

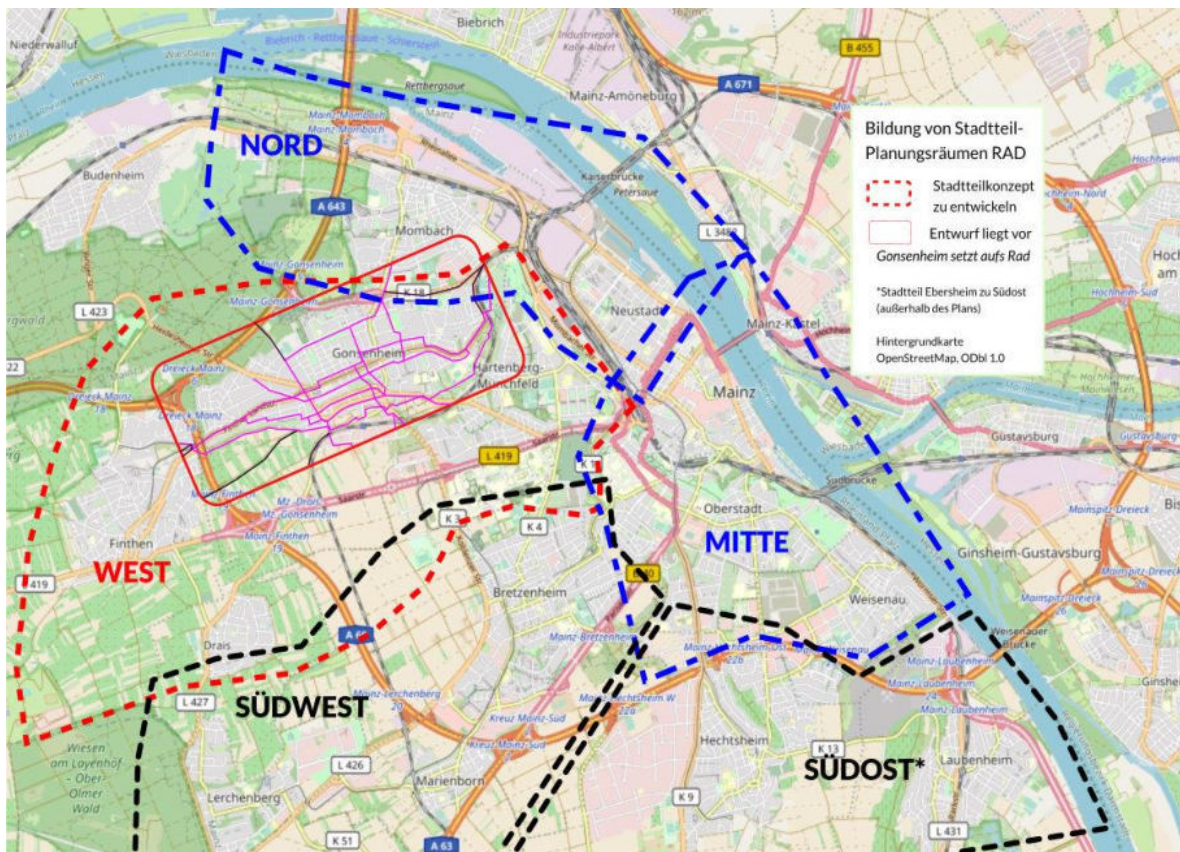
Mit ähnlicher Netzdichte soll für alle anderen Stadtteile bis 2023 die Erstellung von Radkonzepten erfolgen. Prinzipiell ist das bis 2023 machbar. Für die Vergabe von Aufträgen an Dritte wird die Bildung von Stadtteil-Planungsräumen empfohlen, die ein zusammenhängendes Netz nachbarschaftlicher Beziehungen bilden und deren radiale Routen zur Innenstadt sich überlappen. So führen die Wege zur Innenstadt von den Stadtteilen Drais, Finthen und Gonsenheim gleichermaßen über die Ausfallachse Saarstraße zur Mainzer Innenstadt. Ebenso die gemeinsame Verbindung zur Neustadt über die Gonsbachtalroute.

## Abbildung Gonsenheim setzt aufs Rad



Als ein Beispiel für die notwendige Netzdichte eines Stadtteilkonzeptes dient der Vorschlag „Gonsenheim setzt aufs Rad“

## Sinnvolle Planungsräume zum Erstellen von Stadtteil-Radkonzepten in Mainz



## Gefahrenstrecken und -stellen

Manchmal ist es auf dem Weg nur eine einzige Stelle, die subjektiv oder objektiv als unfallträchtig angesehen wird. Nicht nur ängstliche Eltern verbieten ihren Kindern hier das Radfahren (oder Laufen).

Dabei kann es sich um punktuelle Situationen an Kreuzungen, auf kurzen Streckenabschnitten oder straßenverkehrsrechtliche Fahrverbote handeln oder um einzelne Straßenabschnitte mit Mängeln.

Typisch ist ein plötzliches Radwegende vor einer Kreuzung, weil Platz für eine Linksabbiegespur des Kfz-Verkehrs eingerichtet wurde. In der Kreuzstraße in Mombach wurde zwar zu Lasten von Kfz-Stellplätzen ein neuer (für Kfz überfahrbarer) Schutzstreifen eingerichtet, dieser wird trotz Tempo 30 an einer Mittelinsel für Fußgänger unterbrochen. Der Schutzstreifen endet zudem ein weiteres Mal vor der nächsten Ampel, weil der Einrichtung eines Linksabbiegers für Kfz mehr Gewicht eingeräumt wurde.<sup>18</sup>

Die Beseitigung dieser Gefahrenstellen oder Mängel dient nicht nur der Vermeidung von Verkehrsunfällen und Leid bei den betroffenen Unfallbeteiligten. Einfluss auf den Klimawandel hat es vor allem, weil von diesen Stellen – bewusst oder unbewusst – eine mobilitätseinschränkende Wirkung ausgeht.

Der Nutzen baulicher Investitionen von Radwegen im Stadtteil oder im Kernnetz wird spürbar verringert, wenn auf der Gesamtstrecke des Weges die Gefahrenstellen und gravierende Mängel nicht beseitigt wurden.

Oft handelt es sich um Punkte im Stadtgebiet oder Strecken, von denen aufgrund ihrer Gegebenheiten und Zuständen eine erhebliche mobilitätseinschränkende Wirkung ausgeht. Und damit fatal die Verkehrsmittelwahl beeinflusst.

Bei den Kerntrassen des Rad-Hauptnetzes sind als Maßstab die Standards der „Hinweise zu Rad-schnellverbindungen und Radvorrangrouten (HRSV)“ der FGSV anzuwenden. Sofern diese abseits der Hauptrouten liegen, sind die Standards der Radrichtlinien (ERA bzw. RAS06) anzuwenden.

### Vorgeschlagen werden beispielhaft:

- Gefahrenstrecken Breite Straße Gonsenheim (Straßenbahn-Mischverkehr, Kurzparker)  
Herstellung der Zentralroute und Schulroute aus dem Konzept Gonsenheim setzt aufs Rad zumindest zwischen Juxplatz und Gonsbachterrassen/ Bahnübergang
- Gaustraße (Führung des Radverkehr)  
Eine radfahrgerechte Lösung suchen, indem der allgemeine Kfz-Verkehr unterbunden wird
- Ebersheim: Radweg entlang Töngesstraße zur Rheinhessenstraße
- Außerorts Ebersheim: Sicherung einer Querung der Rheinhessenstraße (L425) in Höhe Wirtschaftsweg Militärstraße
- Sicherung der Bahnübergänge für die Tram in Finthen/ Gonsenheim in Höhe BAB A60.
- Finthen entlang Kurmainzstraße (L419) über die BAB-Brücke und weiter zur Saarstraße mit gefährlicher Querungsstelle an der L427, Strecke Drais – Gonsenheim an L427

Auch wenn bei diesem Baustein die Beseitigung von Mängeln im Bestandsnetz im Vordergrund steht, sollen die zu beachtenden Grundprinzipien auch bei der Netzplanung und Gestaltung der Projekte künftiger Vorhaben einen hohen Stellenwert einnehmen. Nicht nur hinsichtlich der Qualität der Beleuchtung (außerorts in Einklang mit den Belangen Naturschutz durch moderne bedarfsgerechte Leuchten mit insektenschonenden Lichtquellen), sondern auch bei der Führung im Wegenetz. Unbedingt zu vermeiden sind Routen, die durch dunkle und abseits liegende Strecken führen. Besonders Wege mit gefangenen Räumen und Unterführungen bilden Angsträume, die das Sicherheitsempfinden zu bestimmten Jahres- und Tageszeiten, oder täglich beeinträchtigen.

---

<sup>18</sup> Für das Schutzbedürfnis von Radfahrer:innen wäre es besser gewesen, bergauf ein echten, vom Kfz-Verkehr mit Sicherheitsstreifen abgetrennten und durchgängigen Radfahrstreifen einzurichten. Bergab ist ein Schutzstreifen (Mischfläche) nicht zwingend nötig, weil das Geschwindigkeitsniveau mit dem Autoverkehr identisch ist. Die Fahrbahnbreite hätte auf der Strecke gereicht.

Auch die Belange von Frauen sollten stärker in die Planungsprozesse einfließen, um Planungsfehler zu vermeiden. Diese beschränken sich nicht nur auf die Vermeidung von Angst-Räumen und Frauenparkplätze, sondern in der Stärkung der Nahmobilität.

## Kerntrassen: Das Rad-Hauptnetz

Die Kerntrassen des Rad-Hauptnetzes bilden das Hauptstraßennetz ab und stellen die regionalen und Fernverbindungen her. Sie dienen einerseits der Verknüpfung der Stadtteile mit dem Stadtzentrum, andererseits dem Erreichen bedeutsamer und publikumswirksamer Ziele wie z.B. Universität, Stadion und große Arbeitsplatzstandorte. Darüber hinaus sollen sie für Alltags- und Freizeitfahrten durchgängige, direkte und komfortable Verbindungen zum nächsten Mittel- und Oberzentrum schaffen. Vor allem im Kernbereich ergibt sich daraus ein enges Netz, auf dem in der Regel Potentiale mit mehr als 2.000 Radfahrer:innen zu erwarten sind.

Diese Hauptrouten bilden zusammen ein Kernnetz, das als Scharnier zu den Stadtteilen fungiert. Mindestens 90% des Kernnetzes soll einen Ausbaustandard erhalten, auf dem ein komfortables Überholen oder Nebeneinanderfahren auf den Radwegen möglich ist. Je nach dem zu erwartenden Potential-Aufkommen ist der Ausbaustandard als Radschnellweg oder als Rad-Direktverbindung vorzunehmen.

Den Radwegen am Rheinufer kommt dabei eine wichtige Verbindungs- und Verteilerfunktion zu. Hier führt seit mehr als 20 Jahren die internationale Veloroute Rhein von Bingen (bzw. Rotterdam) und Worms (bzw. Basel) kommend in Nord-Süd-Richtung entlang. Der Zustand der Radroute ist zwischen Stadtgrenze Budenheim und Zollhafen auf Mainzer Seite schlicht unzumutbar, im weiteren Verlauf durch Nutzerkonflikte mit den Fußgängergruppen und Touristen stark beeinträchtigt. Damit wird der Radtourismus in der Stadt Mainz erheblich beeinträchtigt, Alltagsfahrer leiden mit. Die derzeit im Bau befindliche Schiersteiner Brücke (A643) erhält eine neue Hängebrücke für Radfahrende. Nutzer der Veloroute können dann bequem auf die andere Rheinseite über Wiesbaden-Biebrich und Kastel fahren. Daher sind weitere wirtschaftliche Einbußen zu erwarten, wenn diese internationale Route für Touristen nicht attraktiver gemacht werden.

Von hessischer Seite aus, unter Leitung der Stadt Wiesbaden und mit Fördermitteln des Landes Hessen unterstützt, wird darüber hinaus die Streckenführung eines Rad-Schnellweges geplant. Derzeit ist bereits eine Machbarkeitsstudie in Bearbeitung, deren Zwischenergebnisse bis Ende 2021 vorliegen werden. Ob dabei eine neue Brücke in Nachbarschaft der Eisenbahnbrücke (Kaiserbrücke) oder eine Radbrücke im Bereich der Insel Petersaue zur Mainzer Kaiserstraße empfohlen wird, ist noch offen.

In jedem Fall münden Rad-Schnellwege oder Rad-Direktverbindungen von hessischer Seite kommend auf die Veloroute ein. Dies ist gleichzeitig Chance und Verpflichtung, diese auf rheinhessischer Seite entsprechend dem regionalen Verkehrsbedarf weiterzuführen. Die Rheinachse in Mainz könnte ein Knoten- und Verteilerpunkt verschiedener Schnellradwege bilden.

## Internationale Veloroute Rhein in Mainz

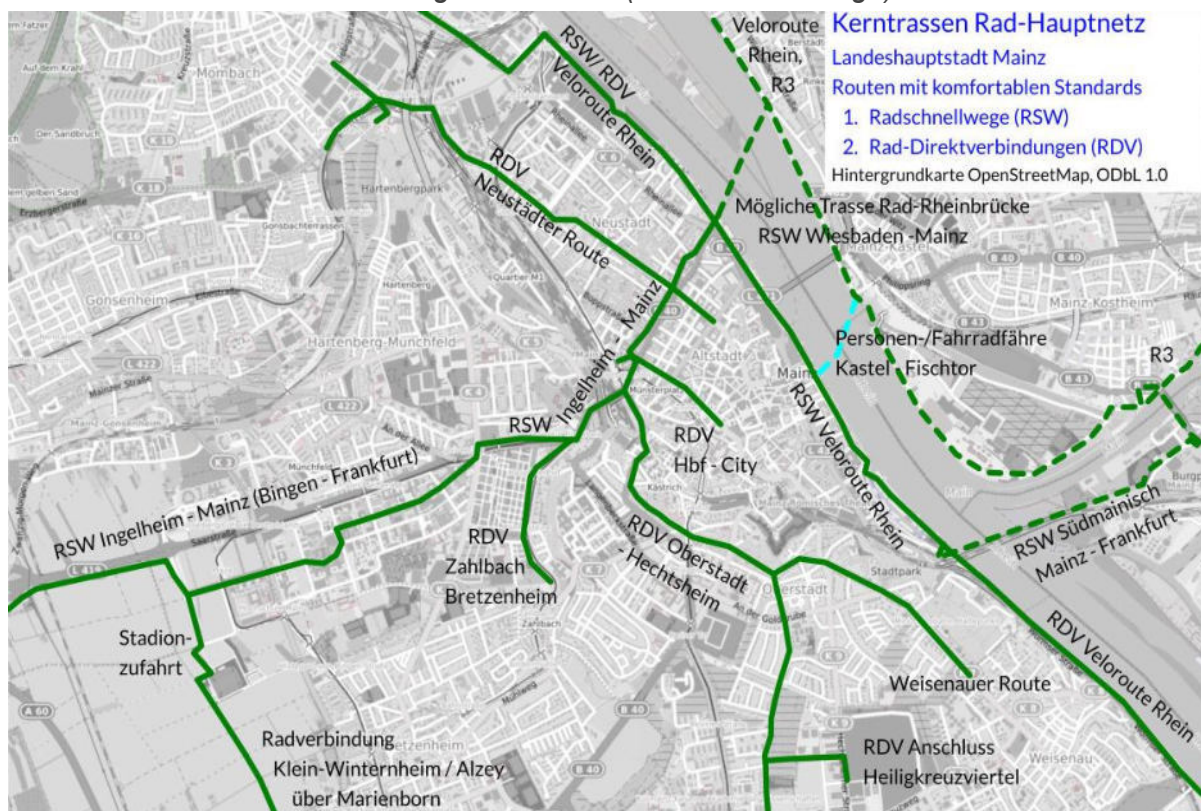


*So empfängt die Landeshauptstadt Mainz Radtouristen aus dem In- und Ausland*

Das größte Potential auf rheinland-pfälzischer Seite entwickelt sich jedoch von der Rheinachse über die Kaiserstraße, Binger Straße und Saarstraße bis zu den Aufkommensschwerpunkten Universität, Fachhochschule und Arena. Diese Achse bietet sich zudem als stadtinterner Verteiler zur Oberstadt (teilweise unselbstständiger, der B40 zugehöriger Radweg), nach Zahlbach/ Bretzenheim, als Abzweig Richtung Nieder-Olm/ Alzey und zur Weiterführung über Finthen bis Ingelheim bzw. an.

**Vorgeschlagen werden folgende Kerntrassen:**

*Abbildung Kerntrassen (hier Innenstadtlage)*



## Kerntrassen und deren Ausgestaltung

### Kerntrassen Rad-Hauptnetz Sofortmaßnahmen

#### Fahrradstraßen



Reduzierung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs, Vorrang für Rad- und Fußverkehr

#### Eigene Trassen



Selbstständig geführte Trasse zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr. Breite mind. 4 Meter

#### Umweltspuren

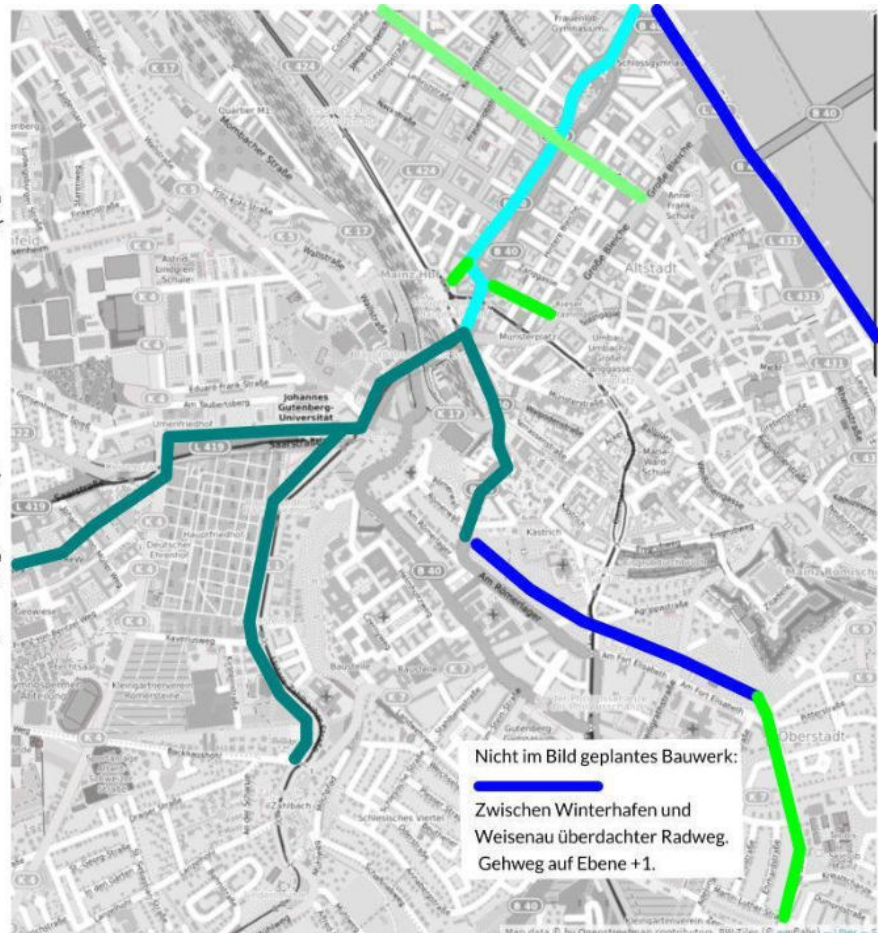


Buslinien, Taxen und Radverkehr in beide Richtungen. Kfz: Befahren und Parken nur für Lieferdienste und für mobilitätseingeschränkte Anwohner mit Sondergenehmigung

#### Radschnellwege



Komfortable Radwege mit Überholmöglichkeit nach vorgegebenen Standards



Da die Ausgestaltung der Radwege im Bestand des heutigen Straßennetzes erfolgen muss, bedarf es individueller ortsspezifischer Lösungen.

Zu unterscheiden sind vom Kfz-Verkehr abgetrennte Radverkehrsanlagen (Radschnellwege und eigene Trassen) und Mischstrecken mit anderen Verkehrsarten, bei denen jedoch das Kfz-Verkehrsaufkommen gering ist (Umweltspuren, Fahrradstraßen).

### 1. Rheinradweg/ Veloroute Rhein/Rhin

Die derzeitige Beschaffenheit der Route wird der verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung der Route nicht gerecht. Der Abschnitt Budenheim bis Zollhafen entspricht keineswegs den Anforderungen an Radwege. Teilweise wird die Mindestbreite eines Radweges unterschritten. Und dies zudem ohne Sicherheitsstreifen zur vielbefahrenen mehrspurigen Ausfallsstraße!

Im Mittelabschnitt fehlt die Entflechtung zu den Fußgängerströmen und der angrenzenden Naherholungsflächen der dicht besiedelten Neustadt. Touristische Nutzungen, Jahrmärkte, Flohmärkte, Johannesfest und Schiffsanlagestellen bilden ein weiteres Hindernis für flüssiges Vorankommen. Fehlende Orientierungshilfen zur Wegweisung sowie Kopfsteinpflaster vermindern den Komfort erheblich. Im Südabschnitt zwischen Winterhafen und Stadtgrenze fehlt ebenfalls eine Trennung zwischen Spaziergängern und Radfahrenden. Durchreiseverkehr, Alltagsfahrende aus Weisenau und Naherholungssuchende behindern sich gegenseitig. Durch die räumliche Enge entstehen nicht selten Aggressionen.

Infolge der vor allem regionalen und touristischen Bedeutung der Route ist mindestens der Standard als **Rad-Direktverbindung** vorzusehen. Wo es möglich ist, mit Standards von **Radschnellwegen**. Im Innenstadtbereich ist vorrangig auf eine klare Trennung bzw. Separierung der Radwege zum Fußgänger und Autoverkehr zu achten.

Im Südabschnitt zwischen Winterhafen und Weisenau/ Laubenheim sind die Belange von Naturschutz und Wirtschaftlichkeit mit den Anforderungen der Nutzer zu bewerten. Sofern eine Entflechtung nicht machbar oder sinnvoll ist, sollten kurzfristige Ausweitungen mit Blickpunkten zum Rhein

hergestellt werden und soweit möglich breitere Fahrabschnitte hergestellt werden. Da dies angesichts der Massen von Spaziergängern, Radtouristen und Alltagsradelnden keine tragbare Lösung ist, kommt in diesem beengten Raum zwischen Rhein und Bahngleisen hier eine Trennung der Verkehrsarten nur durch ein Bauwerk mit zwei Ebenen in Frage. Während der Radverkehr hierdurch einen überdachten und mit Hilfe von Solarmodulen beleuchteten Radweg erhält, können Fußgänger und Spaziergänger auf Ebene +1 die Aussicht auf den Rhein genießen.

|    | <b>Streckenabschnitt</b>                                                               | <b>Maßnahmenbeschreibung</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <b>Wirkung</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | Stadtgrenze MZ – Budenheim – Rheinallee – Kaiser-Karl-Ring<br><br>Mapathon-Route Nr. 5 | Schaffung eines vom übrigen Verkehr getrennten Zweirichtungsradweges mit 4m Breite.<br><br>Im Bereich der Rheinallee zwischen Auenstraße und Zollhafen muss eine Kfz-Fahrspur stadtauswärts umgewandelt werden (Alternativ: Führung über die Auenstraße bei Ankauf einer ehem. Trasse, die zur Straße am Flusshafen führt).<br><br>Vermeidung, dass der Großteil der Touristen künftig auf der Schiersteiner Brücke auf der neuen Rad-Hängebrücke zur anderen Rheinseite wechseln und Mainz meiden. | Um wirtschaftlichen Schaden durch den trostlosen und unwirtschaftlichen Abschnitt der Internationalen Veloroute Rhein im Tourismus abzuwenden, soll außerorts ein selbstständiger Weg und innerorts ein ca. 4m breiter von anderen Verkehrsarten abgetrennter Weg hergestellt werden.<br><br>Beseitigung der Lebensgefahr, welche durch Nutzung des derzeitigen Radweges in Höhe Werner & Mertz besteht.<br>Erhöhung des Verkehrsflusses in einem industriell geprägten Umfeld. Bei der Planung u zum Abriss der Hochstraße sind die Radanforderungen primär zu berücksichtigen. |
| 2. | Am Zoll und Binnenhafen                                                                | Vorläufige Übernahme der bestehenden Planung zur Neugestaltung.<br>Markierung und Ausschilderung der Radroute                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Nicht absehbar, heute bislang nur provisorische Führung.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 3. | Am Zollhafen/ Taunusstraße bis Winterhafen                                             | Entflechtung des Fußgänger- und Radverkehrs durch konsequente Separierung der Verkehrswege                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Reduzierung Konflikte Naherholung, Fußgänger und Radfahrende durch Zonierung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 4. | Winterhafen bis südl. Stadtgrenze                                                      | Mit der geplanten Verschönerung des Leinpfades können kleinräumige Verbesserungen, aber keine Beseitigung der Engpässe erfolgen. Der Leinpfad ist zu schmal für die Bewältigung der Potentiale und in der Breite nicht ausbaufähig. Deshalb sollte so schnell wie möglich auf ganzer Länge eine Fußgängerbrücke errichtet werden. Radfahrer:innen können dann auf einer beleuchteten und überdachten Radstrecke bis nach Weisenau und weiter kommen.                                                | Weniger Konflikte zwischen Spaziergängern, Joggern, Radfahrer:innen<br><br>Attraktive Radroute für den Alltagsverkehr von der City nach Weisenau und Laubenheim. Besserer Verkehrsfluss.<br><br>Highlight für Nutzer der Veloroute Rhein<br><br>Hochwasserschutz für Fußgänger inklusive Ausweichmöglichkeit für Radfahrer:innen                                                                                                                                                                                                                                                 |

## 2. Radschnellweg Mainz – Ingelheim über Universität

*Verlauf wie Mapathon Routen Nummern 8 und 13*

Der geplante Radschnellweg bildet die Fortsetzung mehrerer Radschnellrouten auf hessischer Seite:

1. als Verlängerung des geplanten Radschnellweges Frankfurt - Mainz, welcher auf der südmainischen Seite in Projektverantwortung des Kreises Groß-Gerau liegt.
2. in Fortführung der Verbindung Wiesbaden -Mainz. Für diesen Radschnellweg wird derzeit eine Machbarkeitsstudie in Verantwortung der Stadt Wiesbaden erstellt.
3. Herstellung einer durchgängigen Verbindung mit dem vom Regionalverband Frankfurt-Rhein-Main geplanten Radschnellweg-Projekt FRM4 Wiesbaden – Frankfurt über Hofheim, Kriftel und Hattersheim (Status: Machbarkeitsstudie ist in Arbeit).

In Hessen werden derzeit mit Hochdruck von den Regionalverbänden und Kommunen im Rhein-Main-Gebiet die Planungen für ein Radwegenetz mit Schnellverbindungen vorangetrieben. Mit der Umsetzung einzelner Bauabschnitte wurde bereits begonnen. Es wäre nicht vertretbar, wenn die auf Mainz bzw. Rheinhessen zuführenden Routen auf der anderen Rheinseite enden.

Für die Stadt Mainz ist es eine große Chance diese Radschnellverbindungen auf der rheinland-pfälzischen Seite der Veloroute Rhein zusammenzuführen und nach Westen und Süden zu verlängern. Von Mainz aus ist die Verbindung nach Rheinhessen und darüber hinaus (Koblenz, Idar-Oberstein etc.) herzustellen. Die Verbindung nach Süden erfolgt über Worms durch Ausbau der Veloroute Rhein.

Im bisherigen Großräumigen Radwegenetz des Landes Rheinland-Pfalz ist diese Entwicklung nicht abgebildet. Weder in Bezug auf die Standards, noch in der Routenwahl. Die für Mainz vorgesehenen Kategorien entsprechen nicht den Verkehrsfunktionen der Raumordnung, noch ist irgendein erkennbarer Bezug zur Nachfrage, geschweige denn zu den vorhandenen Potentialen auszumachen. Eine Überarbeitung ist in Hinblick nach den Maßstäben auf dem heutigen Stand der Technik dringend angeraten.<sup>19</sup>

### 2.1 Regionaler Rad-Schnellweg als regionale Verbindung zwischen Ober- und Mittelzentren

Ausgangspunkt ist der Anschluss an die **Veloroute Rhein/ Rheinradweg am Kaisertor**. Die Kaiserstraße ist gekennzeichnet durch zwei mehrspurige Fahrbahnen (je 3-spurig), in deren Mitte die Christuskirche und eine parkähnliche Grünfläche vorzufinden ist. Der ursprüngliche Charakter als Promenade des begüterten Bürgertums ist längst verloren gegangen. Der Grünzug ist heute mehr geprägt durch die Belastungen des Autoverkehrs mit Lärm und Abgasen. Die drei Fahrspuren zum Hauptbahnhof erschweren die Zugänglichkeit zur Grünfläche für die Bewohner:innen der Neustadt. Bis 1960 bildete die der Neustadt zugewandte Straßenseite eine Art Umweltspur: Die Straßenbahnlinien 1,2,4,6 und 13 fuhren dort auf zwei Gleisen entlang und zwar in beiden Richtungen!

#### Sofortmaßnahme Straßenverkehrsrechtliche Anordnung Kaiserstraße

Empfohlen wird daher, aus diesen Fahrbahnen (wieder) eine Umweltspur einzurichten, auf der lediglich Buslinien, Taxi- und Radverkehr in beiden Richtungen zugelassen werden. Zugelassen werden sollten auch Be- und Entladezonen sowie Park-Sondererlaubnisse für mobilitätseingeschränkte Menschen.

Der allgemeine Kfz-Verkehr und Parkvorgänge werden auf die zur Innenstadt gelegene Seite beschränkt. Mit dieser Rückeroberung des Straßenraumes wird ein störungsfreier Buslinienverkehr zum Hauptbahnhof geschaffen. Für Radfahrende aus Richtung Zollhafen und Wiesbaden wird ein hochwertiger Anschluss in Richtung Hauptbahnhof und Universität hergestellt, der zudem als Aufnahme bzw.-Verteilerquelle aus der Neustadt dienen soll. Wiedergewonnen wird ein Stück Lebensqualität für die Anlieger der Neustadt, da sich die derzeit bestehende Barrierewirkung zum Erreichen der Grünanlage verringert.

---

<sup>19</sup> Bezug ist der Sachstand der Straßenkarte LBM GRWQ 2017 (PDF-Datei)



**Foto:**  
**Kaiserstraße 1905**

Auf der Nordseite der Kaiserstraße (Neustadt-Seite) führen bis 1960 die Straßenbahnlinien in beide Richtungen. Mit bis zu 5 Linien gehörte die Kaiserstraße zu den Mainzer Straßen mit dem höchsten Bedienungsangebot. Fußgänger konnten die mittige Grünfläche (rechts im Bild) gut erreichen.

Quelle Harald Neisse:  
111 Mainzer Öffentlicher Personennahverkehr 1882 bis 1994

### **Sofortmaßnahme Straßenverkehrsrechtliche Anordnung Parcusstraße**

Die Schadstoffwerte dieser Messstation gehören seit Jahren zu den höchsten Werten in Rheinland-Pfalz, sodass die Wohnfunktion und Arbeitsplatzsituation stark eingeschränkt werden. Die Wohn- und Lebensqualität der Straße wird auch nicht wirklich besser, wenn der festgelegte Grenzwert im Durchschnitt dauerhaft knapp künftig unterschritten wird. Ziel soll sein, die Gesundheitsbedingungen bei Luftqualität, Lärmbelastung und Mobilitätseinschränkungen durch eine signifikante Abnahme des Kfz-Verkehrsaufkommens deutlich zu verbessern.<sup>20</sup>

In Fortführung der zur Neustadt gelegenen Trasse sollen deshalb die zur Alicebrücke führenden 2 Fahrspuren für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt werden. Der Autoverkehr soll über die drei Spuren der Innenstadtseite geführt werden. Auch die Führung der Buslinien, die zum Hauptbahnhof abbiegen, sollte auf der stadseitigen Trasse verlaufen. Es ist jedoch in Zusammenhang mit der Neugestaltung des Hauptbahnhof-Vorplatzes unter Einbeziehung der Variante Schottstraße zu untersuchen, welches die sinnvollste Führung ist.

### **Radschnellweg Alicebrücke/ Bingerstraße / Saarstraße**

Die Verbesserungen können auf Grundlage des Konzeptes *Gonsenheim setzt aufs Rad*<sup>21</sup> in zwei Schritten umgesetzt werden. Die Weiterführung der Radroute über die Alicebrücke, die Binger Straße und die Saarstraße bis zur Universität soll entsprechend Planfall 2 des ‚Konzeptes *Gonsenheim setzt aufs Rad*‘ erfolgen (kurzfristige Umsetzung von Planfall 1 kann noch in 2022 erfolgen).

Dieser Abschnitt ist die Strecke mit dem höchsten Rad-Potential in Rheinland-Pfalz. Sie führt zu stark frequentierten Zielen wie die Mainzer Universität, Fachhochschule, dem Bruchwegstadion und der Fußball-Arena von Mainz 05. Da die Geh- und Radwegbedingungen derzeit noch nicht einmal über eine Mindestbreite für Fuß- und Radwege verfügen, kommt diesem Trassenabschnitt die höchste Priorität aller Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet zu.

Als Sofortmaßnahme erfolgt provisorisch eine Deckenerneuerung mit Rotfärbung durch Inanspruchnahme der rechten Kfz-Fahrspur stadtauswärts als gesicherte Radspur.

<sup>20</sup> Auf Grundlage neuerer Studien hat die WHO als Empfehlung die Grenzwerte nun von 40 auf 10 Mikrogramm pro Kubikmeter gesenkt. Auch der Feinstoffwert wurde von 10 auf 5 Mikrogramm heruntergesetzt. Die aus dem Jahr 2005 festgelegten Grenzwerte sind somit überholt (vgl. Frankfurter Rundschau vom 23.09.2021).

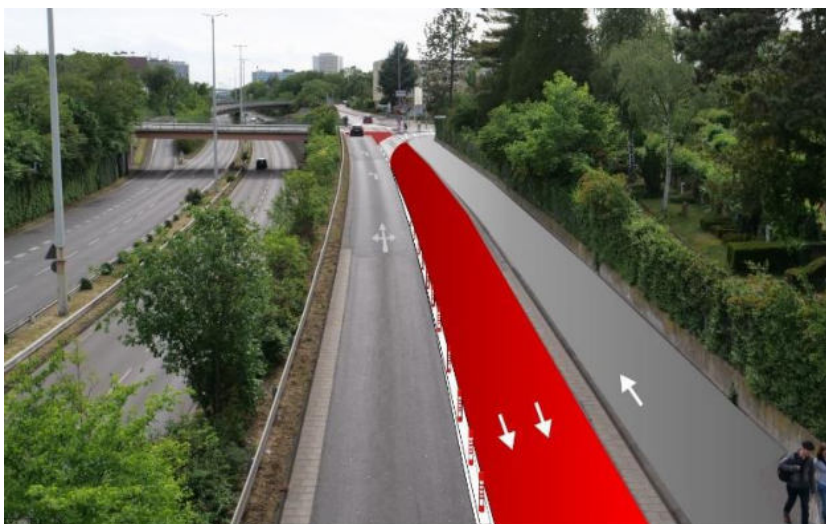
<sup>21</sup> Weitere Ausführungen siehe Radkonzept von Armin Schulz: „Gonsenheim setzt aufs Rad“, Studie Oktober 2020



### Provisorische Lösung Binger Straße

Durch Inanspruchnahme einer Kfz-Spur kann eine gesicherte Radspur entstehen, die von der Saarstraße kommend zum Hauptbahnhof, der Innenstadt und der Neustadt führt.

Stadtauswärts können zwei Kfz-Fahrspuren verbleiben, wenn die vorhandene Busspur genutzt werden kann. Die Busspur ist überflüssig, wenn die bestehende Trasse der Tram nach Asphaltierung vom Bus befahren werden kann.



### Saarstraße, Abzweig zur Uni und dem Stadtteil Hartenberg-Münchfeld

Nutzung einer Kfz-Fahrspur für einen gesicherten Radstreifen für Fahrten Richtung Binger Straße.

Der Radverkehr bergauf bleibt solange im Mischverkehr mit Fußgängern, bis ein regelkonformer Radschnellweg baulich hergestellt werden kann.

*Fotomontagen: Sofortmaßnahmen Binger Straße und Saarstraße (stadtauswärts)*

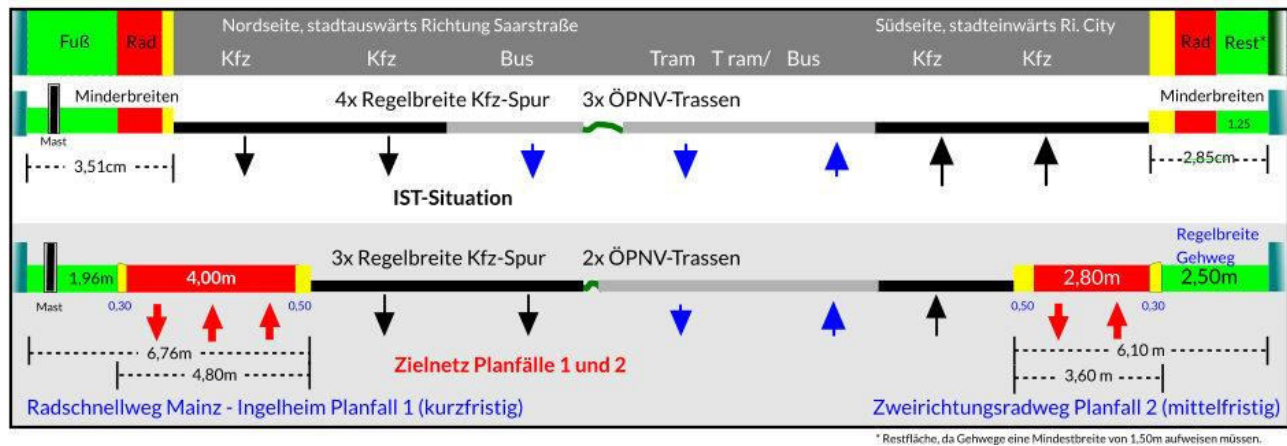
Mittelfristig, spätestens bis 2030, soll der Ausbau nach den Standards von Radschnellwegen erfolgen. Nachfolgend sind Vorschläge für die Querschnittsaufteilung aufgelistet.

Auch auf der Südseite (zur Oberstadt hin) ist aufgrund der Verkehrsbeziehungen zu den Unikliniken und dem Grüngürtel in der Oberstadt ein Zweirichtungsradweg einzurichten.<sup>22</sup>

<sup>22</sup> Armin Schulz: „Gonsenheim setzt aufs Rad“, Studie Oktober 2020

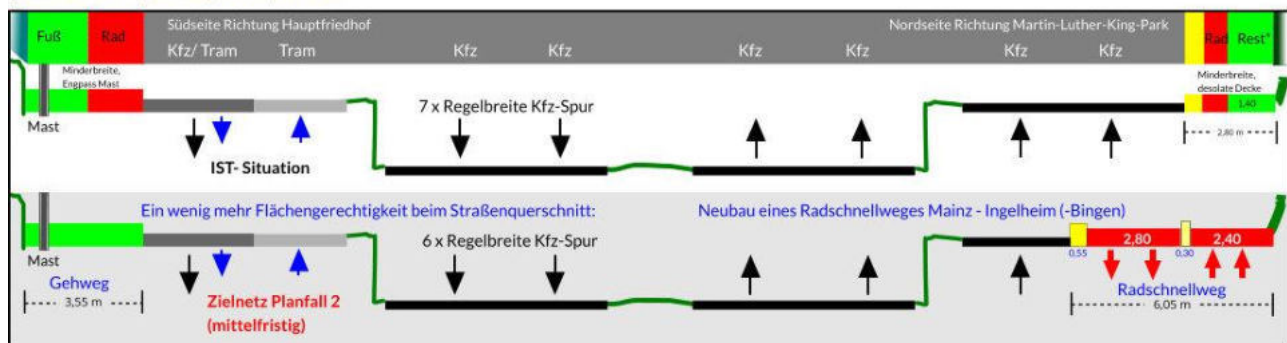
## Abbildung Straßenraumaufteilung Binger Straße (Ist/ Planvorschlag)

Querschnitt Binger Straße



## Abbildung Straßenraumaufteilung Saarstraße (Ist/ Planvorschlag)

Querschnitt Saarstraße, Höhe Hauptfriedhof/ Universität



Quelle VCD / Armin Schulz: „Gonsenheim setzt aufs Rad“, Studie Oktober 2020

Weitere Maßnahmen:

- *Im Bereich der Universität:* Führung auf vorhandenen Straßen durch das Universitätsgelände sowie einen kurzen Neubauabschnitt zwischen Mensa und der „Soda-Brücke“, die zu den Studentenwohnheimen und der Eugen-Salomon-Straße führt.
- *Führung im Flurstück Attach<sup>23</sup>:* Neubau einer eigenen Trasse zwischen Saarstraße. Die bestehenden Wirtschaftswege sind zu verlegen.
- *Für die Überquerung der A60 als Variantenuntersuchung:* Neubau einer Radbrücke über die L427 oder Führung entlang der L419 (Saarstraße) im Zuge der Ausbaumaßnahme A60 und dem Umbau des Kreuzes Mainz-Finthen. Eigenständig geführter Zweirichtungsradweg.
- *Finthen:* Neubau einer Radtrasse mit ortsnahe Führung südlich der Bebauung, weil in der Ortsdurchfahrt (Flugplatzstraße) kein Platz für Radverkehrsanlagen vorhanden ist.
- *Am westlichen Stadtteilrand von Finthen:* Verknüpfung des RSW mit dem vorhandenen Radweg nach Ingelheim - Wackernheim und weiter nach Ingelheim-Stadt (und weiter nach Bingen - Koblenz).

Im Bereich der Universität, des Mainzer Rings und der Südumfahrung Finthen sind Korridorplanungen vorzunehmen, um eine attraktive Verbindung zum Mittelzentrum Ingelheim herzustellen. Hier sind vorsorglich Grundstücksankäufe einzuleiten. Mit dem Land Rheinland-Pfalz, vertreten durch die Landesbetriebe Mobilität (LBM), ist schnellstmöglich die Baulastträgerschaft zu klären und ein Gemeinschaftsvorhaben zu vereinbaren.

<sup>23</sup> Das Flurstück Attach liegt zwischen Saarstraße und Arena, und war ursprünglich für den Stadionneubau vorgesehen.

## 2.2 Abzweig Hauptbahnhof - City

Während in der Neubrunnenstraße dem Fußgängerverkehr Vorrang eingeräumt werden soll, bieten sich **Schottstraße und Gärtnergasse als Fahrradstraße mit Ziel Innenstadt** oder für den Fahrrad-Durchgangsverkehr in der Innenstadt an. Dabei sollte der Kfz-Verkehr so konsequent wie möglich unterbunden werden. Denkbar ist auch eine Führung über die Neubrunnenstraße bei Ausgestaltung als Fußgängerzone mit separater Radspur oder als Grünachse, wie durch den Aktionstag am 5. Juni 2021 aufgezeigt.

Zu beachten ist hier eine Abhängigkeit zu der gerade in Planung befindlichen Binger Straße zwischen Aliceplatz und Münsterplatz. Für den Auto- wie für den Radverkehr besteht eine funktionale Wechselwirkung. Je nach Ausbaustandard erfolgt eine Verlagerung von der Binger Straße in die Gärtnergasse (richtungsbezogene Auswirkungen entweder für den Rad- oder den Autoverkehr). Auch die geplante Funktion und Gestaltung der Neubrunnenstraße hat Einfluss auf die Führung der Radströme.

## 2.3 Abzweig zur Oberstadt und weiter

*(in Anlehnung an Mapathon-Routen 3 und 8)*

Am Aliceplatz soll ein Abzweig für einen **Radschnellweg zur Oberstadt** eingerichtet werden, der über die Alicestraße eine Verbindung zum Grüngürtel herstellt. Dieser verzweigt am Drususwall in Verbindungen Richtung Rheinufer, Richtung Weisenau und Hechtsheim.

### Die Maßnahmen im Überblick

|   | Streckenabschnitt                             | Maßnahmenbeschreibung                                                                                                                                                                                                                                                     | Wirkung                                                                                                                                                                                                             |
|---|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Alicestraße (B40, nur stadtauswärts)          | Einrichten einer gesicherten Radspur im Zweirichtungsverkehr zu Lasten einer Kfz-Fahrspur stadtauswärts.<br>Neben der Radspur verbleibt die Busspur und eine bzw. vor der Kreuzung zwei Autospuren. Zur Radspur soll ein Sicherheitsstreifen eingerichtet werden (0,50m). | Für den Radverkehr wird eine Direktverbindung vom Grüngürtel zum Hauptbahnhof/ Neustadt hergestellt. Mit ca. 2,80m Breite bleibt jedoch auf kurzer Strecke ein Engpass ohne Überholmöglichkeit für Radfahrer:innen. |
| 2 | Grüngürtel                                    | Erneuern der Wegeoberfläche                                                                                                                                                                                                                                               | Erhöhen des Verkehrsflusses, klare Abgrenzung der Wege vom Fußverkehr                                                                                                                                               |
| 3 | Grüngürtel                                    | Verbesserung der Querungssituationen an den querenden Straßen, insbesondere am Fichteplatz<br>Induktionsschleifenanforderung<br>Windmühlenstraße                                                                                                                          | Mehr Sicherheit und kürzere Wartezeiten                                                                                                                                                                             |
| 4 | Karcherweg, Ebersheimer Weg und Neumannstraße | Einrichten einer Fahrradstraße, Reduzieren des Kfz-Aufkommens, Schaffen einer Querverbindung zum Neubaugebiet Heiliggeistviertel.                                                                                                                                         | Erhöhen des Verkehrsflusses, mehr Sicherheit, Erschließen eines Neubaugebietes.                                                                                                                                     |

## 2.4 Verbindung Zahlbach – Bretzenheim

Die untere Zahlbacher Straße hat aktuell für jede Richtung eine Kfz- und eine Radspur. Die Fahrbahnen sind durch die Straßenbahntrassen getrennt. Prinzipiell könnte von der Kreuzung mit Saarstraße bis Kreuzung Backhaushohl die südliche Fahrbahn für beide Kfz-Fahrrichtungen umgewidmet werden. Dafür ist die nördliche nach Bretzenheim zugewandte Seite frei vom Kfz-Durchgangsverkehr und für Radfahrer:innen in beide Fahrrichtungen zu befahren. Die Zufahrt zum Friedhof sowie für Anlieger für Kfz mit Sonderausweis könnte bei dieser Lösung gewahrt werden.

Von Backhaushohl bis zum Milchpfad könnte der nördliche Teil ebenfalls nur für den Radverkehr und Anlieger mit Sonderberichtigung zur Kfz-Nutzung freigegeben werden. Da diese Strecke zu schmal für den Zweirichtungsverkehr ist, sollte die südliche Fahrbahn signalgeregelt jeweils für eine Richtung des Kfz-Verkehrs freigegeben werden. Ziel ist eine durchgängig sicher befahrbare Radroute von Bretzenheim zur Mainzer Innenstadt.

### **2.5 Anschluss Arena und Radverbindung nach Klein-Winternheim/ Alzey**

Der Radschnellweg kreuzt die Eugen-Salomon-Straße, die zur Arena führt. Mit einer separat vom Fußgänger- und Autoverkehr geführten **Neubaustrecke zur Arena** können die Radstellplätze hinter der Stehplatztribüne direkt erreicht werden.

Diese Verbindung soll über Marienborn (Mercatorstraße/ Altkönigstraße) und Klein-Winternheim weiter zum Mittelzentrum Alzey geführt werden. Auch hier sind Neu- und Ausbaustrecken erforderlich. Auf Grundlage einer Potentialabschätzung ist je nach Streckenabschnitt zu entscheiden, ob es ein Bedarf für den Ausbau-Standard Rad-Direktverbindung gibt oder ob ein regelkonformer Standardradweg ausreicht. Dabei sind auch in Hinblick auf die Stadionerschließung und Naherholungsnutzung der Landschaft auch die Belange des Freizeitverkehrs zu berücksichtigen.

### **2.6 Abzweig nach Drais**

**Anschlussradweg nach Drais** in Höhe einer für den Radschnellweg zu bauenden Radwegbrücke über die L427, während der Radschnellweg zum südlichen Ortsrand von Finthen weiterführt.

## **3. Neustädter Route (RDV)**

Die Hauptroute verläuft über Bauhofstraße – Hindenburgstraße – Moltkestraße – Bismarckplatz – Hattenbergstraße – Am Schützenweg bis zur Kreuzung Erzberger Straße. Sie bündelt den Radverkehr in der Neustadt auf einer zentralen Achse und dient als wichtigste Verbindung zum Stadtteil Mombach. Darüber hinaus führt diese Strecke über die Erzberger Straße und An der Bruchspitze nach Gonsenheim. In Fortsetzung der innerstädtischen Achse Schuster- und Bauhofstraße ist die Hindenburgstraße als breite Allee ausgestaltet. Die Fahrbahnbreite und der repräsentative Charakter der Straße erlauben ein verträgliches Nebeneinander des fließenden Verkehrs. Als wichtigste Maßnahme für den Radverkehr ist daher die Verbesserung der Fahrbahndeckschicht zu sehen. Das Kfz-Verkehrsaufkommen sollte durch Maßnahmen zur Zonierung (wie a.a.O. beispielhaft für die Oberstadt vorgeschlagen) reduziert werden. Von den einmündenden Straßen ist bislang lediglich die Josefsstraße an der Hindenburgstraße unterbrochen. Um den Fahrfluss für Busse und den Radverkehr zu verbessern und die Verkehrssicherheit der Allee zu erhöhen, sollten Querfahrten des Kfz-Verkehrs auch an den anderen einmündenden Seitenstraßen unterbunden werden. Mit dieser Maßnahme würden sich kurze Fahrten mit dem Auto innerhalb der Neustadt nicht mehr lohnen und insgesamt mehr Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt.

Notwendiger Bestandteil der Radroute bleibt eine Führung durch den Goethepark. Geradezu abweisend ist der heute bestehende Übergang in den Park aus Richtung Innenstadt. Die geradlinige Weiterfahrt zum Park wird durch spitze Borde und Blumenbeete verhindert. Eine Orientierungshilfe, wo Radfahrende nun weiterfahren sollten, besteht nicht, obwohl sich in der gesamten Neustadt keine brauchbare Alternative auf der Fahrt in die nördlichen Stadtteile anbietet. Mit einer Farbmarkierung, Wegweisung und flankierenden Maßnahmen wie die Anordnung der Bänke sind die verschiedenen Nutzungen klar zu entflechten.

Ähnlich verhält es sich bei der Weiterfahrt in die Moltkestraße. Hier bildet die Goethestraße einen hemmenden Querriegel für die Radroute. Als Bestandteil des Rad-Hauptnetzes sollte hier eine Aufpflasterung im Querungsbereich erfolgen, um die Verkehrssicherheit für die Radfahrenden zu verbessern. Darüber hinaus bietet sich per StVO-Anordnung eine Änderung der Vorfahrtsregelungen an. Ebenso sollte geprüft werden, ob an dieser Stelle eine Zonierung für den Kfz-Verkehr sinnvoll ist, um den Neustadtinternen Autoverkehr zu reduzieren (mit Ausnahmeregelung für den ÖPNV).

Ähnlich wie bei der Zufahrt mit dem Rad in den Goethepark stellt sich die Situation am Bismarckplatz dar. Stufen und völlig unklare Führungen durch die neu gestaltete kleine Grünanlage am Bismarckplatz bilden gravierende Mängel der Rad-Hauptroute, die es dringend zu beseitigen gilt.

Wie konnte bei dieser jüngeren Freiraum-Planung die verkehrliche Funktion der Radverbindung nach Mombach und Gonsenheim übersehen werden?

Im weiteren Verlauf führt die Route über die Hattenbergstraße auf vom fließenden Kfz-Verkehr abgetrennten Radwegen auf Gehwegniveau. Da das Fußgängeraufkommen vor dem Grundstück der Firma Schott im Tagesverlauf nur selten stark frequentiert ist, ist ein Radwegausbau mittelfristig nicht notwendig. Ohne Weiteres machbar wäre eine Verbreiterung des Radweges zwischen der Bahnunterführung und der Kreuzung zur Zwerchallee. Neben der Möglichkeit andere Radfahrende zu überholen, ist auch Platz für die Anlage eines Sicherheitsabstandes zur Fahrbahn möglich.

Ohne jedes verkehrliche Erfordernis wurde jedoch auf dieser schwachbefahrenen Straße ab der Bahnbrücke die Anzahl der Kfz-Fahrspuren von ein auf zwei erhöht. Hinzu kommt unmittelbar vor der Kreuzung eine dritte asphaltierte Fahrspur, die derzeit ungenutzt ist. Woher soll der plötzliche Verkehrszuwachs kommen, wenn schon die Fahrspuren zwischen Rheingauwall mit signalregelter Kreuzung zur Weiterfahrt Richtung Mombacher Straße und Wallstraße und Einfahrt zum Schottgelände kapazitätsmäßig kaum ausgelastet sind.

Ab der in Umbau befindlichen Kreuzung Zwerchallee führt die Route weiter zur Mombacher Hauptstraße und findet An der Bruchspitze Anschluss an Zentralroute Gonsenheim. Auch hier sind kleinere bauliche Maßnahmen in Richtung Flächengerechtigkeit, aber auch signaltechnische Verbesserungen durchzuführen.

## 4. Rheinquerungen

Trotz enger Verflechtungen existiert nach wie vor kein einziger den Anforderungen des Radverkehrs entsprechender Radweg von Mainz nach Hessen.

Auf der zentral gelegenen Theodor-Heuss-Brücke ist nur eine Mitnutzung des Gehweges gestattet. Fußgänger, Jogger, Touristen und Radfahrende teilen sich trotz des hohen Aufkommens hier eine schmale Fläche ohne Sicherheitsabstand zum Autoverkehr.

An beiden Eisenbahnbrücken und beiden Autobahnen befinden sich als Seitenräume Notwege für etwaige Störfälle des Bahn- und Autoverkehrs, auf denen das Gehen und Radfahren freundlicherweise auch im Alltag erlaubt ist. Um Radverkehrsanlagen im Sinne der Förderung und regulären Abwicklung von Radströmen handelt es sich bisher nicht. Aber die jüngsten Aktivitäten auf hessischer Seite geben vorsichtig Anlass auf Hoffnung. Nun muss nur noch Rheinland-Pfalz mitmachen.

### 4.1 Schiersteiner Brücke (im Bau)

*(In Anlehnung an Mapathon-Routen 4 und 11)*

Für die in Bau befindliche Schiersteiner Autobahnbrücke an der A643 hatte es einen Wettbewerb gegeben. Der Sieger-Entwurf sieht neben den parallel zur Autobahn gelegenen Seitenräumen den Bau einer Hängebrücke für Radfahrende vor, die geschützt und im Niveau tiefer als die Autospuuren auf der stromaufwärts liegenden Seite entlang radeln können.

Damit entsteht eine wesentlich komfortablere Brückenverbindung, die zum Wechsel der Flussseite der Veloroute Rhein einlädt. Auch im Nahverkehr zwischen Mombach und Schierstein wird die Hängebrücke die Verbindung schlagartig verbessern und dem Radaufkommen einen Impuls geben.

Auf rheinhessischer Seite gibt es aber, wie bereits ausgeführt, einen erheblichen Nachholbedarf an der radfahrgerechten Herstellung der Zufahrtswege.

### 4.2 Rad-Schnellweg Wiesbaden - Mainz

Wie bereits beschrieben, ist eine Machbarkeitsstudie mit Fördermitteln des Landes Hessen in Bearbeitung. Deren Ergebnisse zum Führungsverlauf und Lage der Rheinbrücke sind zu beachten. Nach Angaben der Stadt Wiesbaden ist mit ersten Zwischenergebnissen zur Trassierung Ende 2021 zu rechnen.

Von hoher Bedeutung für die Stadt Mainz ist dabei die Lage der Rheinquerung im Stadtgebiet. Je nachdem, ob diese in unmittelbarer Nähe der Eisenbahnstrecke Kaiserbrücke liegt oder am Südzipfel der Insel Petersaue eine neue Radbrücke favorisiert wird, verändern sich die Ströme innerhalb der Stadt Mainz.

In Hinblick auf den hier vorgeschlagenen Radschnellweg Mainz – Ingelheim wäre ein Anschluss in Höhe Frauenlobtor oder Kaisertor vorteilhaft. Damit würde der Bereich Zollhafen mit seiner schmalen Parkanlage am Rheinufer entlastet. Gleichzeitig entstehen kurze Wege von Mainz-Kastel über die Kaiserstraße zur Mainzer Universität.

Des Weiteren ist der Ausbau der Radschnellverbindung FRM 3 Wiesbaden – Hofheim - Kriftel – Hattersheim - Frankfurt zu beachten.<sup>24</sup> Diese erfolgt mit den Standards eines Radschnellweges oder einer Rad-Direktverbindung auf der Nordmainischen Seite und wird in der Wiesbadener Innenstadt auf den Radschnellweg Wiesbaden – Mainz stoßen. Im Rahmen der Radwegenetzplanung ist jedoch zu klären, ob und wie ein Abzweig von Wiesbaden – Erbenheim/ Petersberg eine Direktverbindung hergestellt werden kann.

*Auszug aus der Pressemitteilung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie Verkehr und Wohnen, Wiesbaden, 16. Juni 2021*

*„Mit 49.000 Euro unterstützt das Land Hessen den Regionalverband FrankfurtRheinMain bei der Durchführung einer Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung zwischen Wiesbaden und Frankfurt. Dies teilte Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir am Mittwoch in Wiesbaden mit. Die Gesamtausgaben für das Projekt belaufen sich auf 100.000 Euro. Mit der Machbarkeitsstudie soll ein möglicher Streckenverlauf für eine Radschnellverbindung zwischen der Landeshauptstadt und Frankfurt entwickelt und bewertet werden – in einer Potenzialstudie zu künftigen Radschnellverbindungen in Hessen wurde diese Strecke als „möglich“ eingestuft. Auch Bürgerinnen und Bürger sollen bei der Entwicklung der Streckenführung mitwirken können.*

*Moderne und leistungsfähige Radwege motivieren zum Fahrradfahren auch für alltägliche Wege und längere Strecken und erhöhen die Attraktivität des Radverkehrs in der Region FrankfurtRheinMain. Durch die Verringerung des CO2-Ausstoßes leisten sie einen Beitrag für die Umwelt und zum Klimaschutz.“*

#### **4.3 Personen- und Fahrradfähre**

Sofern an der Theodor-Heuss-Brücke aus bautechnischen oder stadtgestalterischen Gründen der Anbau eines eigenständigen und ausreichend breiten Radweges (Richtgröße 6m Breite) nicht möglich ist, muss nach Alternativen gesucht werden. Ein in geringer Entfernung zur Theodor-Heuss-Brücke geplanter Neubau für eine eigenständige Radbrücke dürfte aus stadtgestalterischen Gründen wohl ausscheiden.

Eine pragmatische Lösung bildet daher die Einrichtung einer Fußgänger- und Fahrradfähre (Holländisch: Wassertaxi), die zwischen Fischtor und der Rheinuferstraße in Kastel pendelt. Die Fahrscheine sollten in das RMV-Tarifsortiment integriert werden (wie Sammelkarten als Teil des Mainz-Wiesbadener Verkehrsverbundes). Der Fahrschein könnte mit einem Aufpreis verbunden werden, aber auch als Zeitkarte. Die Fährverbindung würde ein attraktives Fahrangebot zwischen Mainz-Kastel und Kostheim zur Mainzer Innenstadt herstellen. Darüber hinaus als touristische Attraktion den Anschluss an den Hessischen Radfernweg 3, den Main-Radweg und den Hessischen Fernradwege 3 und die Veloroute Rhein (Richtung Mannheim) herstellen und somit gut in das regionale und touristische Radroutennetz eingebunden sein.

#### **4.4 Radverbindung nach Ginsheim-Gustavsburg/ Rüsselsheim**

Von hessischer Seite aus ist ein Radschnellweg Frankfurt -Mainz geplant, welcher auf der südmainischen Seite liegt. Die Planung der Trassierung liegt in Projektverantwortung des Kreises Groß-Gerau. Da die Route südmainisch bis Gustavsburg verläuft, ist eine Fortführung über die Eisenbahnbrücke direkt zum Winterhafen bzw. Rosengarten naheliegend. Der dort vorhandene Seitenraum wird von Fußgängern und Radfahrenden intensiv genutzt. Trotz des zwischenzeitlichen Ausbaus vor einigen Jahren entspricht die Breite nicht einmal dem Regelstandard eines stadtteilverbindenden Gehweges. Aus statischen Gründen war damals eine größere Breite nicht möglich gewesen.

Eine radfahrgerechte Lösung kann nur in Form eines Neubauwerkes erfolgen. Da angesichts von lediglich zwei vorhandenen Gleisen dringend die Beseitigung des Kapazitätsengpasses für den Bahnverkehr nach Frankfurt besteht, sollte im Zuge des Bahnausbaus auch eine leistungsfähige

<sup>24</sup> Wie das „Schneckenrennen“ der 9 Radschnellwege zur Umsetzung aussieht, zeigt aktuell die Homepage der Region FrankfurtRheinMain. Demnach liegt Stand Juli 2021 der FRM 3 noch an letzter und der FRM 4 an vorletzter Stelle. Das muss aber nicht so bleiben. Vgl. <https://www.region-frankfurt.de/Unsere-Themen-Leistungen/Mobilit%C3%A4t-in-der-Region/Mit-dem-Rad/Radschnellwege/-Rennen-der-Radschnellwege/>

Trasse des Radschnellweges errichtet werden. Dies dient nicht nur der Verknüpfung der Naherholungsgebiete am Rosengarten/ Volkspark mit dem Naherholungsgebiet Mainspitze, sondern stellt eine leistungsfähige Radverbindung für Alltagsfahrten zum ehemaligen Mainzer Stadtteil Gustavsburg her. Gemäß den vorgeschlagenen Standards ist für diese Kertrasse eine Beleuchtung vorgesehen, so dass diese ganzjährig benutzt werden kann. Wie bei Autobahn- und anderen Straßenbrücken sollte eine Beheizung selbstverständlich sein, um auch an kalten Wintertagen die Radbrücke sicher befahren zu können.

Ein Nachteil der zeitlichen Koppelung an den Eisenbahnbau ist jedoch: Der Zeitraum der Fertigstellung wird frühestens erst nach 2030 möglich sein. Inwieweit ein Vorziehen eines Teilbauwerkes Radbrücke möglich ist, sollte daher geprüft werden (alternativ: Prüfen des Nutzens einer Seilbahn). Ebenso die Verlängerung an der Mainspitze zur Maaraue/ Kostheim.

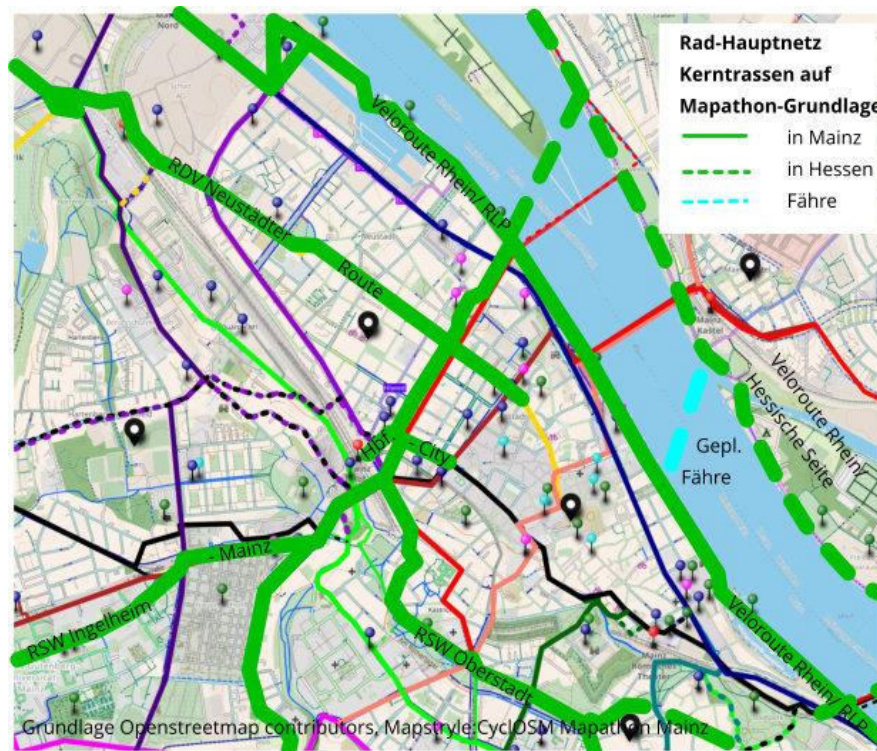
## Kerntrassen Rad-Hauptnetz und Mapathon

Grundlage des Rad-Hauptnetzes bildet das Mainzer Mapathon, welches der ADFC und das Mainzer Radforum MRF der Stadt Mainz in 2021 zur weiteren Planung übergeben haben. Das Mapathon entspricht der Ebene der Vorplanung und soll nun von der Stadt Mainz in die Phase der Routennetz- und die eigentliche Projektplanung weiterentwickelt werden.

Die Kerntrassen bilden das übergeordnete Netz, welches mit qualitativ höherwertigen Standards auszuführen ist (Standard Radschnellweg oder Rad-Direktverbindung) und auf denen ein sicheres und komfortables Überholen untereinander möglich ist.<sup>25</sup> Des Weiteren kommen die im Mapathon dargestellten farbig dargestellten Trassen hinzu, die in erster Linie stadtteilverbindende Routen enthalten.

Zu den im Mainzer Mapathon bereits dargestellten wichtigen Verbindungs-Routen sollten deshalb noch weitere untergeordnete stadtteilinterne Routen hinzukommen, um ein ausreichend dichtes Radwegenetz für alle Mainzer Stadtteile zu entwickeln, so dass alle wichtigen Ziele mit dem Rad sicher erreicht werden können. Auf diese Systematik wurde vom ADFC bei der Übergabe hingewiesen.

Abbildung: Rad-Hauptnetz auf Grundlage Mapathon-Netz



<sup>25</sup> Es handelt sich in der Regel um unselbstständige Radwege an Bundes- Landes- oder Kreisstraßen, entweder unmittelbar angrenzend oder in einem unmittelbar räumlichen Zusammenhang mit mindestens gleichwertiger Entflechtungsfunktion.

## Lebenswerte Straßen

Der autogerechte Ausbau des Straßennetzes ging jahrzehntelang einher mit dem Rückbau von Gehwegen im Zuge der Verbreiterung von Fahrspuren oder dem Einrichten von Stellplätzen (baulich hergerichtet, angeordnet oder jahrelang toleriert).

Bei der Planung und Genehmigung einer Neubebauung wurde zudem wenig auf den Erhalt der Durchlässigkeit und Schaffung kurzer Fußwege im Quartier geachtet, sodass immer mehr Umwege oder unnötig weite Wege entstanden. Ampeln wurden im Laufe der Jahre technisch nachgerüstet und zunehmend mit Anmeldevorrichtungen für Fußgänger versehen, was zu vermehrten Zwangsstops und längeren Wartezeiten an Kreuzungen führte. Das Alles und noch viel mehr hat die Nahmobilität zu Fuß über einen Zeitraum von 50 Jahren schleichend unattraktiv gemacht. Diese Entwicklung gilt es nun innerhalb von zehn Jahren umzukehren.

Eine systematische Planung zum Verbessern der Fußwegverbindungen und wichtigen Stadtteilwegen unterblieb bis heute. Daten zum Fußgängeraufkommen werden nicht systematisch erfasst. Viele Planungen zum Ausbau des Straßennetzes erfolgten stets vor dem Hintergrund der sich selbst erfüllenden Prognosen für den Autoverkehr, ohne dass die gleichen Interdependenzen als Grundlage und Zielsetzung für die nichtmotorisierten Verkehrsarten in die Abwägungsprozesse einfließen.

Als Folge wurden selbst kurze Wege zunehmend mit dem Auto zurückgelegt. Und darüber hinaus von einigen Milieus der Gesellschaft ein scheinbares Grundrecht auf Parken vor der Haustür abgeleitet. Spielen auf der Straße wurde seit den 1960er Jahren von Anwohnern und Eltern den Kindern verboten. Kratzer am Auto der Nachbarn sind eine Sünde, für die Eltern teuer bezahlen müssen. Das Vertreiben und damit Verlagern der Kinderspielorte war daher eine logische, erste Folge. In vielen Straßen – darunter ein großer Anteil von Wohnstraßen in den Stadtteilen – wird das Straßenbild mittlerweile fast überall durch parkende Autos dominiert. So entsteht selbst bei geringem Fahrverkehr eine künstliche Enge in den Seitenräumen, die jegliche andere Nutzungen verdrängt. Ein Plausch mit Nachbarn wird durch die Unwirtlichkeit der Straße unterdrückt. Nach und nach ist selbst in historischen Ortskernen und Wohnstraßen fast jegliche anderweitige Nutzung des öffentlichen Straßenraumes verloren gegangen.

Die Monopolisierungs-Entwicklungen im Einzelhandel, die Firmenkonzentration und das Zusammenlegen von Behördenstandorten beschleunigten den Prozess gegenseitig. Kleine Geschäfte im Ortskern verschwanden zugunsten von Supermärkten auf der grünen Wiese. Die längeren Wege zum Einkauf oder Arbeitsplatz erzwangen immer stärker die Nutzung Kraftfahrzeugen. Die anwachsenden Autoströme schränken jedoch die Mobilitätschancen der nicht-motorisierten Bevölkerung ein. Sozial gerecht sieht anders aus.

Trotz des jahrzehntelangen immensen Aufwands zum Aufbau eines engmaschigen und leistungsfähigen Straßennetzes verfügen im Bundesdurchschnitt nur 75% der Haushalte über einen eigenen Pkw. Innerhalb der Haushalte mit Pkw-Besitz ist die direkte Verfügbarkeit über das Auto zudem in der Regel unterschiedlich verteilt.<sup>26</sup> Dem traditionellen Rollenklischee entsprechend, verfügen nach wie vor in der Regel eher Männer über den Autoschlüssel, während Frauen und Kinder auf Mitnahme oder „Ausleihe“ angewiesen sind. Die große Ungleichheit in der Verkehrsinfrastruktur, öffentliche Aufmerksamkeit und Finanzierung stimmen daher nicht mit den Realitäten und Mobilitätsbelangen der gesamten Bevölkerung überein.

---

<sup>26</sup> Sinus Markt- und Sozialforschung im Auftrag der Landesenergie Agentur Hessen: Fahrrad-Monitor 2019 Aufstockerbericht Hessen. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung, hier zur Frage „Über welche Verkehrsmittel verfügt ihr Haushalt?“

## Konzept breitere und modernere Gehwege

Um den Fehlentwicklungen entgegenzuwirken, bedarf es einer Bestandserhebung der Gehwegsituation zum Verbessern der Erreichbarkeit unserer Ortszentren und zentraler Einrichtungen in den Stadtteilen. Aus diesem flächenhaften Mängelkataster sind entsprechende Maßnahmen für ein Sonderprogramm zur Realisierung von Projekten abzuleiten.

Das Planungskonzept soll auf Grundlage von Mustervorgaben und einzuhaltender Standards verschiedener Wegeverbindungen enthalten. Neubauplanungen sind stets auf die Belange des Fußgängerverkehrs, den Erhalt von Durchlässigkeit oder das Schaffen neuer kurzer Wege zu prüfen und abzuwägen. Das öffentliche Interesse sollte auch durch Vorkaufsrechte realisiert werden, oder Bauverfahren eingeleitet werden. Die Finanzierung und das Einhalten eines anvisierten Zeitplans sind sicherzustellen.

## Nahmobilitäts-Checks

Im Sinne des Einbeziehens von Bürgerinnen und Bürgern bei der Planung hat sich die Durchführung von **Nahmobilitäts-Checks** bewährt. Unter fachlicher Anleitung erfolgt ein festgelegter Prozess für die verkehrsmittelübergreifende Planung eines Stadtteils. Im Rahmen dieses vom Land Hessen lizenzierten Verfahrens werden zunächst die Themenfelder und Inhalte ausgewählt. Im ersten Workshop erfolgt die Bewertung des Status Quo und der Ziele unter Einbeziehen fachlich interessierter Stadtteilbewohner und zuständiger Mitarbeiter:innen der Stadtverwaltung. Im weiteren Verfahren erfolgen daraus eine Maßnahmenentwicklung und Entwickeln eines Nahmobilitätsplanes. Vorteil des Verfahrens ist das Einbringen der Ortskenntnis der Bewohner:innen in einer frühen Planungsphase bei gleichzeitig fachlicher Begleitung des Prozesses. So legt nicht ein ortsfremdes Planungsbüro einen fertigen Plan vor, sondern dieser wird gemeinsam mit lokalen Interessenverbänden und interessierten Bürger:innen entwickelt. Gleichzeitig ist die Fachverwaltung der Stadt ämterübergreifend eingebunden.

Des Weiteren sind bei der Planung zur Verbesserung der Rahmenplanung für Fußgänger die Anforderungen, die sich aus dem ebenfalls verpflichtend einzuführenden schulischen Mobilitätsmanagements ergeben, zu berücksichtigen (s. nachfolgendes Kapitel).

## Straßen mit Aufenthalts- und Wohnqualität

Straßen sind nicht nur Verkehrswege, sondern sollen vielfältigen Funktionen dienen. Auch Hauptstraßen dienen in der Regel vielen Funktionen, die über die Abwicklung des Verkehrs hinausgehen. Seit Beginn der Stadtgeschichte findet in ihnen das gesellschaftlich-städtische Leben statt.

Je dichter die Bebauung, je stärker das Verkehrsaufkommen, desto mehr konkurrieren die Nutzungsanforderungen miteinander. Der Gehweg ist nicht nur zum Zurücklegen einer Strecke da, sondern bietet Schaufenster zum Verweilen, Haltestellen zum Warten auf Busse und Bahnen oder Treffpunkte auf Bänken oder in Cafés. Auch an Hauptstraßen möchten die Bewohner der oberen Geschosse ruhig wohnen. Kinder wachsen hier auf. Aufgrund der Lage haben sich viele Arbeitsplatzstandorte angesiedelt, von denen weitere Nutzungsansprüche ausgehen. Sie sollen gut erreichbar sein, deren Gebäude sollen möglichst herrschaftlich und einladend wirken. Und die Arbeitnehmer:innen möchten angenehme Arbeitsverhältnisse vorfinden. Mit der autogerechten Vision der Nachkriegszeit entstanden jedoch kaum noch zumutbare Belastungen und Interessenskonflikte. Und zwar stark zu Lasten der schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Kinder und ältere Menschen sowie der Wohnfunktion.

Für die Rückeroberung der Straße als Leitziel für mehr Wohn- und Lebensqualität unserer Städte bedarf es daher langfristiger Lösungsansätze, um Grünachsen oder wohnungsnahen Erholungsgebiete neu oder wieder zu schaffen. Der aktuelle Problemdruck fordert jedoch ebenso stringent die Einleitung von kurzfristigen Ansätzen auf dem Weg dahin.

Das Ziel, durch Einzelmaßnahmen gesetzte Schwellenwerte bei Lärm und Abgasen zu erfüllen, kann dabei nicht als Maßstab ausreichen, um die Städte wieder lebenswerter zu machen. Oft sind diese auch mit „Nebenwirkungen“ verbunden, die dann zu anderen Problemen führen. So trägt z.B. der Austausch von Diesel- zu Elektrobussen dazu bei, die vorgegebenen Grenzwerte an der

Parcusstraße einzuhalten. Doch der Charakter der Straße, die Verschmutzung der Fensterscheiben und die Wohnqualität wird sich dadurch jedoch wenig verändern. Zudem führt die massive Kostenerhöhung durch die doppelt so hohen Fahrzeug-Anschaffungskosten zu Mehraufwendungen der ÖPNV-Betriebe, die zwangsläufig irgendwann zu Angebotseinschränkungen im Liniennetz, bei Serviceleistungen oder zu Fahrpreiserhöhungen führen müssen. Erst wenn es als staatliche Aufgabe angesehen wird, die anfallenden Mehrkosten für die Verkehrsunternehmen im Sinne eines Klimabeitrages auszugleichen und darüber hinaus z.B. der Straßenquerschnitt der Parcusstraße komplett neu aufgeteilt wird, entstehen Wirkungen, die das Wohnen in der Stadt lebenswert machen.

Um diesen Fehlentwicklungen entgegenzusteuern bedarf es einer kurz- und langfristigen Planung:

- **Punktuelle Umgestaltung von Straßen zur Verkehrsberuhigung**

Neugestalten von Kreuzungen und Einmündungen in Wohngebieten durch Ausweiten des Gehwegbereiches, um die Straßenquerung (Verbessern der Sichtbeziehungen, kürzere Wege zur Fahrbahnquerung) zu erleichtern. Sofern es die Platzverhältnisse zulassen, sollten schmale Baumscheiben zu ausreichend breiten Grünflächen aufgeweitet werden. Die Pflanzung von heimischen Kräutern und Gräsern würde die Biodiversität fördern. Auch kann eine ansprechende Bepflanzung in Bewohnerinitiative sinnvoll sein. Die Maßnahmen dienen darüber hinaus zur Identifikation mit dem Straßenfreiraum und zum Verbessern des Mikroklimas und dem Schutz der Gesundheit an Hitzetagen.

Fehlen die Mittel für eine komplette Neugestaltung der Straße, sind punktuelle Aufweitungen und Gestaltungen sinnvoll. Im Straßenverlauf sollten prinzipiell nach maximal 100 Metern die Gehwege aufgeweitet werden, um Platz für Aufenthaltsflächen mit Bänken, Radständern oder kleine Grünflächen zu schaffen. Alternativ kann eine Aufpflasterung der Fahrbahn erfolgen.

Ziel ist das Verbessern der Aufenthaltsqualität und Stärken des Nachbarschaftsgefühls. Und damit mehr Lebensqualität, saubere Luft, und bessere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum anzubieten. Zugeparkte Straßen mit Blechlawinen sollen der Vergangenheit angehören. Die sogenannte Rückeroberung der Straße soll dazu beitragen, dass kurze Wege wieder gern zu Fuß zurückgelegt werden.<sup>27</sup>

- **Mehr Mischflächen in Straßen mit geringem Kfz-Aufkommen**

Viele Wohnstraßen weisen Fahrbahnen mit Parkmöglichkeiten und durch Bordsteine abgetrennte Seitenräume auf, deren Breite nicht die Mindestanforderungen von Gehwegen nach den Straßenbaurichtlinien erfüllen. Fußgänger werden auf diese schmalen Seitenräume verdrängt, obwohl es sich eigentlich nicht um Gehwege handelt. Mobilitätseingeschränkte Personen mit Kinderwagen oder Rollator müssen oft auf die Fahrbahn ausweichen, weil es an Platz zum Vorbeikommen fehlt. Auf der Fahrbahn sind sie jedoch nicht wirklich geduldet und darüber hinaus auch gefährdet.

Spätestens, wenn Bedarf für eine Erneuerung besteht, sollte der Straßenraum im Interesse der Anlieger und Nutzer:innen neu aufgeteilt werden. Seitenbereiche mit Minderbreiten von Gehwegen sind zu vermeiden, wenn die Regelbreite von Gehwegen nicht einzuhalten ist (2,50m bzw. 1,50m in dörflicher Lage bei geringem Fußgängeraufkommen). Dabei sind Maßnahmen zum Anheben der Aufenthaltsqualität und Räume für Nachbarschaft einzubeziehen.

Die optische Ausgestaltung mit angedeuteter Fahrrinne (aber mit Rinnen statt Hochborde) oder mit einheitlicher Belags-Gestaltung von Hauswand zu Hauswand hängt von Straßenbreite und vom Verkehrsaufkommen der verschiedenen Verkehrsarten ab. Ob überhaupt und falls ja, welche Stellplatzstandorte angeordnet werden sollen, ist mit zu berücksichtigen. Durch die bauliche Ausgestaltung wird in schwach befahrenen Straßen der Charakter der Wohnstraße gestärkt und signalisiert, dass die Straße für alle da ist.<sup>28</sup>

Die Steigerung der Aufenthaltsqualität wird nur erreicht, wenn der Kfz-Schleichverkehr und Falschparken wirksam unterbunden werden.

<sup>27</sup> Als Vorreiter dient die Stadt Wien, die als Städtebauliches Leitziel eine Verbesserung der städtischen Wohn- und Lebensqualität durch eine Neuaufteilung und Neugestaltung der Quartiersstraßen systematisch anstrebt.

<sup>28</sup> Die Straßenbaurichtlinien sehen bei engen Ortsdurchfahrten Mischflächen bis zu einer Belastung von 400 Kfz/ Stunde in Verbindung mit Tempo 30 vor, wenn der Platz für regelkonformer Gehwege nicht reicht.

- **Von der Autostadt zur Stadt der Nahmobilität**

Viele innerstädtische Fahrten mit dem Auto sind kurz. Sie werden aus Bequemlichkeit zurückgelegt, aber auch weil Fuß- und Radwege unkomfortabel und länger sind. Zum Eindämmen des Autoverkehrs hat sich das Einrichten von Sektoren mit einer gefilterten Durchlässigkeit bewährt. Diese unterbinden konsequent den Durchgangsverkehr in den Quartieren, indem die Durchfahrt von einem Quartier zum nächsten über Wohnstraßen nicht mehr möglich ist und der Weg allein über das Hauptstraßennetz erfolgen muss<sup>29</sup>

In der Praxis trat jedoch ein weiterer, mindestens ebenso wirksamer Effekt ein: Mit Unterteilen des Kfz-Straßennetzes in Sektoren innerhalb eines Stadtteils wird bewirkt, dass sich Kurzfahrten mit dem Auto nicht mehr lohnen. Wer aus seinem Quartier zum Nachbarquartier fahren will, muss mit dem Auto Umwege in Kauf nehmen, die die Fahrzeit signifikant erhöhen. Diese größtenteils aus Bequemlichkeit durchgeführten, aber zu Lasten der Wohnqualität gehenden Fahrten sind ohne wirkliche essentielle Einschränkungen für die Autonutzer:innen entfallen.

Zum Prinzip der Zonierung des Straßennetzes gehört zwingend, dass für Fußgänger:innen und Radfahrende weiterhin die Geh- oder Fahrbeziehungen aufrecht erhalten bleiben. Fußgänger können durchgängig sichere Wege laufen, weil der Autoverkehr an den Schnittstellen angrenzender Sektoren stark abnimmt. Dann entstehen für Fußgänger längere Strecken, auf denen sie sich in ihrem Stadtteil auf autoarmen Straßen frei bewegen können. Dies erhöht die Mobilitätsbedingungen vor allem für ältere Menschen und Kinder, die nun Wege wieder selbstständig zurücklegen können. Radfahrende sind aufgrund der direkten Linienführung deutlich schneller am Ziel, als mit dem Auto. Für einen kurzen Weg in das Auto zu steigen, lohnt nicht mehr.

#### **Stadt der Nahmobilität: Realisiertes Praxisbeispiel Groningen**

In Groningen stellte sich der Erfolg schnell ein: Hohe Investitionskosten durch Straßenumbauten konnten weitgehend vermieden werden. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen und Pfosten genügen in vielen Fällen zur Abgrenzung. Der Radanteil erhöhte sich auf 50 % (in der Innenstadt sogar auf 60%). Der Verkehrslärm nahm erheblich ab. Der zuvor skeptische Einzelhandel hat von dieser Netzaufteilung insgesamt erheblich profitiert.

Die verkehrlichen Maßnahmen wurden von den Stadtbewohner:innen nicht als Einschränkung, sondern als Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität bewertet. Groningen ist urbaner und lebendiger geworden.

#### **Anwendungsbeispiele für die Stadt Mainz Gonsenheim und Oberstadt**

Besonders der Einzelhandel in den Ortszentren unserer Stadtteile würde von solchen Regelungen profitieren. Wenn es – wie zum Beispiel in Gonsenheim über die Gerhart-Hauptmann-Straße – in der Praxis zu umständlich und unkomfortabel ist, um zu Fuß (Gehwegbreite ca. 1,20m!!!) oder mit dem Rad zum Ortszentrum zu kommen (gegen die Einbahnstraße und ohne Sicherheitsabstand zu fahrenden und parkenden Autos), wird das Auto bevorzugt.

Wer aber ins Auto steigt, um Einkaufen zu fahren, fährt lieber gleich zum großen Supermarkt mit Parkplatz und meidet die kleinen Geschäfte im Nahbereich.

Für Autofahrer, die von Weisenau durch die Oberstadt Richtung Hauptbahnhof fahren wollen, soll die Route eigentlich über die vorgesehenen Hauptstraßen ‚Am Stiftswingert / An der Goldgrube‘ führen. Tatsächlich nutzen viele Autofahrer die Strecke ‚Am Rosengarten / Ritterstraße / Am Fort Elisabeth‘. Diese Strecke mündet in den ‚Fichteplatz / Am Römerlager‘ ein, zu dem auch der andere Straßenzug geleitet wird. Dies führt zu einer flächenhaften Verlärmung der Wohnquartiere der Oberstadt, des Grüngürtels und der Nordseite des Krankenhauses MKM (ehemals Vincenz-Krankenhaus).

Mit einer Zonierung bzw. Sektorisierung können die Durchfahrten unterbunden werden.

Gleiches gilt für ‚Ebersheimer Weg‘ und ‚Karchenweg‘, der mit einer Umwidmung eine wichtige Funktion als Fahrradstraße erhalten kann.

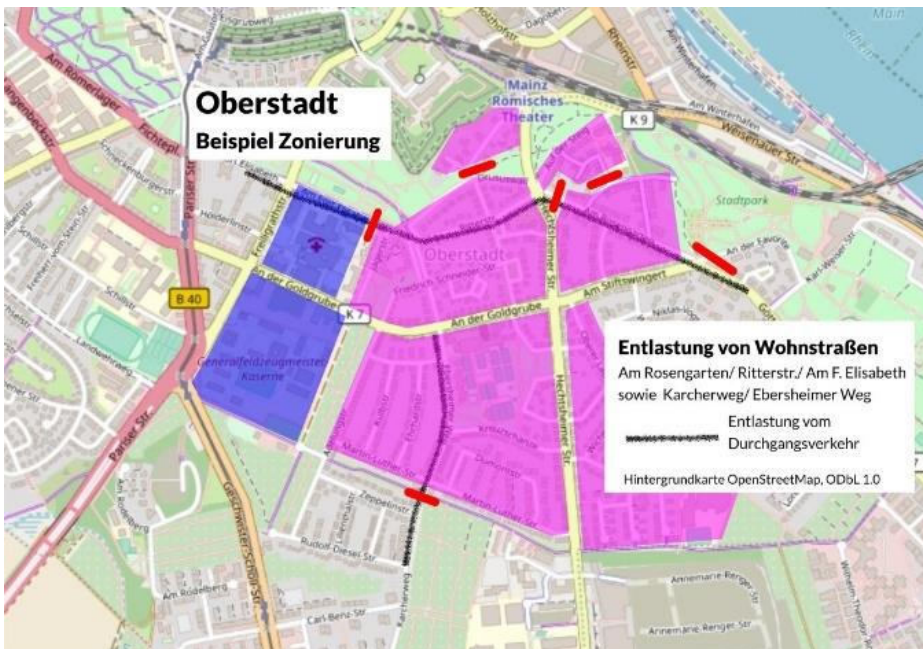
In Zusammenhang mit dem Einführen von Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung können in beiden Stadtteilen Fremdparker, die als Pendler ihr Auto hier neun Stunden abstellen und Wege versperren, ferngehalten werden.

<sup>29</sup> Im Sinne §8 Vorfahrtsstraßen bzw. §45 (1) StVO



## Änderungen für die Oberstadt

Durchgangsverkehr, wild parkende Autos und hohe Geschwindigkeiten bilden ein wachsendes Ärgernis in den Wohnstraßen der Oberstadt.



Mit einer Zonierung können Kfz-Fahrten auf direktem Weg von Weisenau zum Fichte- und Aliceplatz unterbunden werden.

Der Eberheimer Weg bietet sich als Mischfläche mit den Radfahren nach Hechtsheim und ins südliche Umland an.

Um die Radroute attraktiver zu machen, sollte der Kfz-Durchgangsverkehr so weit wie möglich fern gehalten werden.

Draußen sitzen, spazieren gehen, mit Nachbarn ungestört reden und viele andere Merkmale des gesellschaftlichen Lebens sind in vielen Straßen aufgrund der Lärmbelastung nicht mehr möglich. Dem Rückerobern des Straßenraumes für vielfältige urbane Nutzungen kommt daher eine hohe Bedeutung für die Lebensqualität zu.

Doch die Neugestaltung einzelner Straßen allein reicht dabei nicht aus. Sichere, angenehme Fußwege entstehen erst, wenn auf längeren Wegeketten eine fußgängerfreundliche Gestaltung und Umgebung geschaffen wird. Eingebettet in ein Gesamtsystem sollen die wichtigsten Ziele im Quartier oder Stadtteil gut erreichbar sein.

Die fußgängerfreundliche Infrastruktur ist daher – wie für die anderen Verkehrsarten – systematisch auszubauen. Ortsspezifische Gegebenheiten und städtebauliche Maßnahmen, die das Quartier beleben und stärken, sollten dabei einbezogen werden. Eine gesunde Bevölkerung und eine inklusive Gesellschaft bilden das globale und damit auch lokale Ziel.

Vorgeschlagen werden daher folgende Elemente und mögliche Beispiele:

1. **Erweitern der Fußgängerzone**
  - Schottstraße Hbf-Vorplatz bis Kaiserstraße (Anbindung Hauptbahnhof)
  - Neubrunnenstraße zwischen Kaiserstraße und Beginn Fußgängerzone (Hintere Bleiche)
  - Neutorstraße – Dagobertstraße (Verlängerung der Fußgängerzone bis Station Römisches Theater und Fort Malakoff)
2. **Neugestalten einzelner Straßenzüge als Verbindungswege**
  - Neustadt: Moltkestraße - Heinrich-Heine-Straße – Feldbergstraße
  - Gonsenheim: Gerhart-Hauptmann-Straße – Juxplatz – Kapellenstraße/ Gutenbergstraße als Verbindung vom alten zum neuen Ortszentrum und zum Lennebergwald
  - Neugasse und Dalbergstraße in Ebersheim
  - HaMÜ: Dijonstraße – Alteruhweg – Fritz-Bockius-Str. weiter zum Grüngürtel Oberstadt
3. **Schaffen und Sichern direkter Fuß- und Radweg-Verbindungswege**
  - Erhöhen der Durchlässigkeit in den Quartieren durch Sichern oder Neuanlage von Fußwegverbindungen innerhalb der Stadtteile.
  - Kauf von Grundstücken zum Abbau vorhandener Barrieren in Quartieren, die kurze Wege im Stadtteil verhindern.
4. **Abbau von Behinderungen an Kreuzungen, Reduzieren der Wartezeiten**
  - Kurze Wege ohne Umwege an komplexen Kreuzungen für Fußgänger
  - Durchgängige Grünphasen an Kreuzungen
  - Dauergrün für Fußgänger an Straßen mit hohem Fußgängeraufkommen in Schwachlastzeiten. In diesem Fall fordern Kfz-Fahrzeuge per Induktionsschleife GRÜN an.
  - An Kreuzungen mit hohen und differierenden Fußgängerströmen Einführen von Rundumgrün (Rot-Phase für den gesamten fließenden Verkehr im Kreuzungsbereich).

Erforderlich hierzu ist das Einrichten eines Sonderprogramms „Lebenswerte Straßen“ zur Förderung gesunder Wohnquartiere, um die Identifikation mit den Stadtteilen zu erhöhen. Vorbilder sind Maßnahmen in Wien (z.B. traditionelle Landstraße ‚Durchhäusern‘, Walk-space-Award Sieger 2010), Kassel (Vorderer Westen, Schaffen einer Promenade in der Goethestraße), Bad Wildungen (Scharnier zwischen Altstadt und Kurviertel) und die Neuanlage einer direkten Fußverbindung zur Innenstadt in Hattersheim.

Um die Bedingungen für den Fußverkehr unverzüglich zu verbessern, sollten Sofortmaßnahmen mit organisatorischen und straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen vorgenommen werden:

- **Kfz-Stellplätze, welche auf Gehwegen ausgewiesen oder markiert sind,**  
... werden generell entfernt und wieder als Gehwegfläche der ursprünglichen Nutzung zugeführt, wenn der Rest-Gehweg derzeit eine Breite von weniger als 1,80 m aufweist. Ziel ist die Einhaltung der Barrierefreiheit und die Schulwegsicherheit.
- **Ausgewiesene Kfz-Stellplätze auf Gehwege mit starkem Fußgängerverkehr**  
... werden beseitigt, wenn der nutzbare Gehweg derzeit weniger als 2,50 m Breite aufweist. Richtwert: > 100 Fußgänger pro Tag im Straßenverlauf/beide Richtungen. Ziel ist ein normaler Begegnungsraum, bei der eine Begegnung von Fußgängern ohne Behinderung möglich wird.
- **Entlang Radwegen** wird bei Tempo 50-Straßen das Parken am Fahrbahnrand 20 Meter vor und 15 Meter nach **dem Knotenpunkt** bzw. der Querungsstelle untersagt. Auf Straßen mit geringeren Geschwindigkeiten sollte 10 Meter davor und 5 Meter danach Parken nicht mehr zulässig sein und bei Verstößen geahndet werden. Ziel ist die Verminderung von Radunfällen bei Abbiegevorgängen, da diese zu den häufigsten Unfallursachen gehören.

## Parkraumangebot in der Stadt

### Das Recht auf einen Stellplatz?

Schon seit Jahren herrscht in Deutschland ein breiter gesellschaftlicher Konsens, dass der Themenkomplex ‚Umwelt & Klima‘ von größter Bedeutung ist. Laut Meinungsumfragen sollen Politik und Wirtschaft handeln; und wir selbst – gestehen wir uns auch manchmal ein – vom Grund her auch.

Wenn es jedoch um das Reduzieren von Pkw-Stellplätzen und besonders denen vor der eigenen Haustür geht, bricht die Einigkeit schnell auseinander, wird um jeden Stellplatz verbissen gekämpft.

Fakt ist jedoch: Ein durchschnittlicher Pkw wird zum Fahren nur für eine Dreiviertelstunde genutzt, den Rest des Tages steht das Auto. Gut 40% der Pkw werden an einem durchschnittlichen Tag nicht genutzt.<sup>30</sup> Stehen diese auf öffentlichen Straßen und Plätzen werden große Flächen beansprucht, die andere Nutzungsmöglichkeiten einschränken oder sogar ausschließen.

Weitere Daten:

- Rund 26% der Mainzer Haushalte verfügen über keinen Pkw. In dicht besiedelten Stadtteilen wie der Neustadt besitzen nicht einmal die Hälfte der Haushalte einen Pkw.<sup>31</sup>
- Um ein Auto finanzieren zu können, müssen Beschäftigte mit einem durchschnittlichen Einkommen rund ein Drittel ihrer Arbeitszeit aufwenden.
- Für einen öffentlichen Auto-Stellplatz wird mit 12 bis 20m<sup>2</sup> eine größere Fläche beansprucht, als es die Architektennorm für den Bau von Kinderzimmern in Wohngebäuden vorschreibt. Sind uns Autos wichtiger als unsere Kinder?

Falls Außerirdische uns beobachten und verstehen könnten, müssten sie von uns den Eindruck einer krankhaften Gesellschaft erhalten oder zumindest einer, die sich im Vorstadium einer solchen befindet. Bei allen Entscheidungen zum Umgang mit öffentlichen Stellplätzen für Kfz geht es dabei nur bedingt um die Abwägung verkehrlicher, geschweige denn gesellschaftsrelevanter Belange. Durch die emotionale Bedeutung – ähnlich wie beim Tempolimit – erhält dieses Thema in Deutschland überall eine hohe Sprengkraft. Die Sachebene fließt kaum in die Entscheidungsfindung ein.



**Ich arbeite ein Drittel meiner Arbeitszeit  
für mein Auto**

<sup>30</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht 2017, Seite 4

<sup>31</sup> In der Altstadt verfügen 62% und in der Neustadt 59% nicht über ein Pkw im Haushalt. Quelle Stadt Mainz: Statistische Informationen zur Stadtentwicklung 2019; Tab. 5.2, Seite 102

Insgesamt wird der Autobesitz sowohl stark von gesamtgesellschaftlichen Strukturen als auch von persönlichen und gesellschaftlichen Einstellungen beeinflusst. Diese haben sich im Laufe der Jahre jedoch geändert. Die Bedeutung des Autos als Statussymbol ist gesunken.<sup>32</sup> In der Mainzer Innenstadt hat die Anzahl an Carsharing-Stationen des Anbieters Book-n-drive bereits ein Niveau erreicht, welches den privaten Pkw-Besitz entbehrlich gemacht hat. Zumindest, wenn das Auto nur für gelegentliche Fahrten beansprucht wird.

Entscheidend ist: Sie können von Staat und Gesellschaft und von uns selbst und durch aktives Handeln beeinflusst werden. Vorangestellt sei daher eine (sicher noch unvollständige) Betrachtung der Einflussfaktoren zum Pkw-Besitz:



Abbildung Einflussfaktoren Autobesitz

<sup>32</sup> Ausnahme dürfte das Milieu „Prekäre“ der unteren Mitte und Mittelschicht bilden, mit dem Wunsch nach Konsum, Prestige und Anerkennung. Gemäß Sinus-Milieus 2019 liegt deren Anteil bei 8% der Gesamtbevölkerung in Deutschland.

## Parkraumangebot für Kfz-Stellplätze in Mainz

In der Stadt Mainz sind ca. 100.000 Pkw gemeldet (2020), davon 84.300 privat.<sup>33</sup> Die Anzahl der Stellplätze im gesamten Stadtgebiet ist hingegen statistisch nicht erfasst. Neben öffentlichen Parkhäusern in der Innenstadt gibt es zahlreiche Parkmöglichkeiten in weiteren Parkhäusern der städtischen Gesellschaft **pmg** und anderer privater Anbieter bzw. Firmen.



*Dutch Cycling Vision,  
Oktober 2018*

*Tabelle*

*Stellplätze in öffentlichen Parkhäusern der Innenstadt in 2018*

| Vergleich           | Öffentliche Parkhäuser <sup>(1)</sup> |                      |                     |
|---------------------|---------------------------------------|----------------------|---------------------|
| Städte              | City<br>Binnenstadt                   | Randlage<br>Cityring | SUMME<br>Parkhäuser |
| <b>Groningen NL</b> | 1.139                                 | 2.411                | <b>3.550</b>        |
| <b>Kassel</b>       | 2.788                                 | 588                  | <b>3.376</b>        |
| <b>Wiesbaden</b>    | 3.486                                 | 2.076                | <b>5.562</b>        |
| <b>Mainz</b>        | 3.270                                 | 5.875                | <b>9.145</b>        |

<sup>(1)</sup> Alle Angaben wurden der jeweiligen Homepage der Städte im Oktober 2018 entnommen<sup>34</sup>

Der Vergleich zeigt erhebliche Unterschiede zwischen der Stadt Groningen, die hier stellvertretend für viele andere niederländische Städte steht, mit der Stadt Mainz und anderen vergleichbaren Städten.

Während im unmittelbaren Citybereich von Groningen (233.000 Einwohner) lediglich 1.100 Stellplätze angeboten werden, verfügen Mainz und Wiesbaden über ein dreimal so großes Stellplatz-Angebot. Die Kluft bleibt auch dann bestehen, wenn weitere Parkhäuser im Umfeld der Cityringe einbezogen werden. Immerhin liegt dann Kassel mit Groningen auf einem Level.

Noch größer wird allerdings die Differenz, wenn die im Straßenraum verfügbaren Stellplätze einbezogen werden. Während Groningen über fast keine Stellplätze in den engen Gassen der Binnenstadt verfügt, wird in den deutschen Städten eine große Anzahl von Stellplätzen im Straßenraum angeboten, die das Gesamtangebot an Stellplatzkapazitäten deutlich anhebt. In der Stadt Kassel kommen 1.434 bewirtschaftete Kfz-Stellplätze in der Innenstadt hinzu. Auch Wiesbaden verfügt über eine große Zahl bewirtschafteter Stellplätze im öffentlichen Raum. Für die Mainzer Altstadt werden 3.000 Stellplätze angegeben. Die Gesamtzahl des öffentlichen und privaten Stellplatzangebotes in Mainz ist nicht bekannt. Es ist aber anzunehmen, dass der Vergleich der Gesamtzahl aller Innenstadtstellplätze zwischen Groningen und Mainz das Verhältnis 1:4 übertrifft.

Nach Einschätzung der Einzelhandelsverbände, die stets mit der Forderung nach noch mehr Stellplätzen verbunden ist, müsste es eigentlich ein wirtschaftliches Gefälle zwischen beiden Städten geben. Doch dies wird durch die Stadt Groningen und andere Städte mit geringerem Parkraumangebot widerlegt.<sup>35</sup> Ein größeres Stellplatzangebot führt nicht automatisch zu mehr Wohlstand und Glück. Nicht einmal für den Einzelhandel.

<sup>33</sup> Stadt Mainz: Statistische Informationen zur Stadtentwicklung 2019; Tab. 5.2, Seite 102

<sup>34</sup> Abgrenzungen: Groningen City: Binnenstad (umgeben von Kanälen); Kassel City: Innenring Kurt-Schumacher-Str./Steinweg/ Fünffensterstr./ Ständeplatz, Kassel-City-Rand: Theaterplatz, Gard du Corps; Wiesbaden City: Luisenplatz, Luisenforum, Kaufhof, Markt, Karstadt I u. II, Mauritius-PH, Coulinstr., WI City-Rand: Kurhaus, Theater, TG Liliengasse, Rhein-Main-Congress-Center; Mainz City: Kronberger Hof, Löhrstraße, Römerpassage, Schillerplatz, Theater, Brand, Kaufhof, City Hotel, Hilton, Karstadt, Mainz City-Rand: Bleiche, CineStar, CityPort, Deutschhausplatz, Rathaus, Rheinufer, Römisches Theater, Schloss, Taubertsberg, Bonifazius, Hilton, Hyatt, Zitadelle, Kupferbergterrasse

<sup>35</sup> Eine Hauptgeschäftsstraße von Groningen, die Zwanestraat, war vor wenigen Jahren zur beliebtesten Einkaufsstraße der Niederlande gewählt worden.

## Einführen eines flächenhaften Parkraum-Managements

Die flächenhafte Parkraumbewirtschaftung dient vor allem den Zielen, den Verkehrsraum sozialer und gerechter aufzuteilen. Das kostenlose Abstellen von privaten Autos geht zu Lasten des Gemeinwohls und verschiebt die Lasten ungerecht auf Schwächere.

Gleichzeitig bietet es die Möglichkeit, das Parkverhalten räumlich zu steuern und insgesamt effektiv zu reduzieren.

Kernziele sind:

- **Ausgleich zur Abdeckung kommunaler Defizite durch den privaten Autoverkehr und Anwendung des Verursacherprinzips bei der Kostenverteilung**

Für Planung, Bau und Unterhalt von Straßen entstehen den Kommunen hohe Aufwendungen, die nicht oder nur teilweise durch Einnahmen gedeckt sind (z.B. Fördermittel für Neubau von Straßen, Anliegerbeiträge, Erschließungskosten). Viele Aufwendungen und Kosten werden bisher nicht nach dem Verursacherprinzip umgelegt.

In dem zu erhebenden Gesamt-Einnahmebetrag sollte auch eine Abschätzung entgangener Einnahmen von nicht kostenpflichtig abgerechneten Grundstücksflächen kalkulatorisch einfließen. Dies sollte eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein.<sup>36</sup> Das Abschätzen der Gesamtaufwendungen ist daher ein erster Schritt, den verkehrspolitischen Diskurs zu versachlichen.

Finanziell im Nachteil sind derzeit alle Haushalte ohne Auto. Mit einer fairen Bepreisung sollen die Kosten des Verkehrs sozialer im Sinne des Verursacherprinzips verteilt werden. Das Gemeinwohl sollte künftig im Vordergrund stehen - auch und gerade im Hinblick auf den Klimaschutz.

- **Flächengerechtigkeit**

Der Flächenverbrauch für den ruhenden Verkehr ist immens und nimmt Fußgängern und Radfahrern Platz für ihre Fortbewegung. Um die Aufenthaltsqualität unserer Straßen zu erhöhen und Grünachsen zu bilden, muss der Straßenraum grundsätzlich neu aufgeteilt werden.

Die im Kapitel Fahrradstadt Mainz dargelegten Vorschläge zur Kaiserstraße, dort Umweltsuren einzurichten, sind im Sinne der Flächengerechtigkeit ein guter Prüfstand für die Bereitschaft der Stadt zu einer echten Verkehrswende.

Die negativen Folgen durch abgestellte Autos betreffen mittlerweile aber nicht nur Hauptstraßen, sondern sind in vielen Wohnstraßen zum Problem geworden.

Die bisherige Beschränkung von Anwohnerparkbereichen und Parkautomaten auf die Innenstadt und ihr Umfeld ist schon lange nicht mehr sachgerecht.<sup>37</sup> Auf Grundlage von fachlichen Erhebungen zum Parkverhalten in den einzelnen Stadtteilen soll schrittweise, aber konsequent die Gesamtzahl der öffentlichen Stellplätze abgebaut werden. Langfristig sollen alle öffentlichen Stellplätze kostenpflichtig werden.

- **Lenkungs- und Ordnungsfunktion**

Der Baustein der Parkraumbewirtschaftung ermöglicht schon innerhalb kurzer Zeit, durch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen lenkend in die Nutzung des öffentlichen Raumes einzugreifen, um den Parkdruck in den Ortskernen unserer Stadtteile und in anderen stark frequentierten Straßenzügen zu reduzieren. Und zwar sowohl mit lokaler Wirkung an der jeweiligen Kreuzung oder Straße, als auch in der Summe flächenhaft in Stadtquartieren.

Der Ansatz ist, mit diesen Maßnahmen nicht nur eine bessere Verteilung zu erwirken, um überlastete Streckenabschnitte zu entlasten. Noch wichtiger und zielführender für eine Umverteilung des Verkehrsraums ist die Wirkung der Verlagerung auf andere Verkehrsmittel: Wenn der Weg zum nächstgelegenen Bäcker nicht mehr kostenlos ist und durch den Gang zur Parkuhr umständlicher wird, steigt wieder die Bereitschaft, kurze Wege zu Fuß

<sup>36</sup> Kommunalen Wohnraum von städtischen Wohnungsbaugesellschaften wird schließlich auch nicht kostenlos an Mieter vergeben, obwohl das Recht auf Wohnraum sicher lebensnotwendiger ist als das Parken von Autos im öffentlichen Raum.

<sup>37</sup> Andere Städte wie Graz oder Wien sind da schon weiter.

oder mit dem Rad zurückzulegen. Erst recht, wenn gleichzeitig deren Belange in der Verkehrsplanung verbessert werden. Auch Pendler, deren Pkws im Stadtgebiet 9 Stunden auf wertvollen Grundstücksflächen abgestellt sind, werden durch flächenhafte Parkzeitbegrenzungen und durch Einführen von Gebühren angeregt, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen oder ihr Fahrzeug an P+R-Stellplätzen am Stadtrand oder an der nächsten Haltestelle abzustellen.

Aus der Abbildung ‚Einflussfaktoren Autobesitz‘ (siehe S. 38) lässt sich ablesen, dass in der Zukunft gesamtgesellschaftliche Rahmenbedingungen gravierende Auswirkungen auf den Autobesitzstand – und damit die Nutzungshäufigkeit – nach sich ziehen werden. Insbesondere die nicht abwendbaren Folgen der demographischen Entwicklung und die zu erwartenden Mehrkosten für Klimaanpassung (Vorsorge) und Schadensbeseitigung nach Ereignissen (Nachsorge) werden sich auswirken. Steuernd kann die Regierung eingreifen, indem sie anstelle der Subventionen für die Herstellung und Transport umweltschädliche Waren (Landwirtschaft, Automobilindustrie, Kraftwerksbetreiber, etc.) die Umweltfolgen besteuert.

Wie die Veränderung des Verkehrsverhaltens im Frühjahr des Corona-Jahres 2020 bewiesen hat, kann sich die Wirkung verkehrlicher Maßnahmen zur Verbesserung des Umweltverbundes schnell zeigen. Das Abschaffen des Automobils und ein zurückgehender Ersatzkauf wird jedoch langsamer und zeitlich verzögert von statten gehen.

Deshalb ist ein inhaltlich gut vorbereitetes Parkraum-Management nötig, das gezielt die Probleme an Standorten mit höchstem Parkdruck angeht. In der Übergangszeit bis 2030 werden dabei Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sein, die auch das Errichten kleinerer baulicher Maßnahmen umfassen kann:

- Reduzierung von Stellplätzen an Standorten, die erforderlich zur Umsetzung des beschriebenen Konzeptes sind. Dies betrifft insbesondere die Herstellung der Kerntrassen und der Stadtteilrouten für das Radwegenetz, die Nutzung von Flächen für Grünachsen und Sicherung von Schulwegen. Damit einhergehen soll ein hoher Nutzen für die Allgemeinheit und eine hohe Akzeptanz. In der Regel handelt es sich um Straßen mit hohem Parkdruck, bei denen häufiger als anderswo Parkverstöße zu verzeichnen sind.<sup>38</sup>
- Reduzieren von Stellplätzen auf wichtigen Fußgänger Routen, um die Sichtbeziehungen an Einmündungen zu erhöhen. Dies kann in Verbindung mit dem Aufstellen von Fahrradstellplätzen und Verbesserungen der Aufenthaltsqualität erfolgen.
- Schrittweiser Abbau von Kurzzeitstellplätzen in den Parkhäusern der Innenstadt durch Umwandeln in Dauerparkplätze für Anwohner. Der „Tausch“ von Kurzzeitparkplätzen geht in der Regel mit einer geringeren Anfahrffrequenz im Umfeld der Parkhäuser einher. Voraussetzung ist, dass von den Betreibern der Parkhäuser ein bestimmtes Kontingent an Plätzen für Anwohner oder Beschäftigte als Dauermieter zur Verfügung gestellt werden.
- Der Bau wohnungsnaher Quartiersgaragen in Stadtteilen mit eng bebauten Gebieten soll nur in Verbindung mit Projekten zur Neugestaltung von Straßenräumen stehen, um Platz für die Verbreiterung von Gehwegen, Anlagen von Radwegen oder mehr Aufenthaltsqualität zu gewinnen. Und darüber hinaus in den Nachbarstraßen keine Stellplatzreserven vorzufinden sind. Sie sollen ausschließlich als direkte Ausgleichsmaßnahmen für durchzuführende Projekte zur Straßenraumneugestaltung im Sinne einer Verschönerung des Wohnumfeldes dienen.

Es ist davon auszugehen, dass der Bedarf an Kraftstoff-Tankstellen in Zukunft sinken wird. Weniger Autos und mehr E-Fahrzeuge werden das in Deutschland im Vergleich zu den Nachbarländern ohnehin große Angebot schrumpfen lassen. Deshalb sollte die Stadt Mainz vorsorglich und gezielt Grundstücke oder Pachtverträge von Tankstellen erwerben. Ziel des Ankaufs sollte sein, mehr Grün in der Stadt, Standorte für Quartiersgaragen oder anderweitige Nutzungen zu sondieren. Bessere Luft in Wohngebieten.

Beispiel: So könnte anstelle der Tankstelle Binger Straße eine kleine Quartiersgarage errichtet werden und für die derzeit Kfz-Stellplätze auf dem Seitenraum am Linsenberg wohnungsnah eine Alternative angeboten werden. Dann könnte der bestehende, aber ohne Sicherheitsabstand errichtete, Fahrradstreifen in voller Breite genutzt werden, weil die „Doorings-Gefahr“ wegfällt (plötzliches Öffnen der Autotür gefährdet Radfahrer:innen).

<sup>38</sup> Durch das Einführen der Parkraumbewirtschaftung werden private Stellplätze wieder mehr genutzt und der [öffentliche Raum kann sinnvoller für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung gestellt werden](#) .

- Abgelehnt wird hingegen der Bau von Parkplätzen und Quartiersgaragen, die zur Erweiterung des Stellplatzangebotes dienen.
- Vorhandene Parkplätze wie an der Hochschule/Arena oder die Erweiterung von Parkflächen zu kleineren P+R-/B+R-/M+R-Anlagen<sup>39</sup> sollen Pendler zum Umsteigen bewegen. Insbesondere an Straßenbahnlinien sollen mögliche Plätze sondiert werden, damit Pendler das ÖPNV-Angebot verstärkt wahrnehmen. Die P+R-Angebote sollen zumindest zunächst gebührenfrei bleiben.
- Bedarfsgerechte, größere P+R-Anlagen an den Schienenstrecken im Mainzer Umland errichten oder kontinuierlich erweitern.
- Prüfung neuer P+R/ M+R/B+R-Standorte wie am Mombacher Freibad / Gesundheitszentrum in Verbindung mit dem Bau kleinerer neuer Straßenbahnäste (hier Erzberger Straße). Dabei sollte eine Neuversiegelung größerer Flächen möglichst vermieden werden. So könnte z.B. eine Reservierung von Plätzen für eine P+R-Anlage an der Haltestelle Kisselberg in Zusammenhang mit ohnehin geplanten Hochbaumaßnahmen entstehen, wenn eine Neubebauung des Geländes mit Wohn- oder Hochschulgebäuden umgesetzt wird. Geprüft werden sollte auch die Errichtung von überdachten Parkdecks an vorhandenen Parkplätzen zur P+R-Nutzung an der Mainzelbahn am Lerchenberg mit Ableitung von Regenwasser und Energiegewinnung (Haltestellen VRM und ZDF).
- Kommunale Werbeaktionen zur Nutzung von P+R sowie Mitfahrerstellplätzen im Umland, ggf. verbunden mit Sonderaktionen für ÖPNV-Tarife.
- Carsharing wird mehr Wirkung zeigen, wenn verlässliche, wohnungsnahe anmietbare Carsharing-Angebote auch flächenhaft in den Stadtteilen vorhanden sind. Die Stadt Mainz kann hierzu die Voraussetzungen für die straßenverkehrsrechtliche Bereitstellung der Plätze schaffen.

Hauptziel bleibt die Reduzierung des Gesamtangebotes an Stellplätzen im Stadtgebiet. Parkraum-Management darf sich nicht wie bisher auf die Innenstadt und deren unmittelbares Umfeld beschränken.

Vorgeschlagen wird eine preislich gestaffelte Parkraumbewirtschaftung im gesamten Stadtgebiet nach Problemlage und Wert der Flächen, wie z.B. eine Differenzierung nach Premium-Lage, Innenstadtbereiche, Ortszentren und – am günstigsten - sonstige Wohnstraßen mit geringem Druck. Vorrangig ist die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den jetzt schon überlasteten Ortszentren der Stadtteile mit dichter Bebauung:

- Insbesondere flächenhafte Bereiche in Finthen, Gonsenheim, Mombach, Bretzenheim, Weisenau, Hechtsheim und Ebersheim.
- Weitere, eher streckenbezogene Abschnitte je nach Bedarf und ortsspezifischer Problemlage (z.B. Marienborn, Lerchenberg)

Des Weiteren sind die bestehenden Parkraumbewirtschaftungsgebiete in Neustadt, Innenstadt, Altstadt und Oberstadt unter den o.g. Kriterien zu evaluieren und die Gebühren anzupassen.

Die seitherigen Regelungen des Bundes zur Parkraumbewirtschaftung begünstigte den privaten Autoverkehr. Kommunen mussten Grundstücksflächen weit unter Wert anbieten. Diese sind nun zugunsten von Regelungen der Länder aufgehoben worden.

Unterstützung könnte die Stadt Mainz vom Land Rheinland-Pfalz erhalten, indem die Förderung von Quartiersgaragen, die lokal eine wesentliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Fuß- und Radbedingungen in Haupt- und Wohnstraßen bewirken können, auch aus Mitteln der Verkehrsinfrastrukturförderung gezielt gefördert werden. So dürften bei Quartiersgaragen Baukosten von 15.000 bis 50.000 € pro Stellplatz anfallen, die je nach Lage (noch) nicht kostendeckend zu vermieten sind.

Ebenso sind den Kommunen ausreichend rechtliche Spielräume einzuräumen, sodass die Parkraumbewirtschaftung wirken kann. Die bisherigen staatlichen Beschränkungen durch eine gesetzlich verordnete Deckelung der Gebührenhöhe bildeten einen Eingriff in den Wettbewerb des Verkehrsmarktes zu Lasten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Sie sind zudem höchst unsozial gegenüber einkommensschwächeren Bevölkerungsschichten und sollten deshalb komplett entfallen.

<sup>39</sup> Park+Ride-, Bike+Ride und Mitfahreranlagen

In unserem eher ländlich geprägten Bundesland fallen die Stadt-Land-Unterschiede erfahrungsgemäß groß aus. Den größeren Städten müssen jedoch effektive Instrumente an die Hand gegeben werden, um Änderungen im Parkverhalten und Mobilitätsverhalten zu fördern.

Die Vorgaben zur Ausweisung von neuen Gebieten der Parkraumbewirtschaftung haben ebenfalls tief in die Planungshoheit der Kommunen eingegriffen. Auch diese Hürden sind nicht vertretbar und sollten ebenfalls ersatzlos entfallen.

Die Stadt Mainz sollte aktiv und mit Mut dieses Thema angehen. Deshalb muss eine professionelle Stelle mit einem entsprechenden Budget eingerichtet werden, um das Parken im öffentlichen Raum mit der nötigen Sensibilität steuern zu können („Kümmerer“). Dies setzt nicht allein das Bereithalten von Kapazitäten für allgemeine und projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit voraus. Vielmehr soll der Nutzen der jeweiligen Maßnahmen erhoben und öffentlichkeitswirksam kommuniziert werden. Dazu gehören Erhebungen zur Parkraum-Auslastung sowie der Zusammensetzung der Nutzer (Anwohner, Pendler, Besucher, gewerbliche Nutzer) mit einer entsprechend flächenhaften Ausdehnung der Untersuchungsgebiete. Der Stellplatzabbau soll mit sichtbaren Vorteilen verbunden werden. Im Optimalfall sollen sie zu autoarmen Bereichen führen.

Im Rahmen der Erhebung eines fundierten und langfristig ausgerichteten Parkraumkonzeptes sollte das Leitziel folgende Werte übertreffen:

Die Stadt Mainz erweitert stufenweise die Parkraumbewirtschaftung in neuen Gebieten und Stadtteilen und bezieht ab 2022 jedes Jahr mindestens 2.000 zusätzliche Parkplätze in die Parkraumbewirtschaftung mit ein. Dieses Ziel ist Bestandteil des Bürgerentscheides und wurde bereits von rund 13.500 Mainzer Bürgerinnen und Bürgern unterstützt.

Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

1. Die Stadt weist bewirtschaftete Parkzonen nach §46 Straßenverkehrsordnung (StVO) aus, für die Anlieger eine Dauerparkerlaubnis erwerben können (vgl. z.B. Darmstadt, Bingen und Leipzig) <sup>40</sup>
2. Diese Berechtigung wird grundsätzlich nur noch erteilt, wenn der Bewohner nachweist, keine private Abstellmöglichkeit zu haben. <sup>41</sup>
3. Die Stadt Mainz kündigt eine Gebührenanhebung für das Anwohnerparken nach §45 StVO an und setzt diese sobald als möglich um. <sup>42</sup>

Durch das Aufheben nicht marktgerechter Gebührenobergrenzen werden sich die Gebühren in der Region Rhein-Main in den nächsten Jahren stark verändern. Da diese Entwicklung erst am Anfang steht und neue Regelungen vom Land Rheinland-Pfalz bei Erstellen dieses Konzeptes noch nicht eingeführt wurden, ist die Größenordnung und -spreizung derzeit noch nicht absehbar.

So sollen in Darmstadt in exponierten Lagen an Parkscheinautomaten künftig 10 € / Stunde fällig werden. Diese Anhebung ist für das Weltkulturerbe Mathildenhöhe geplant. Ziel ist der Schutz der Straßen im Quartier des Künstlerviertels vor dem Ansturm von Touristen (teilweise Mosaikpflaster). <sup>43</sup>

<sup>40</sup> Vgl. In Darmstadt wurden nach §46 StVO Parkzonen ausgewiesen, bei denen die Dauerparkausweise 120 Euro pro Jahr kosten. Das kann auf der [Informationsseite zum Parken für Bewohner](#) nachgelesen werden.

sowie im Beschluss **2019/0330** der Stadt Darmstadt ([Parlamentsinformationssystem](#)), Wie in Bingen können [Dauerparkkarten](#) beispielsweise zu 280 Euro oder 400 Euro pro Jahr an Bewohner ausgegeben werden (in bewirtschafteten Parkzonen).

<sup>41</sup> vgl. Beispielregelungen München, Freiburg, Kaiserlautern

<https://www.muenchen.de/dienstleistungsfinder/muenchen/1072045/> und <https://www.freiburg.de/pb/907354.html>

<sup>42</sup> Der Bundesrat hat im Juni mit Inkrafttreten zum 1.10.2020 einen Gesetzentwurf des Bundestages gebilligt, der die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen zu erlassen oder dies den Kommunen zu überlassen. (vgl. <https://difu.de/nachrichten/bewohnerparken-in-den-staedten-wie-teuer-darf-es-sein>).

Hier sollte der Stadtrat schon vorsorglich eine Gebührenanhebung für das Anwohnerparken nach §45 ankündigen und diese umsetzen, sobald die gesetzlichen Vorgaben der Landesebene vorliegen. Die jährliche Gebühr für das Anwohnerparken sollte sich stärker am internationalen Vergleich orientieren (Wien: 120 bzw. 90 Euro p. a. je nach Bezirk, Marseille: 160 Euro, Zürich: 290 Euro, Amsterdam: 535 Euro, Stockholm 827 Euro) oder an den Preisen der anliegenden Parkhäuser oder dem Preis einer Jahreskarte des ÖPNV für das Stadtgebiet (Mainz: 842,60 Euro).

<sup>43</sup> Vgl. Frankfurter Rundschau 28.07.2021: „Parken wird teuer“

Die Stadt Frankfurt wird dem kostenlosen Parken mit neuen Parkzonen nach und nach ein Ende setzen. Die Anzahl der Parkautomaten soll bis 2025 verdreifacht werden. Die Maßnahmen stehen in Zusammenhang mit Maßnahmen des Luftreinhalteplans. Mit der Parkraumbewirtschaftung einher geht ein Verdrängen von Pendlern, von denen vor allem Anwohner in den Stadtteilen profitiert haben. Ziel ist es, dass zur Bewältigung der Flächeninanspruchnahme des motorisierten Individualverkehrs generell weniger Autos auf den Straßen abgestellt werden sollen.<sup>44</sup>

Die Stadt Freiburg hat angekündigt, dass der Parkausweis für Anwohnerparken künftig im Schnitt 30 € pro Monat kosten soll.<sup>45</sup> Auch andere Städte beabsichtigen die Anwohnerpark-Gebühren und die Menge an bewirtschafteten Parkzonen deutlich zu erhöhen. Angesichts von Kosten von 5.000 bis 15.000 € zur Herstellung von Stellplätzen im Freien, aber auch der Wertschöpfung entsprechend unterschiedlicher Grundstückspreise ist eine faire Bepreisung einzufordern. Wer die Umwelt schädigt, sollte in Hinblick auf den Klimaschutz steuerlich stärker belastet werden als diejenigen, die sich umweltfreundlich verhalten.

Die Gebührenhöhe sollte aber je nach Lage und Nachfrage im Stadtgebiet nach mehreren Zonenbereichen gestaffelt sein. In Zusammenhang mit der Aufteilung von Kurz-, Langzeit-, Anlieferflächen und Bewohnerparkbereichen sollte die Parkraumbewirtschaftung als Instrument zum Steuern sinnvoll genutzt werden.

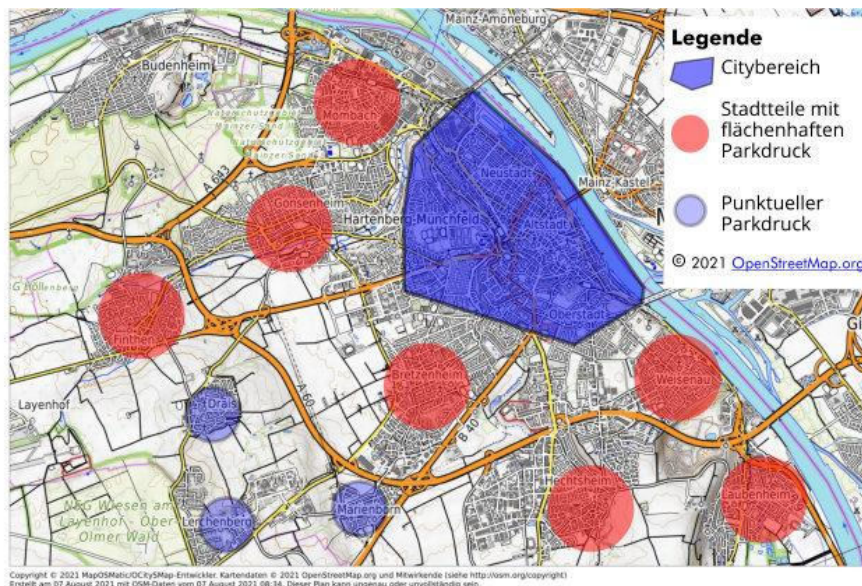


Abbildung: Einzurichtende Parkzonen im Stadtgebiet

Eine faire Bepreisung setzt das Ermitteln aller Kostenfaktoren voraus und kann erst im Rahmen einer Zusammenstellung aller realen und kalkulatorischen Ausgaben ermittelt werden. Primäres Ziel ist es, vor allem die 26% der Mainzer Haushalte zu entlasten, die über kein Auto verfügen. Darüber hinaus entsteht ein finanzieller Anreiz für die Haushalte, die ihr Auto nur noch selten benutzen, es abzumelden oder zu verkaufen.

Aus den repräsentativen Mobilitätsbefragungen der Bundesrepublik Deutschland geht hervor, dass in der Kategorie „Regiopole und Großstadt“, zu der die Stadt Mainz zuzuordnen ist, rund 31% im öffentlichen Raum parkt, 8% in einem Parkhaus / Tiefgarage und 60% in einer Garage / Carport oder einem Stellplatz auf Privatgrundstücken.<sup>46</sup> Übertragen auf die Stadt Mainz bedeutet dies, dass in der Summe rund 31.000 Pkws im öffentlichen Raum abgestellt werden. Diese Zahl bezieht sich auf die in Mainz gemeldeten Fahrzeuge und lässt das Pendleraufkommen unberücksichtigt.

<sup>44</sup> Vgl. Frankfurter Rundschau 29.06.2021: „Überall Parkscheinautomaten, Frankfurt setzt kostenlosem Parken nach und nach ein Ende/ ÖPNV statt Auto“

<sup>45</sup> Vgl. Internetbeitrag des SWR vom 10.06.2021, 20:30 Uhr

<sup>46</sup> Studie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur „Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht (MiD 2017): Kapitel 8, Seite 76. Bei Regiopolen handelt es sich um Verdichtungsgebiete wie z.B. Raum Kassel, Raum Karlsruhe.

Dass es um große Summen entgangener Einnahmen für die Stadt Mainz geht, zeigt folgender Rechenansatz: Wenn die 31.000 Pkw-Halter zum Ausgleich der Lasten im Mittel 20 € / Monat (zuzüglich Verwaltungsgebühren) bezahlen, würde die Stadt Mainz jährlich Erlöse in der Größenordnung von 7,5 Mio. € einnehmen.

Hinzu kämen Einnahmen von ca. 70.000 Einpendlern und auswärtigen Besuchern, die mit dem Auto nach Mainz kommen. Die Tagesbevölkerung in Mainz wird mit 246.000 angegeben.<sup>46</sup> Genau diese Zielgruppe dürfte bei Einschränkung der Parkerlaubnis und einer flächenhaften Gebührenpflicht zusammenschrumpfen und zum ÖPNV abwandern.<sup>47</sup>

Die Gesamtsumme der Netto-Parkeinnahmen dürfte deutlich höher als 10 Millionen € / Jahr liegen, wenn entsprechende Parkraumbewirtschaftung umgesetzt wird.

Diese auf dem Verursacherprinzip basierenden Ausgleichszahlungen könnten zu 1/3 Drittel zur Senkung kommunaler Steuern und Abgaben, zu 1/3 Drittel dem Ausbau des ÖPNV-Angebotes und zu einem Drittel dem Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes zukommen.



*Foto: Zugeparkte Neustadt*

<sup>46</sup> Vgl. Angaben <https://www.pendleratlas.de>; 2021

<sup>47</sup> Die wichtigsten Herkunftsgebiete der Einpendler sind Mainz- Bingen (22.300), Wiesbaden (9.200), Alzey-Worms (7.200), Groß-Gerau (4.400) und Bad Kreuznach (3.400). Aber auch aus Frankfurt (Platz sieben) kommen noch 2.000 Einpendler nach Mainz.

## Grünachsen in der Stadt

In Anbetracht der für die Stadt Mainz und Region vorhergesagten stadtklimatischen und wasserhaushaltlichen Veränderungen genügt es nicht, einzelne Straßen im Zuge von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zu begrünen. Auch die hier vorausgehend beschriebenen Leitziele für eine Verkehrswende mit erfolgreicher Verlagerung von Autofahrten auf den Umweltverbund wird selbst bei konsequenter Umsetzung nicht ausreichen, um die fatalen Folgen der Klimaerwärmung zu begrenzen. Vielmehr bedarf es einer Stadtentwicklungspolitik, die darauf ausgerichtet ist, einer Überwärmung von Wohngebieten entgegenzuwirken.

Hinzu kommt, dass die Stadt Mainz über vergleichsweise geringe Anteile an öffentlichen Grünflächen verfügt, die weit unter den Richtwerten von 20 bis 25 m<sup>2</sup> je Einwohner liegt. Durch Baumaßnahmen gehen zudem täglich weitere Flächen mit Brachland verloren. Da eine Verdoppelung der Grünflächen nicht ohne weiteres machbar ist, ist der Schutz bestehender Landschaft ebenso wie der Begrünung bebauter Gebiete von einer noch höheren Bedeutung als für andere vergleichbare Städte.

In einem ersten Schritt sind vorausschauend die Folgen von Starkregen, Stürmen, Tornados, Hoch- und Niedrigwasser zu untersuchen. Mit dem Projekt KLIMPRAX (Klimawandel in der Praxis) liegen bereits grundlegende Datenerhebungen vor, die in kommunale Handlungsempfehlungen einmündeten. Sofern Vertiefungen einzelner Themen – insbesondere vor dem Hintergrund der jüngsten Katastrophe in der Eifel und im Rheinland – notwendig sind, sollte diese möglichst sofort veranlasst werden, um daraus konkret auf Mainz bezogene Handlungsmaßnahmen ableiten zu können. Ein Nutzen der Studie entsteht jedoch erst, wenn die Schlussfolgerungen in der Praxis auch tatsächlich zur Anwendung kommen.

Darauf ausgerichtet sollen ressortübergreifend umfangreiche Maßnahmen eingeleitet werden, damit wirtschaftliche Schäden für öffentlichen wie für Privatbesitz soweit wie möglich begrenzt oder vermieden werden können. Der Bevölkerungswachstum und die damit verbundene Flächenversiegelung durch Neubaugebiete und Nachverdichtungen verschärfen dabei den Zielkonflikt mit den Belangen des Klimaschutzes. Ihre lokalräumlichen Auswirkungen sind verkehrlich und klimatisch zu bewerten. Negative Folgen sind entsprechend zu kompensieren.

Abbildungen: Hitzebelastung im Raum Mainz / Wiesbaden

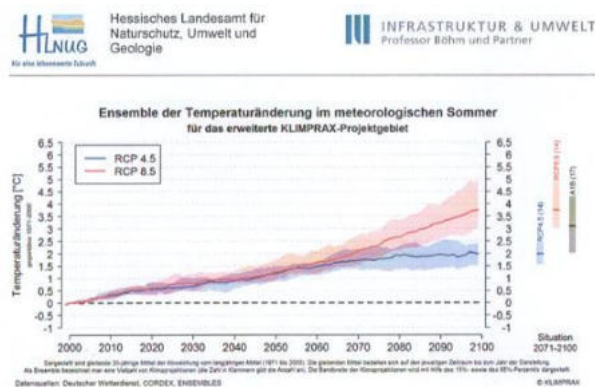
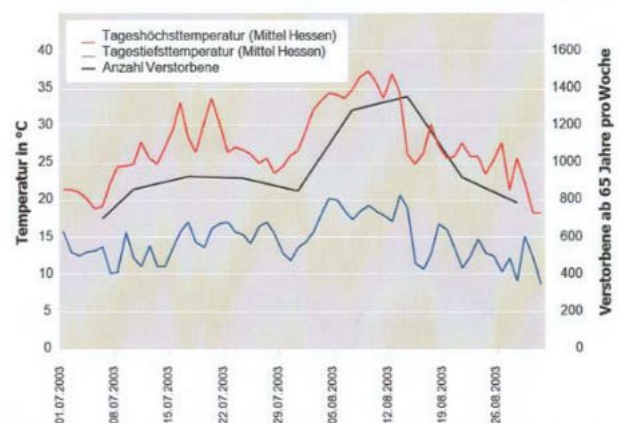


Abbildung 4: Projektzierte Änderung der mittleren Sommertemperatur für das erweiterte KLIMPRAX-Modellgebiet Wiesbaden/Mainz bis Ende des 21. Jahrhunderts.

Quelle:

Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie, KLIMPRAX Stadtklima: Anforderungen an die Berücksichtigung klimarelevanter Belange in kommunalen Planungsprozessen, Darmstadt 2016, Seite 10



Quelle:

Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie, Informationsveranstaltung 16.08.2018 in Wiesbaden, Vortrag von Prof. Dr. Thomas Schmid: Herausforderung Klimawandel – Handeln für lebenswerte Städte, Folie 14

Wie aus den Tabellen hervorgeht, nimmt die Hitzebelastung im Raum Mainz / Wiesbaden weiter zu. Besonders betroffen sind dabei vulnerable Gruppen, zu denen Kleinkinder, ältere Menschen und andere Menschen, denen die höheren Temperaturen Probleme bereiten können, gehören. An Hitzetagen ist eine vorzeitige Todesfolge signifikant nachweisbar. Insbesondere die Reizung der

Atemwegsorgane, indirekte Belastung für das Herz-Kreislaufsystem und fehlender Schlaf führen zu einem direkten hitzebedingten Unwohlsein und Erkrankungen. Um sich auf extreme Wetterereignisse vorzubereiten, sind geeignete Strategien zur Anpassung für den Schutz der Bevölkerung zu entwickeln und mit der Umsetzung unmittelbar und konsequent zu beginnen.

Folgende städtebauliche Planungsziele sind zu beachten:

- Entwicklung eines ortsbezogen optimalen Frischluftzirkulationssystems
- Straßenraum entsiegeln, neugestalten und begrünen
- Bindung von Feinstaub und Kohlenstoff
- Grundstücke in öffentlichem Besitz prüfen, ob sie prinzipiell für Naherholung oder für Klimaschutzmaßnahmen geeignet sind
- Gestaltung von Gebäuden und Freiräumen im Straßenraum und in Höfen klimatisch abstimmen.
- Gebäudestellung und -typologie unter Klimaaspekten optimieren
- Notwasserwege einrichten, Kaskadeneffekte mindern, kritische Infrastrukturen entschärfen
- Auflagen für Gebäude und Dächern in Bezug auf Energie, Begrünung und Wasserhaushalt
- Verringerung Lärmbelastung

Ein wesentlicher Beitrag zu diesen Zielen ist die Bildung von Grünachsen in städtisch bebauten Gebieten. Aber auch einem wirklichen Schutz, der Aufwertung und (Wieder-) Zusammenführung von Landschaften und Grünanlagen zu stadtnahen Naherholungsorten kommt eine große Bedeutung zu. Eine Anfahrt zu Freizeitaktivitäten mit dem Auto, zum Beispiel zum Spazieren gehen oder – noch unsinniger, aber häufig zu beobachten – die Autofahrt zum Joggen, wird überflüssig, wenn die Grünachsen schon im Stadtteil selbst beginnen und attraktiv sind.

Im Rahmen der Bauleitplanung sind urbane Freiraum-Achsen besser als bisher vor Bebauung oder Straßenbau zu schützen und verbindlich festzulegen. Hierzu gehören begrünte Straßenräume, Räume mit vorhandenen und zu erweiternden Grünflächen, Zuwege zu Grünanlagen und Landschaft und die Anlage von Retentionsräumen. Sie dienen dazu den Wasserrückhalt, um das Speichervermögen zu steigern und tragen zur Abflachung von lokalen Hochwasserwellen bei. Für die Verbesserung der Naherholungsräume ist es notwendig, vorhandene Freiraumkorridore und Landschaften zu stärken. Auf Grundlage eines langfristig umzusetzenden Zielplanes sollen zusammenhängende Spazierwege ohne Störungen, zum Beispiel durch die Barrierewirkung des Autoverkehrs oder andere lärm erzeugende Nutzungen, wie sie in der städtischen Bebauung vorkommen, hergestellt werden.

Deshalb muss das Liegenschaftsamt mehr Spielraum erhalten und in Abstimmung mit Stadt- und Verkehrsplanung die Voraussetzungen schaffen.

Da der Anteil der über 80-jährigen in Deutschland von derzeit 5% auf 12% der Bevölkerung steigt, werden künftig über ein Zehntel der Einwohner durch Hitzewellen besonders gefährdet sein. Wohngebiete mit überdurchschnittlich hohem Anteil älterer Menschen, die gleichzeitig innerhalb des Stadtgebietes zu den Wärmeinseln zählen, sind bei der Realisierung vorrangig zu behandeln. Zu den Bausteinen gehören daher neben der Aufarbeitung der stadtklimatischen Ausgangssituation eine Sensitivitätsanalyse Gesundheit und mit einer flächenhaften Darstellung der Betroffenheit der Bevölkerung im Stadtgebiet.

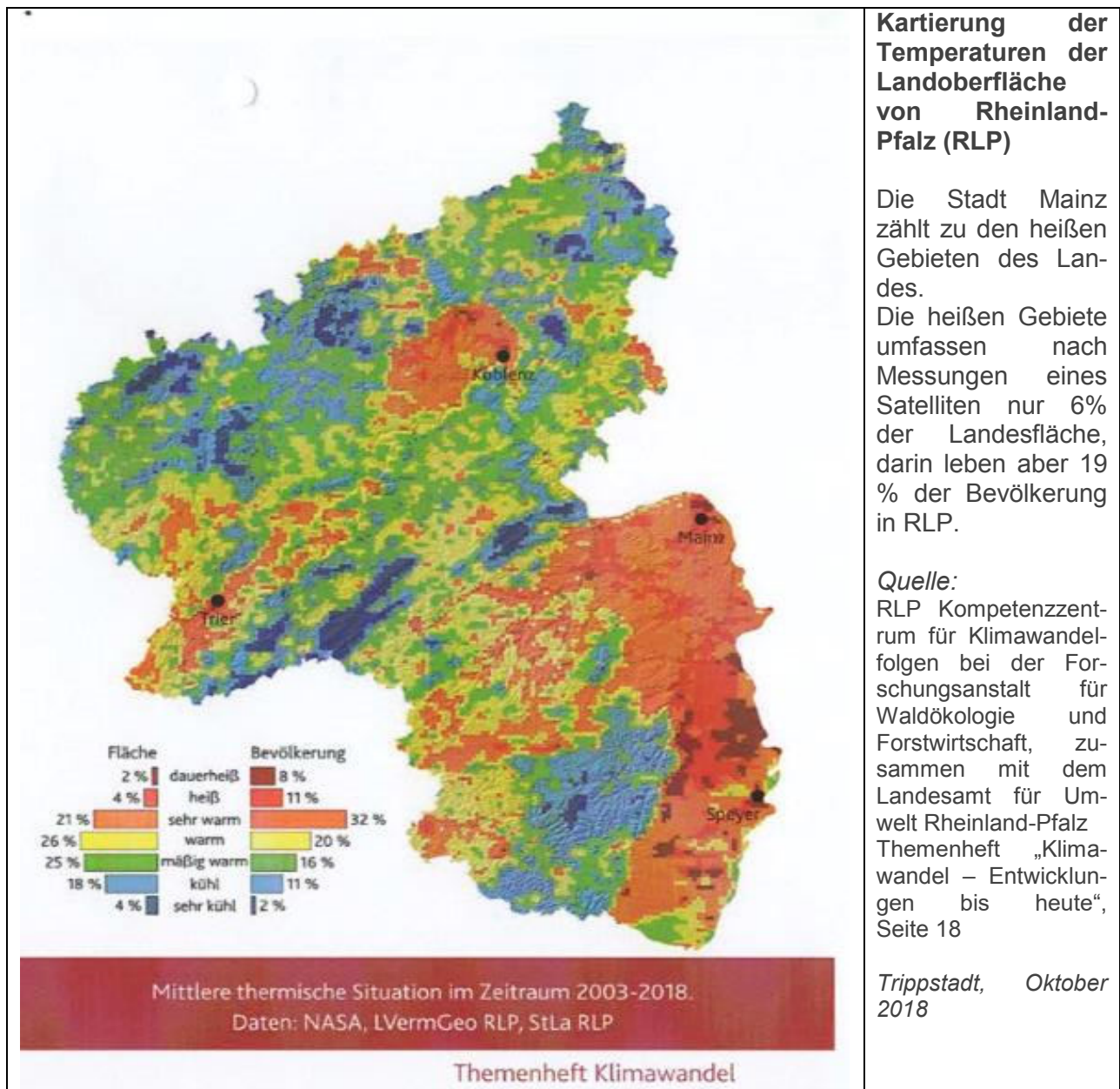
Das „Rheinland-Pfalz Kompetenzzentrum für Klimawandelfolgen“ hatte sich mit den gesetzlichen Vorgaben & der strategischen Unterstützung für die Bauleitplanung befasst mit dem Ergebnis:

„Die Anpassung an den Klimawandel ist mit Novellierung des BauGB und der UVP-Richtlinie zu einer Pflichtaufgabe für die Bauleitplanung geworden...

Klimawandelanpassung ist ein Abwägungstatbestand neben einer Vielzahl weiterer; tatsächlich sind der politische Wille und strategische Leitlinien häufig ausschlaggebend.“<sup>49</sup> Dies gilt auch für Mainz.

---

<sup>49</sup> Rheinland-Pfalz Kompetenzzentrum für Klimawandelfolgen und Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten: Kommunale Anpassung an den Klimawandel in Rheinland-Pfalz, Bearbeitung: Dr. Astrid Kleber, Stand 12.02.2019, hier: Zitat aus dem Fazit des Kapitels Gesetzliche Vorgaben & strategische Unterstützung für die Bauleitplanung



## Grünachsen in bebauten Gebieten

Prinzipiell sollten in jedem Stadtteil eine oder mehrere Grünachsen umgesetzt werden. Kriterien für die Auswahl sollten bilden:

- Quartiere mit hoher Betroffenheit menschlicher Gesundheit (Grundlage: flächenbezogene Auswertung) unter Berücksichtigung künftiger demografischer Strukturen.
- Stadtquartiere mit stark überdurchschnittlich hohen Wärmeinseln (urbane Hot Spots)
- zentral gelegene Achsen im Stadtteil, die zu wichtigen fußläufig erreichbaren Zielen führen; Hierzu zählen stadtteilinterne Wege zum Ortszentrum, zu wichtigen örtlichen und überörtlichen Freizeitzielen und Naherholungsgebieten von und zu den jeweiligen Siedlungsschwerpunkten.
- Klimatisch komplexe städtische Räume, die in Hinblick auf Starkregen und Windverhältnisse Anpassungsmaßnahmen benötigen, oder über die Hochwasser gezielt abgeleitet werden muss.
- Zugeparkte Straßen mit gut erhaltener, historisch wertvoller Bausubstanz, die ihren ursprünglichen Charakter durch ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr verloren haben.

Das visionäre Bestreben, „eine Stadt der kurzen Wege“ zu schaffen, wird von Umweltverbänden bereits seit den 70er Jahren gefordert. Um daraus Planungsziele zu entwickeln, bedarf es einer Aufarbeitung der Mängel und Konkretisierung der möglichen Handlungsfelder. Mit dem Prinzip einer „5-Minuten-Stadt“, bei dem alle wichtigen Ziele mit nachbarschaftlichen Zusammenhängen in Quartieren und Stadtteilen zu Fuß erreichbar werden sollen, wird das Ziel jedoch fassbarer und planbar gemacht.<sup>50</sup> Größere Städte wie Paris streben das Ziel der "15 Minuten-Stadt" gerade jetzt an und treffen entsprechende Entscheidungen.<sup>51</sup>

Im Zuge dieser Rahmenplanung ist für die Auswahl der einzelnen Projekte eine intensive Bürgerbeteiligung zu initiieren. Die enge Einbeziehung in partizipative Planungen ist für die Akzeptanz bei der späteren Durchsetzung und Realisierung von Einzelprojekten förderlich. Mieter, Grundeigentümer und örtliche Interessensverbände, Verkehrs- und Anwohner-Initiativen sollten in kooperative Planungen einbezogen werden. Dem Mitwirken und der Stärkung der Ortsbeiräte kommt aufgrund ihrer Ortskenntnisse eine besondere Bedeutung zu.

Allerdings sollten zeitraubende Diskussionen in den Stadtteilen zum Nutzen („ob“) dabei vermieden werden, weil es sich hier um globale gesamtstädtische Ziele handelt. Umso wichtiger für die Diskussion der örtlichen Leitbilder sind die Fragen „wie“ und in welchen Schritten es zu einer Umsetzung bis 2030 kommen kann. Welche Maßnahmen haben die größten Wirkungen und welche Alternativen sind in die Abwägung einzubeziehen? Temporär installierte Maßnahmen können helfen, Lösungen auszuprobieren.<sup>52</sup> Entscheidend für den Erfolg ist eine konsequente und kontinuierliche Umsetzung zusammenhängender Einzelmaßnahmen.

Der hohe Versiegelungsgrad in Verbindung mit der Wärmeabgabe von Verkehr und Industrie führt zu städtischen Wärmeinseln, in denen Menschen hohen Belastungen ausgesetzt sind. Der Temperaturunterschied zwischen Stadtrand und den dicht bebauten Quartieren in Innenstadtlage ist erheblich und kann 6 bis 10 Grad betragen.

Die Angaben zur Tagestemperatur der Mainzer Messstation auf dem Lerchenberg können sich daher erheblich von der Situation in den Wohnstraßen der Neustadt unterscheiden. Die Extremwetterereignisse der letzten Jahre haben zudem gezeigt, dass Schäden sogar lokal im Stadtgebiet erheblich differieren. Wenn in Hechtsheim Starkregen einsetzt, kann in Mombach noch die Sonne scheinen.



Quelle: Vaduz\_AfG und LGU, Landschaft – Klima – Stadt

„Lebensqualität trotz Klimawandel“  
Cordula Weber, Stadt-Landschaft GmbH  
16. Mai 2019

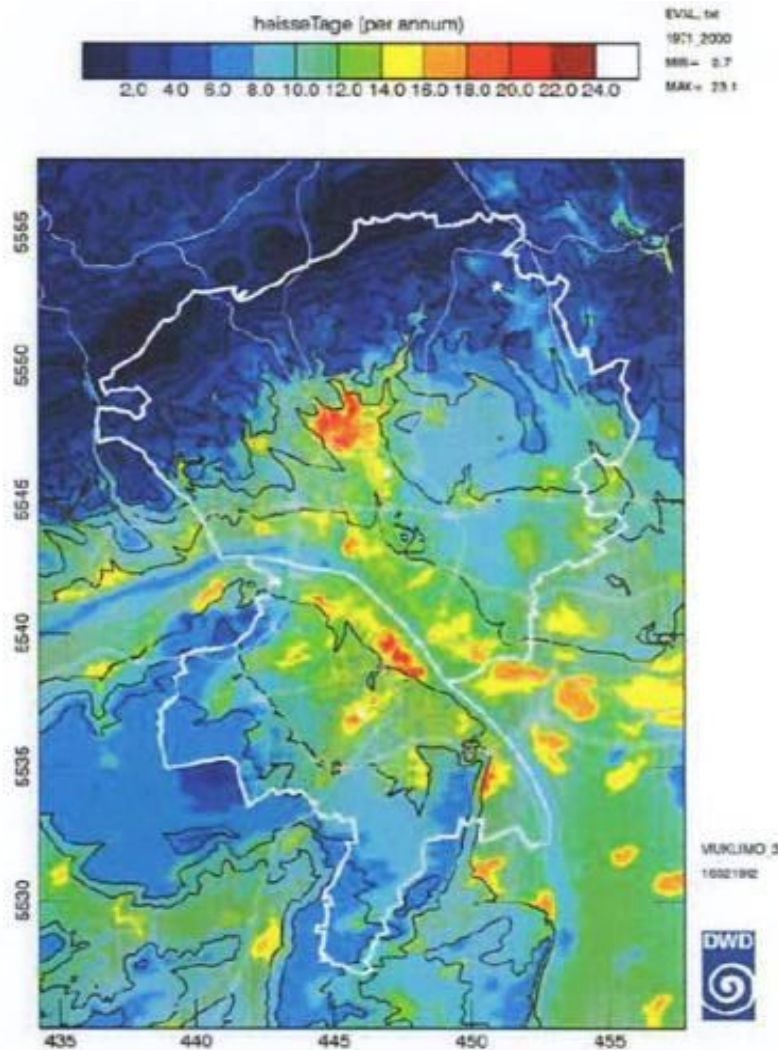
Lokal gemessene Temperaturunterschiede im Straßenraum

<sup>50</sup> Die 5-Minuten-Stadt“ ist ein räumliches Leitbild der Stadt Karlsruhe, bei dem die Einzugsbereiche zu wichtigen Quell- bzw. Zielpunkten abgebildet sind. Ziel sind Maßnahmen zur Mängelbeseitigung und kontinuierlichen Verbesserung der Nahmobilität.

<sup>51</sup> Vgl. <https://www.goethe.de/ins/fr/de/kul/dos/nhk/22079262.html>

<sup>52</sup> Vgl. Temporäre Mikroparks mit Anlage von Bänken und Grünflächen; s. [www.wmbstudio.co.uk/parkedbench](http://www.wmbstudio.co.uk/parkedbench)

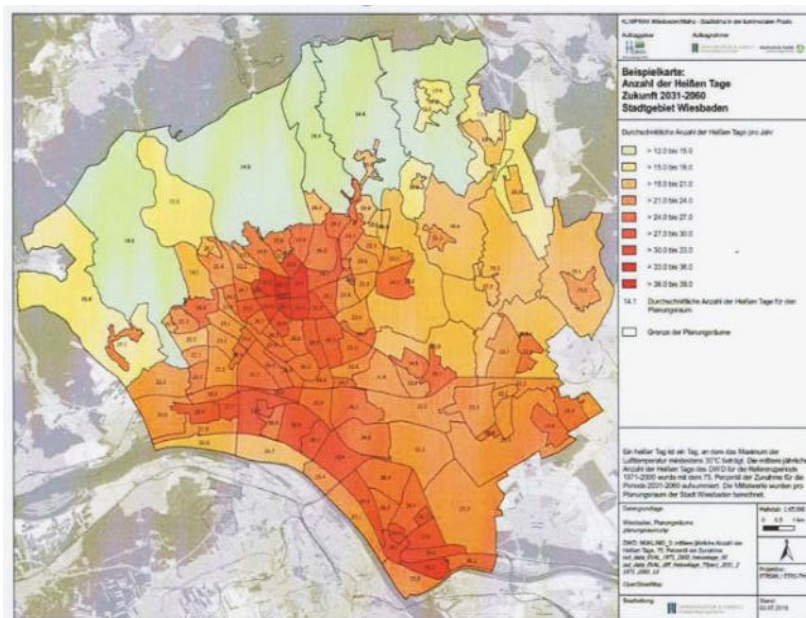
*Datengrundlagen des Projektes KLIMPRAX geben Anhaltspunkte für mögliche Maßnahmen.*



Oben rechts:  
Empfindliche Bevölkerungsgruppen im  
Stadtgebiet Mainz

Quelle:  
Hessisches Landesamt für Naturschutz,  
Umwelt und Geologie HLNUG,

KLIMPRAX Stadtklima im Überblick,  
Klimawandel als Herausforderung für die  
kommunale Planung, Abkühlung für  
heiße Städte – Kommunale Planung  
gefragt;  
Referat: Sonja Singer-Posern, HLNUG  
29. August 2019, hier Folie 20



*Folien oben links und unten links:*  
Fachliche Grundlagen: Unterschiede in der Stadt identifizieren. Wo sind Hitze und Belastung am größten?

Klimaanalyse und -projektion  
Dr. Becker DWD, Referat  
„Stadtklima: (Fast) alles bekannt – wir  
müssen nur noch handeln!“

Informationsveranstaltung 16.08.2018  
in Wiesbaden,  
Veranstalter Hessisches Landesamt für  
Naturschutz, Umwelt und Geologie,

Vorgeschlagen wird die Bildung von Grünachsen in bebauten Gebieten mit Bausteinen aus verschiedenen Fachrichtungen:

#### *Baustein Landschafts- und Freiraumplanung*

- Verschattungsgrad durch Baumpflanzungen erhöhen<sup>53</sup>
- Beschattung durch bauliche Installationen, z.B. temporäre Sonnensegeln
- Mikroklimatische Vielfalt in Straßen und Freiräumen erhöhen
- Entsiegelung von asphaltierten, versiegelten Flächen
- Hitzereduktion durch reflektierenden Straßenanstrich<sup>54</sup>
- Wasserelemente einbauen, Wasser erlebbar machen<sup>55</sup>
- Regenwasserretention in Grünflächen und Benetzung der Straße an Hitzetagen<sup>56</sup>
- Öffentliche Grünflächen neu anlegen, bestehende aufwerten oder vergrößern
- Aufenthaltsqualität durch Schaffung kleiner Plätze mit Bänken. Grün und Spielgeräten für Kleinkinder erhöhen
- Trinkwasser bereitstellen
- Innenhöfe entsiegeln und begrünen
- private Initiativen zur Pflege von kleinen Grünflächen und Baumbewässerung (Patenschaften)
- Erhöhung der Artenvielfalt.

#### *Baustein Verkehr*

- Grünachsen im Straßenraum kennzeichnen (z.B. Markierung von durchgezogenen Linien auf der Fahrbahn, wie sie in England Parkverbote anzeigen)
- Integration in Zonen (Tempo-30-Zonen, Tempo 20-Zonen, gemäß §45 StVO)
- Fahrradstraßen und Verkehrsberuhigte Bereiche
- flankierende bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung, z.B. durch Aufpflasterungen und einspurig befahrbare Engstellen
- Entsiegelung überbreiter Fahrbahnen, mehr Mischflächen
- Punktuelle Maßnahmen zur Begrünung im Kreuzungsbereich
- Anzahl der Kfz-Stellplätze in Stufen reduzieren mit dem Ziel, nur noch in Ausnahmefällen öffentliche Stellplätze im öffentlichen Raum anzubieten
- Lade- und Anlieferungszone, Carsharing-Plätze, Fahrradstellplätze einrichten
- Fließenden Kfz-Verkehr durch Zonierung gezielt reduzieren, Durchgangsverkehr durch Poller etc. heraushalten.
- Einrichtung schmaler Fahrspuren (3,00m oder 2,75m), Beseitigung Abbiegespuren
- Temporäre Beschränkungen des Fahrzeugverkehrs mit Kfz, z.B. in den Abendstunden, in Ferienzeiten oder am Wochenende
- Vorfahrt für Fahrradverkehr an Kreuzungen auf Haupt-Radrouten gegenüber dem gleichwertigen oder nachgeordneten Netz.<sup>57</sup>

#### *Baustein Gebäude und Siedlung*

- Dächer und Fassaden begrünen,
- Klimaangepasstes Oberflächenmaterial verwenden (Reflexionsvermögen und Wärmekapazität optimieren bzw. bei Neubau berücksichtigen; sogenannte Albedowerte)
- Gebäude energetisch sanieren und klimagerecht anpassen
- Bei Neubau Gebäude und Fenster klimatisch richtig ausrichten

---

<sup>53</sup> Strategie der Stadt Montreal gegen Hitze: Baumschatten. Plan d'Action canopée: den Verschattungsgrad von 20,7% bis 2021 auf 25% mit Pflanzung von 300.000 Bäumen erhöhen (davon 180.000 auf privatem Grund).

<sup>54</sup> Vgl. Projekte „White Roof“ New York und „Cool Pavement“ in Los Angeles

<sup>55</sup> Spektakulär: Mirror d'Eau Bordeaux

<sup>56</sup> Vgl. Projekt Lyon: Regenwasserretention der angrenzenden Parkanlage zur Befeuchtung der Fahrbahnen an Hitzetagen

<sup>57</sup> Letzteres gilt nur für unselbstständige Radwege von Bundes- und Landesstraßen, die über kommunale Nebenstraßen geleitet werden müssen. Mittelfristig Änderung des Straßengesetzes in Rheinland-Pfalz durch Aufnahme einer Kategorie Rad-Hauptnetz

- Per Bebauungsplan oder städtebaulichen Vertrag Auflagen machen, zum Beispiel Pflicht zur Pflanzung von Bäumen und Sträuchern, Einschränkung der versiegelten Vorgartenfläche etc.
- Bereithalten personeller Kapazitäten zur Überprüfung der Umsetzung von Auflagen nach Realisierung der Häuser/ Siedlungen
- Renaturierung von Industriebrachen.

#### *Flankierende Elemente*

- historische Stadtgeschichte wieder erlebbar machen
- Verschönerung des Straßenbildes durch Kunst am Bau
- In Außenbereichen Platz schaffen für Auslagen von Geschäften und Sitzgelegenheiten von Cafés
- Förderung gesellschaftlichen Miteinanders, Straßenfeste und vieles mehr.

Aus der Vielzahl und Breite der kommunalen und privaten Handlungsfelder ergibt sich, dass diese nicht in einem Schritt oder mit einem Programm umzusetzen ist. Auch hier gilt: ohne „Kümmerer“ wird die Umsetzung nicht gelingen.

Es bestehen bereits eine Reihe von verkehrlichen, städtebaulichen und klimaschützenden Förderprogrammen des Landes Rheinland-Pfalz, des Bundes (Umweltministerium, Verkehrsministerium) und der EU (z.B. ELER, EFRE), die als Finanzierungshilfe dienen können.

Das Maßnahmenspektrum ist so breit, dass hier nicht näher auf die einzelnen förderfähigen Förderatbestände eingegangen werden kann.

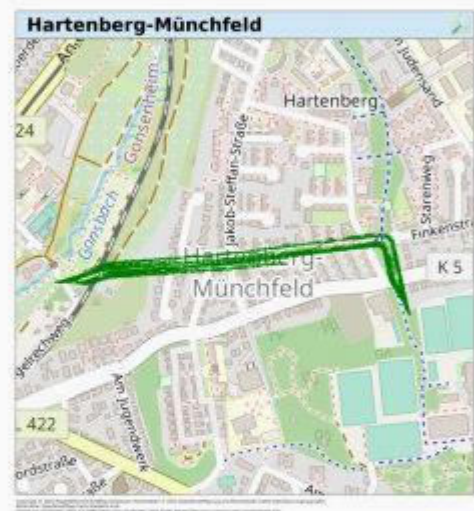
Ohne die öffentliche Meinungsbildung für die in den Ortsteilen zu definierende Grünachsen vorwegnehmen zu wollen, seien hier Ideen für mögliche Grünachsen dargestellt:

## Abbildungen: Vorschläge für Grünachsen in Stadtteilen



Copyright © 2021 MapOSMatic/OCitySM-Entwickler. Kartendaten © 2021 OpenStreetMap.org und Mitwirkende (siehe <http://osm.org/copyright>)  
 Kartenstile: OpenStreetMap Carto standard style  
 Erstellt am 22 Oktober 2021 mit OSM-Daten vom 22 Oktober 2021 15:40. Dieser Plan kann ungenau oder unvollständig sein.

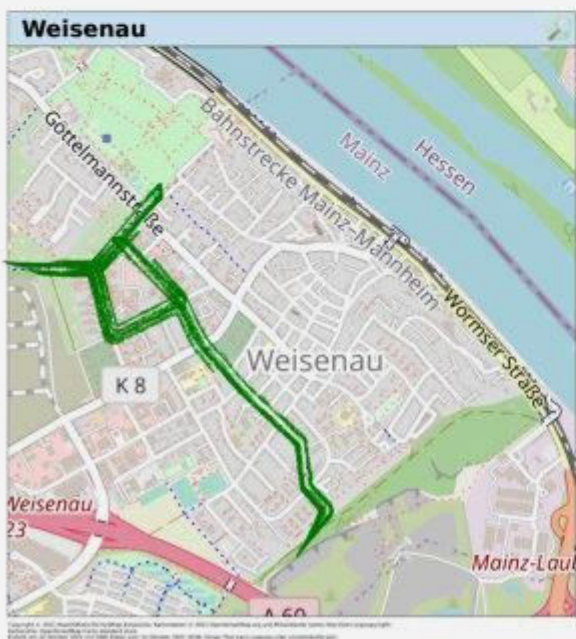




Copyright © 2021 MapOSMatic/OCitySMAP-Entwickler. Kartendaten © 2021 OpenStreetMap.org und Mitwirkende (siehe <http://osm.org/copyright>)  
 Kartenstile: OpenStreetMap Carto standard style  
 Erstellt am 22 Oktober 2021 mit OSM-Daten vom 22 Oktober 2021 15:40. Dieser Plan kann ungenau oder unvollständig sein.



Copyright © 2021 MapOSMatic/OCitySMap-Entwickler. Kartendaten © 2021 OpenStreetMap.org und Mitwirkende (siehe <http://osm.org/copyright>)  
 Kartenstile: OpenStreetMap Carto standard style  
 Erstellt am 22 Oktober 2021 mit OSM-Daten vom 22 Oktober 2021 15:40. Dieser Plan kann ungenau oder unvollständig sein.



## Grünachsen Naherholung

Die Stadt Mainz verfügt weder über größere Parkanlagen noch größere Waldgebiete. Angesichts der kleinen Waldflächen im Stadtgebiet hätte ein Waldbrand verheerende Auswirkungen für die Naherholung und das Klima. Aber auch ohne Waldverluste ist die Situation ungenügend.

Die wenigen Grünachsen und Parkanlagen werden zudem durchtrennt von Straßen, so dass keine zusammenhängenden Flächen und Wege vorhanden sind. Der für die Naherholung so bedeutsame Grüngürtel in der Oberstadt wird mit Salvatorstraße, Windmühlenstraße, Pariser Straße / Am Gautor, Obere Zahlbacher Straße, Augustusstraße und Am Linsenberg von mehreren mehr oder weniger verkehrswichtigen Straßen zerschnitten und ist in der bestehenden Form nicht als zusammenhängender Park erlebbar. So macht Spaziergehen keine Lust.

Unverständlich auch die große Sünde, dass in dem vergleichsweise kleinen aber dennoch größten Wäldchen der Stadt Mainz, dem Lennebergwald, eine Autobahn gebaut wurde und diese künftig sogar mit weiteren Spuren noch verbreitert werden soll. Wer wirklich ins Grüne will, muss zum Taunus.

Auch andere Städte kennen das Problem. Die Stadt London hat deshalb ein stadtteilübergreifendes, rund 600 km langes Fußwegnetz namens „Strategic Walk Network SWN“ ausgebaut. Nach und nach wurden Verbindungen zwischen allen 33 Stadtbezirken hergestellt (die so genannten ‚boroughs‘).

Angestrebt werden sollte daher die systematische Anlage längerer Grünachsen quer durch das ganze Stadtgebiet. Im Kern haben die Mainz-Walks die Aufgabe

- Die zerstückelten Parkanlagen und offenen Landschaften im Stadtgebiet wieder durchgängig miteinander zu verbinden,
- das Erreichen der Grünanlagen zu verbessern und
- sichere und angstfreie Wegeketten für Kinder zu schaffen.

Wesentliches Ziel ist es, die selbständige und sichere Mobilität der Kinder und damit ihre Eigenständigkeit zu stärken. Den Eltern sollen innerstädtische Spazierwege angeboten werden, die stressfrei zu benutzen sind. Spazieren gehen muss möglich sein, ohne schon nach wenigen Metern das Laufen lernen der Kleinsten zu unterbrechen, weil die Verkehrssicherheit es gebietet, sie an der nächsten Kreuzung an die Hand zu nehmen oder ständig zu ermahnen. Dabei ist auch auf die Herstellung stufenfreier und ausreichend breiter Wege ohne Hindernisse zu achten, um Stürzen von Kleinkindern vorzubeugen.

Dies dient ebenso den mobilitätseingeschränkten Menschen. Den Belangen der Barrierefreiheit soll nicht nur bei Neubau, sondern auch mit Beseitigung von Mängeln im Bestand eine höhere Wertschätzung gegeben werden.

Planungsaufgabe ist es, durchgängige Wegeketten „ohne Störungen“ herzustellen und per Beschilderung auszuweisen. Als „Störungen“ sind Abschnitte gemeint, bei denen Fahrbahnen des allgemeinen Kfz-Verkehrs die Verbindung unterbrechen und Wegeverläufe mit über 100m Länge, die entlang von bebauten Wohn- oder Hauptstraßen verlaufen.

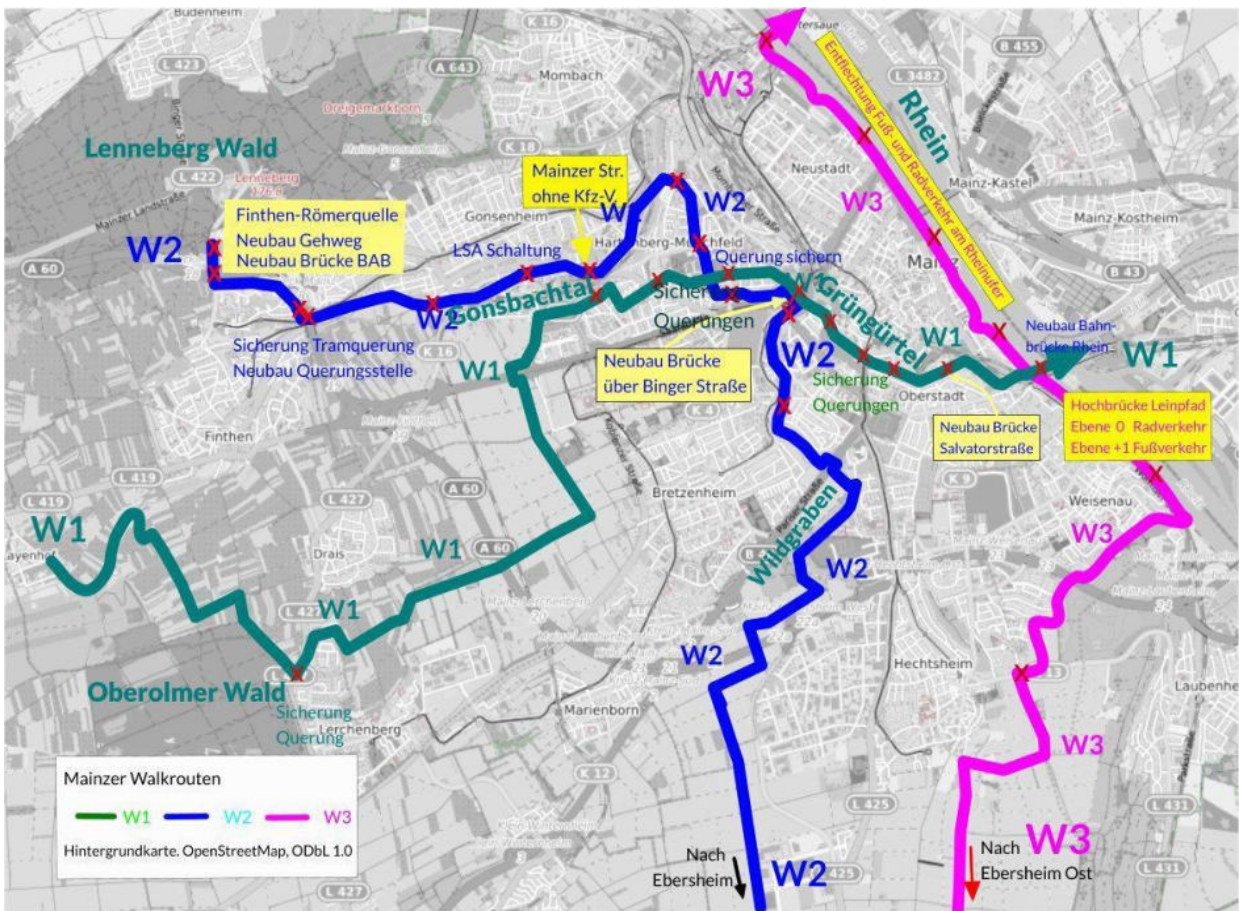
Bei diesen Grünachsen sollen die ausgeschilderten Wege möglichst nur durch Landschaft und Parkanlagen verlaufen, abseits von Hektik und Lärm bebauter Gebiete. Die Wege dienen der Naherholung im Grünen. Dabei lässt sich eine Querung von Straßen oder kurze Wege durch Siedlungen in Mainz nicht immer vermeiden. Sie kann jedoch durch einen fußgängerfreundlichen Umbau sicherer gestaltet und partielle Fahrbahnverengung kürzer werden. Die Anzahl der Störungen je Walk-Weg sollte im Endausbau bis 2030 auf maximal fünf begrenzt werden.

Infrage kommen Wege durch Parkanlagen, selbstständige Fußwege, Fußgängerstraßen (Beispiel: Fritz-Bockius-Straße) sowie Wirtschaftswege mit geringem Konfliktpotential durch landwirtschaftliche oder anderweitige Nutzung.

Bei geringem Radaufkommen ist eine gemeinsame Nutzung von Wegen möglich. Bei starkem Fußgänger und/oder Radaufkommen ist eine Trennung der Verkehrswege anzustreben.

Vorgeschlagen werden drei „Mainzer Walk-Wege“ als Ausgangspunkt für Anschlusswege zu den Stadtteilen. Dabei fallen neben Verbesserungen der Wegeoberfläche auf einzelnen Streckenabschnitten insbesondere punktuelle Maßnahmen zur Sicherung von Querungsstellen sowie der Bau von Brückenbauwerken an.

Abbildung Mainzer Walkrouten



**Tabelle: Mainzer Walk-Wege**

|    | <b>Strecke, Verlauf</b>                                                                                                                                                                                                                                | <b>Länge</b> | <b>Wichtige Maßnahmen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| W1 | <b>Vom Ober-Olmer Wald zum Rhein</b><br>Layenhof – Ober-Olmer Wald – Arena – Münchfeld – King-Park – Grüngürtel – Winterhafen – Weisenauer Rheinbrücke                                                                                                 | 15 km        | Kurze Neubaustrecke zum Layenhof (Anbindung an Layenhofer Chaussee)<br>Bau einer gesicherten Querungsstelle an der L427/ Lerchenberg/ Ober-Olmer Wald<br>Verbesserung der Querungsstelle ‚An der Allee‘<br><i>Bau einer Brücke über die Binger Straße vom King-Park zum Römerwall (Höhe ‚Am Linsenberg‘), siehe Abbildung</i><br>Verbesserung Querungsstelle ‚Augustusstraße‘<br>Fichteplatz: Einziehen der K7 für den Kfz-Verkehr und Bau einer gesicherten Querung ‚Am Gautor/ Pariser Str.‘<br>Verbesserung Querungsstelle ‚Windmühlenstraße‘<br>Bau einer Brücke an der Salvatorstraße<br>Verbreitern der Zugänge und Gehwege zur Eisenbahnbrücke                                                                                                                                            |
| W2 | <b>Vom Lenneberg Wald nach Ebersheim</b><br>Finthen Römersiedlung – Gonsbachtal – Hartenberg – Taubertsberg – Am Linsenberg – Schaftriebweg – Dampfbahnweg – Ebersheimer Weg – Ebersheim Nord (zum Schollberg)                                         | 19 km        | Einrichten eines Gehwegs vom Waldrand zur BAB-Brücke der A60 MZ - Bingen<br>Neubau Fußgängerbrücke über die BAB<br>Sicherung der Querungsstellen zur Tram (Ortsgrenze)<br>Neubau einer gesicherten Querungsstelle ‚Finther Landstraße‘<br>Befestigung Gonsbachtalweg (Palmenweg)<br>Getrennte Schaltung des Fußverkehrs an der Lichtsignalanlage Koblenzer Straße/ Am Leichborn<br>Entzug der Fahrberechtigung für den allgemeinen Kfz-Verkehr auf der Mainzer Straße zwischen Gonsbach und Bahnübergang; die Verkehrsfunktion als Landesstraße soll der Koblenzer Straße übertragen werden.<br><i>Bau einer Brücke über die Binger Straße vom King-Park zum Römerwall (Höhe Am Linsenberg), siehe Abbildung</i><br>Längsparkverbot Nordseite Am Linsenberg zwischen Gehweg und Fahrradstreifen. |
| W3 | <b>Vom Zollhafen über die City bis Ebersheim</b><br>W1 - Kaiserbrücke – Am Zollhafen – Rheinufer Innenstadt – Winterhafen – Leinpfad am Rhein bis Steinbruch – Am Großberg – Kleiner Bergweg Hechtsheim – Militärstraße – Ebersheim-Ost (Töngesstraße) | 17 km        | Zwischen Neubaugebiet Zollhafen und Winterhafen muss infolge hohem Fuß- und Radaufkommen für eine Trennung des Fuß- und Radverkehrs gesorgt werden (Wegweisung, Überwachung, unterschiedliche Beläge). Rund um die Caponniere sollte auch eine attraktive Gehwegverbindung hergestellt werden.<br>Winterhafen / Weisenauer Eisenbahnbrücke bis Steinbruch: Entflechten des Fuß- und Radverkehrs durch <i>Überdachung des Radwegs. Führung des Fußweges auf Ebene +1 (siehe Abbildung Fotomontage)</i><br>Gehweg an der Laubenheimer Höhe und gesicherte Querungsstelle: Bau einer Fuß- und Radwegbrücke über die Rheinhessenstraße (L425).<br>Gesicherter Anschluss an die Töngesstraße                                                                                                          |

Von den drei Mainzer Walkwegen zweigen zahlreiche Anschlussstrecken zu den einzelnen Stadtteilen ab, die ebenfalls eine Beschilderung erhalten sollten. Diese Wege sollten ebenfalls in die Zustandserfassung und Verbesserung einbezogen werden und in einen Langzeit-Ausbauplan eingeplant werden.

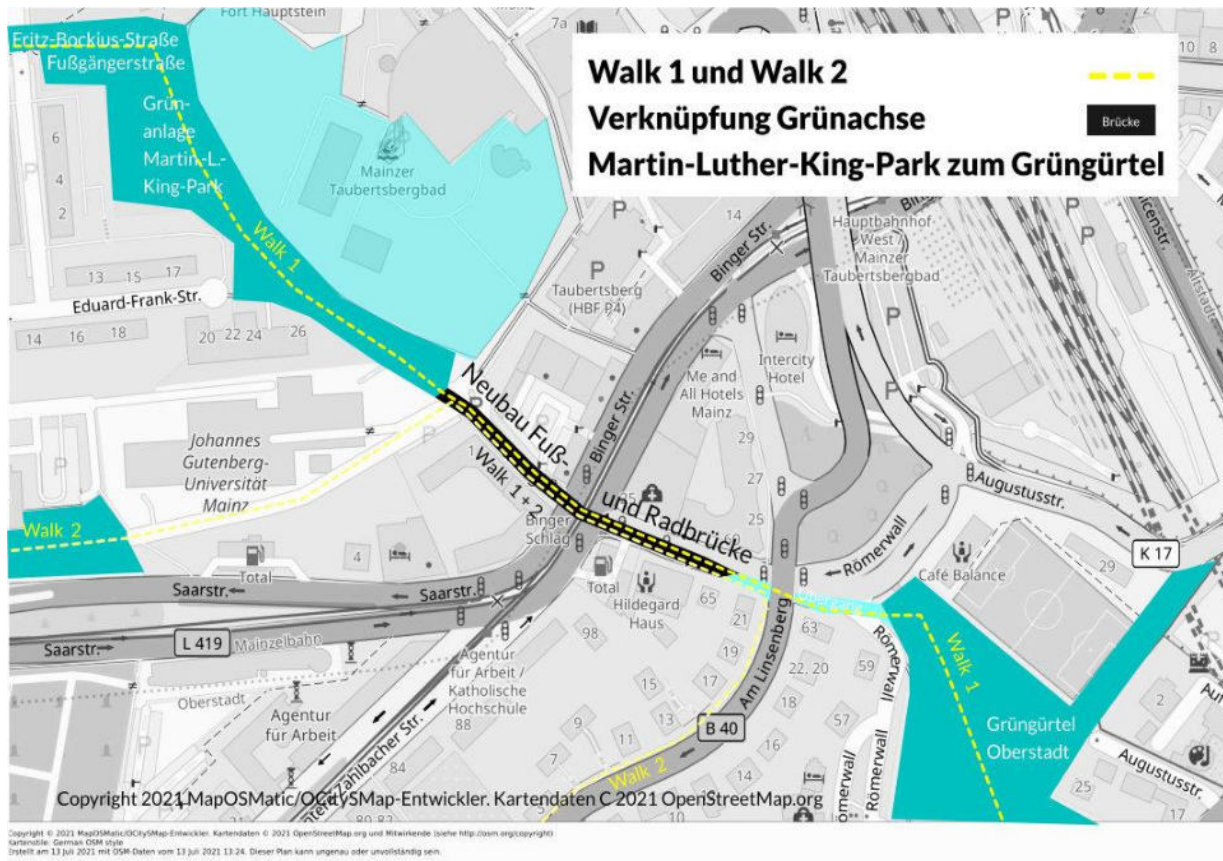
Die verkehrlichen Maßnahmen zum Errichten durchgängiger Walk-Wege bilden dabei nur ein Element der Grünachsenbildung. Sie sind einzubinden in ein Konzept zum Erhalt, Erweitern oder Renaturierung der verbundenen Grünflächen, der Parkanlagen und der offenen Landschaft. Das Fünffingerkonzept der Frischluftschneisen wird weiterentwickelt und die Flächen werden durch eigene und Tausch aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen.<sup>58</sup> Frischluftschneisen sollen erhalten bleiben, denn sie schützen die Gesundheit vor allem in den eng bebauten Wohnbereichen in der Innenstadt. Und zwar nicht nur an Hitzetagen.

Insgesamt soll das Bewusstsein für die Bedeutung der Naherholung verbessert werden. Der Wert der Grünanlagen für die Wohnqualität in Mainz soll fühlbar ansteigen.

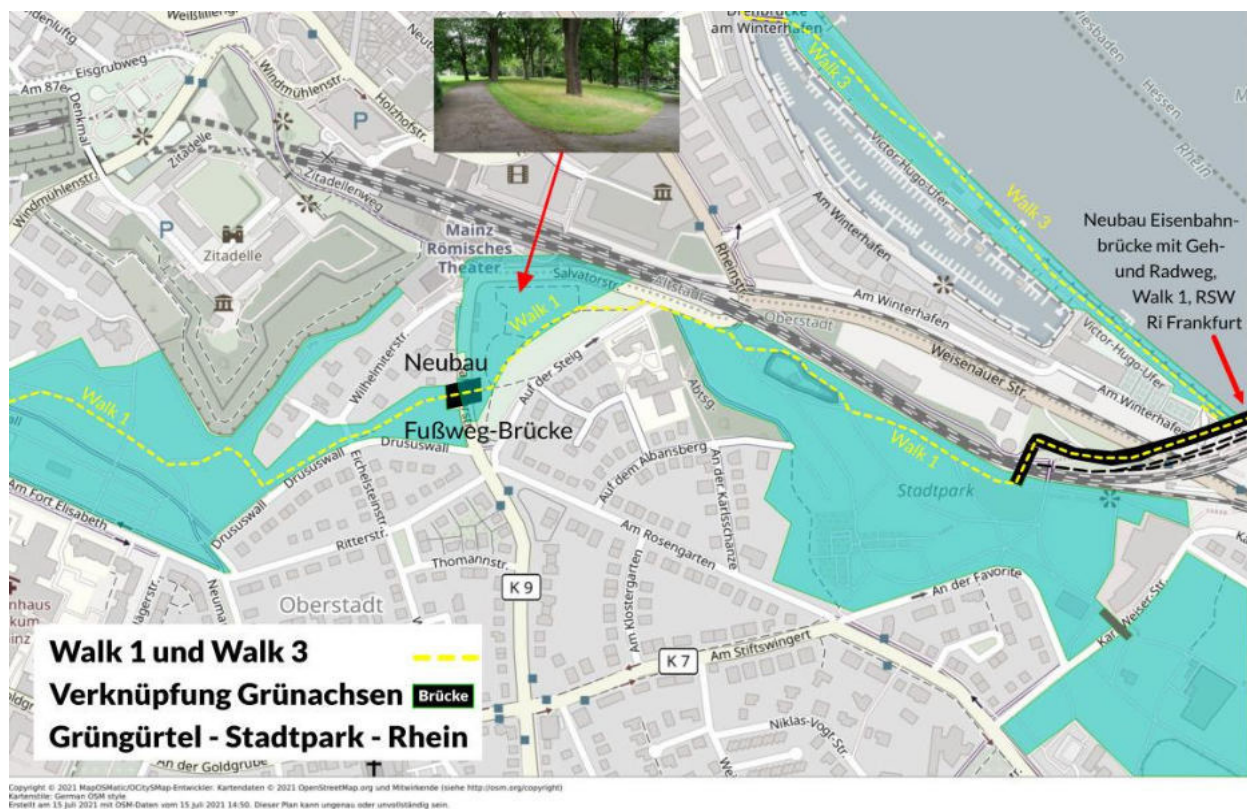
Im Zuge der Ausweisung der Walkrouten sollten Brücken die Verbindungen zwischen Grünbereichen herstellen, um die Barrierewirkung verkehrsreicher Straßen zu umgehen.

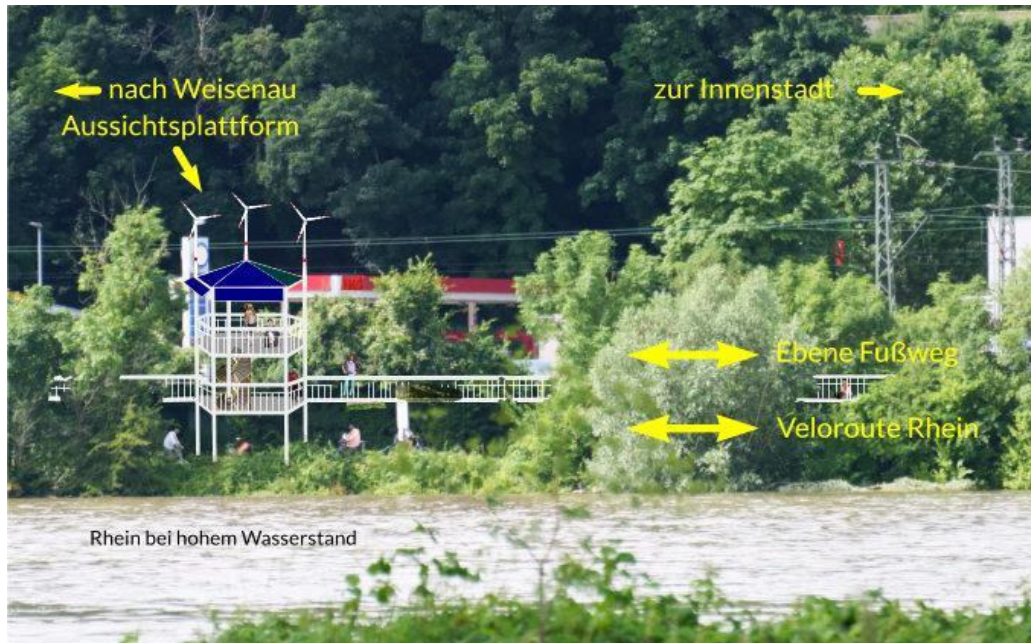
<sup>58</sup> Sie werden durch eine städtische Schäferei gepflegt.

## Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke über Goßlerweg und Binger Straße



## Bau einer Fußgängerbrücke anstelle der bestehenden Treppe und der derzeit ungesicherten Querung der Fahrbahn der Salvatorstraße





*Entflechtung des Fuß- und Radverkehrs am Leinpfad südlich des Winterhafens durch Bau eines Gehweges auf Ebene 1. Anlage von mehreren Aussichtsplattformen, die mit Fotovoltaik und Windrädern der Stromversorgung der beleuchteten und überdachten Veloroute Rhein dienen sollen. Die Ebene 1 und deren Zugänge sollen auch bei Hochwasser nutzbar sein (Klimaanpassungsmaßnahme).*

Vorbilder der Fußgängerbrücke können die Brücken in der Mainzer Partnerstadt Haifa, die vom Campus zur Citypromenade eine elegante und beleuchtete Verbindung herstellt und die Luchtsingelbrücke in Rotterdam bilden.<sup>59</sup> Weitere futuristische Brücken sind die Goldene Brücke aus Stahlgeflecht und Fiberglas in Cau Vang (Vietnam) und Shanhai (China). Weitere Brücken sind der erhöhte Fußweg Greenway in Jiangyin/ Jinagsu (vorgefertigte Stahlkonstruktion, China 2019) sowie Bauwerke in New York (USA) und Sydney (Australien, Hafen).

## Sicherheit

### „Vision Zero“ anwenden

Mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau vom April 2020 weist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die obersten Straßenbaubehörden der Länder an, auf das Ziel „Null Verkehrstote“ hinzuwirken. Der Runderlass ARS 12/2020 war verbunden mit einer Aktualisierung der Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen in der Baulast des Bundes, in dem verbindlich Qualitätsstandards eingefordert werden.<sup>60</sup>

In Kapitel 2 des Erlasses wird ausgeführt:

*„Bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes ist zu prüfen, ob bereits eine geeignete Führung des Radverkehrs im Bereich der Bundesstraße besteht. Die Betrachtung sollte die bestehenden und geplanten regionalen Radverkehrsnetze in der Zuständigkeit der jeweiligen Gebietskörperschaften einbeziehen. Falls keine geeignete Führung des Radverkehrs vorliegt, sind der prognostizierte Bedarf für eine Entflechtung der Verkehrsarten und die Möglichkeit der Neuanlage eines Radweges auf Grundlage des technischen Regelwerkes im Rahmen der weiteren Planungen zu prüfen.“*

<sup>59</sup> Die von Schwartz Besnoff Architects entwickelte Brücke bildet ein neues Eingangstor zur Stadt mit Aussicht. Die Luchtsingel Fußgängerbrücke in der Nähe des Hauptbahnhofes Rotterdam ist eine 400m lange Brücke, die mit Hilfe Crowdfunding finanziert wurde. Über 8.000 Menschen unterstützten das Projekt. Für jede Unterstützung von 25€ erhielten die Supporter ihre Namensinschrift auf der Holzverkleidung der Brücke (2015).

<sup>60</sup> Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 12/2020 (ARS) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn April 2020; [ref-stb11@bmvi.bund.de](mailto:ref-stb11@bmvi.bund.de), im Verkehrsblatt veröffentlicht

Das Verkehrsministerium erwartet von den Ländern bis zum 16.04.2021 ein Konzept zur Nachrüstung von Radwegen an Bundesstraßen vorzulegen und im Falle des Verzichts auf eine getrennte Führung des Radverkehrs dies zu begründen. Durch die Entflechtung wird eine Verminderung der Zahl der Unfälle mit Beteiligung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, eine Verbesserung der Verkehrsqualität und eine Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten angestrebt.

In Mainz führt mit der B40 nur eine Bundesstraße als wichtige West-Ost-Querung mitten durch die Stadt.<sup>61</sup> Sie führt von Bretzenheim (Pariser Straße), verzweigt sich in Einbahnverkehr in der Oberstadt (stadteinwärts Am Römerlager/ Augustusstraße; stadtauswärts Binger Str./ Am Linsenberg/ Langenbeckstraße) und führt weiter durch die Innenstadt (Parcusstraße / Kaiserstraße / Peter-Altmeier-Allee) über die Theodor-Heuss-Brücke nach Wiesbaden.

Dieser Straßenzug gehört zu den Straßen mit dem höchsten Verkehrsaufkommen insgesamt im Stadtgebiet und weist zudem ein hohes Schwerverkehrsaufkommen auf, was ein starkes Indiz für die Notwendigkeit einer Entflechtung ist. Das hohe Verkehrsaufkommen beschränkt sich auch keineswegs auf den Kfz-Verkehr. In der Oberstadt vereinen sich die Radströme aus Bretzenheim, Hechtsheim und Weisenau. In der Binger Straße kommt aus Richtung Universität der Streckenabschnitt mit dem höchsten Radpotential in Rheinland-Pfalz hinzu. Diese vereinen sich am Aliceplatz in Richtung Innenstadt, Rheinufer und Wiesbaden.

Umso erstaunlicher ist es, dass auf der gesamten Strecke kein einziger, den technischen Regelwerken entsprechender Radweg vorhanden ist. Selbst der neu gebaute Radstreifen am Linsenberg weist Mängel auf: Er verfügt über keinen Sicherheitsabstand zu längsparkenden Autos, endet unvermittelt auf halber Strecke an einem Seiteneingang der Uniklinik und verfügt nicht über eine Gegenrichtung. Für eine Nachbesserung im Sinne des Runderlasses besteht daher auf ganzer Länge ein dringender Handlungsbedarf.<sup>62</sup>

Die weitgehend gleichlaufenden Radströme und das bislang kaum ausgeschöpfte Potential erfordern deshalb unverzüglich die Herstellung eines durchgängig hohen Ausbaustandards der Radverkehrsanlagen. Im Innenstadtbereich wird sich der benötigte Flächenbedarf dabei nur durch Reduzierung von Fahrspuren für den Kfz-Verkehr realisieren lassen, weil die Zeiten des Straßenausbaus mit Abriss ganzer Häuserzeilen vorbei sind.

Die geplante Entlastung von Durchgangsverkehren im Stadtbereich wurde und wird auch als Argument für den Ausbau des Mainzer Rings vom Landesbetrieb Mobilität hervorgehoben, der im Auftrag des Bundes den Ausbau bereits für mehrere Streckenabschnitte durchgeführt hat. Daher steht der Ausführung des Runderlasses ARS 12/2020 zur Schaffung leistungsfähiger und sicherer Radwege in Mainz nichts im Wege.

Die in diesem Konzept gemachten Vorschläge zu den Rad- und Umweltpunkten des Rad-Hauptnetzes bilden daher einen echten Prüfstein dafür, ob Stadt, Land (erarbeitet die Stellungnahme im Auftrag des Bundes) und Bund es mit der Vision Zero und der Förderung des Radverkehrs wirklich ernst meinen. Halbherzige oder zögerliche Entscheidungen sind in Hinblick auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu vermeiden.

Empfohlen wird, dass das Land Rheinland-Pfalz mit gleicher Zielsetzung einen Erlass für die Landesstraßen erstellt. Ein verkehrspolitisches Ziel für sichere Bundesstraßen bei gleichzeitig unsicheren Landesstraßen wäre nur schwer zu vermitteln.

Das Land Rheinland-Pfalz sollte zudem die Vorgaben und Regelungen, die die Einrichtung von gesicherten Querungsstellen regeln, bezüglich der Einsatzschwellen fußgängerfreundlich überarbeiten, um hemmende Einflüsse zum Schutz und Förderung des Fuß- und Radverkehrs zu beseitigen. Dies gilt für die Einsatzgrenzen zur Einrichtung von Zebrastreifen, der Anlage von Lichtsignalanlagen, der Anordnung von streckenbezogene Temporeduzierung, Ausweisung temporärer Sperrungen des Kfz-Verkehrs). Entsprechende Erlasse sind auch zur Ergänzung der Richtlinie für Lichtsignalanlage notwendig, um die Belange des Fußgängerverkehrs zu stärken (Wartezeiten durch Anmeldung und lange Phasen verkürzen, Direktgrün für Fußgänger in Schwachlastzeiten ermöglichen, Räumzeiten auf Belange der Barrierefreiheit ausrichten, u.a.).

---

<sup>61</sup> Die B9 verläuft außerhalb der Ortslage Laubenheim durch freie Landschaft.

<sup>62</sup> Umso erstaunlicher ist es, dass bislang keine Aktivitäten zur Beseitigung der Missstände öffentlich bekannt wurden (Stand 01.09.2021)

Denn auch im übrigen Straßennetz sind Maßnahmen notwendig, die die Verkehrssicherheit erhöhen:

*„Fast jeder zweite lebensgefährlich verunglückte Fußgänger in Deutschland ist älter als 65 Jahre. Die Seniorenliga schlägt deshalb Alarm und geht in die Offensive...Vor allem ältere Menschen legen ihre alltäglichen Wege oft zu Fuß zurück... Dabei werden sie überdurchschnittlich oft Opfer von Unfällen“*, meldete die Allgemeine Zeitung Mainz am 11. August 2021 in einem Artikel zu Unfallgefahren im Straßenverkehr.<sup>63</sup> Anlass waren Ergebnisse eines Forschungsberichtes. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hatte in Zusammenarbeit mit der Deutschen Seniorenliga (DSL) Daten aus der Unfall- und Verkehrsforschung ausgewertet und berichtet, dass die meisten Unfälle, bei denen Fußgänger zu Schaden kommen, beim Überqueren von Straßen passieren. In vielen Situationen seien Sichtachsen etwa durch parkende Autos eingeschränkt. Gerade für ältere Menschen sei es schwer, beim Überqueren das Verkehrsgeschehen auf beiden Seiten zu verfolgen. Von der Höhe der Fahrgeschwindigkeit der Pkws hängt auch die Unfallschwere und die Todesrate ab. *„Wenn kein Geld für Infrastrukturmaßnahmen da ist, hilft eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit“*, empfiehlt UDV Chef Brockmann im Zeitungsartikel.

Hoch sind auch die volkswirtschaftlichen Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (bast) hat für das Jahr 2019 Gesamtunfallkosten in Höhe von 33,9 Milliarden € ermittelt, davon 12,86 Milliarden € „Kosten für Personenschäden“.<sup>64</sup> In Vorjahren schwankten die von der Allgemeinheit getragenen Kosten für Personenschäden zwischen 15,23 (2005) und 12,36 (2010) Milliarden € pro Jahr.

Vor dem Hintergrund dieser hohen Belastungen für die Gesamtgesellschaft, verbunden mit viel persönlichem Leid Einzelner, sollte die Erhöhung der Verkehrssicherheit einen höheren Stellenwert als bisher einnehmen und auf allen Ebenen von Bund, Ländern und Kommunen gleichsam intensiv angegangen werden.

## Verkehrssicherheit und/oder Verkehrsfluss

Die Anzahl der Unfälle wird auch in Mainz erfasst. So berichtete das Polizeipräsidium Mainz, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle im Zuständigkeitsbereich im Jahr 2020 um rund 15 Prozent auf nunmehr 20.957 zurückgegangen ist<sup>65</sup>. Zurückzuführen sei die Entwicklung auf die Folgen der Pandemie und deren Begleiterscheinungen mit Lockdown, Absagen von Veranstaltungen und Homeoffice.

*„Das Verkehrsaufkommen auf den Straßen sei insgesamt deutlich zurückgegangen – und damit auch das Unfallrisiko“* berichtete Polizeisprecher Rinaldo Roberto in einem Artikel der Allgemeinen Zeitung Mainz vom 19. Februar 2021.<sup>66</sup>

- Leichtverletzte: Rückgang von 2.812 (2019) auf 2347 (2020) = 465 (16,5%)
- Schwerverletzte: Rückgang von 612 (2019) auf 498 (2020) = 114 (18,6%)
- Getötete: Rückgang von 19 (2019) auf 14 (2020) = 5 (26,3%)
- Gesamt: Rückgang von 24.750 (2019) auf 20.957 (2020) = 3.794 (15,0%)

Entgegen den übrigen Trends ist die Anzahl der Radunfälle im Präsidiumsgebiet um 10% auf 793 Unfälle gestiegen. Die Verletztenquote lag bei 75%. Zwei Menschen starben.

Zu den Hauptrisikogruppen gehören weiterhin Senioren über 65 Jahre sowie die 15- bis 24-jährigen, so die Angaben der Polizei im gleichen Bericht.

Parallel dazu berichtete das Innenministerium in Mainz, dass der Straßenverkehr in Rheinland-Pfalz nach vorläufigen Zahlen im Corona-Jahr 2020 auf Autobahnen und Bundesstraßen um rund 16 % zurückgegangen ist.<sup>67</sup> Angaben zur Höhe der Verkehrsabnahme in Stadtstraßen wurden nicht gemacht, obwohl auch hier Veränderungen zu beobachten waren.

Das Bundesumweltamt (UBA) teilte mit, dass die Belastung mit gesundheitsschädlichem Stickstoffdioxid in deutschen Städten in 2020 stark zurückgegangen ist. Dies sei nur teilweise auf die

<sup>63</sup> Allgemeine Zeitung vom 11.08.2021: „Tödliche Gefahren für ältere Fußgänger“

<sup>64</sup> Statistik der bast, Bergisch Gladbach, Mai 2021

<sup>65</sup> Hierzu gehören die Städte Mainz, Worms, sowie die Landkreise Alzey-Worms, Mainz-Bingen, Bad Kreuznach sowie Teile des Donnersbergkreises und Birkenfeld.

<sup>66</sup> Allgemeine Zeitung Mainz vom 19. Februar 2021: Pandemie sorgt für Unfallrückgang“

<sup>67</sup> Allgemeine Zeitung Mainz vom 24.02.2021: „Deutlich weniger Verkehr“

Corona-Pandemie zurückzuführen. „Lediglich in der Phase des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 seien die NO<sup>2</sup>-Konzentrationen durchschnittlich um 20 bis 30 % gesunken“, sagte UBA-Präsident Dirk Messner.<sup>68</sup>

Aus diesen Meldungen geht hervor, dass der virusbedingte Rückgang des Verkehrsaufkommens, der nicht im ganzen Jahr, sondern hauptsächlich in der ersten Lockdown-Phase von April bis Juni zu einem stärkeren Rückgang von Autofahrten geführt hat, das Unfallgeschehen erheblich reduziert hat. Diese Abnahme hatte signifikanten Einfluss auf das Gesamtunfallgeschehen und dazu geführt, dass fünf Menschenleben weniger getötet wurden, 114 Schwer- und 465 weniger Leichtverletzte von Unfällen betroffen waren. Unter Berücksichtigung des menschlichen Leids der Verletzten, getöteten und deren Angehöriger sowie sonstiger Unfallbeteiligter ist etwa 1.000 Betroffenen viel Leid und Schaden erspart worden.

Darüber hinaus profitierte von der Verkehrsabnahme die Gruppe vulnerabler Menschen, die infolge der besseren Luftqualität nicht erkrankt oder vorzeitig gestorbenen sind.

Die Abnahme des Kfz-Verkehrsaufkommens war ein Indiz für den wirklichen gesellschaftlich notwendigen Autoverkehr und wirkte mobilitätsreduzierend. Viele Fahrten mit dem Auto könnten vermieden werden. Zum anderen erfolgte in der gleichen Lockdown-Phase eine stärkere Nutzung des Radfahrens. Beides zusammen bewirkte einen Rückgang der Gesamtunfallzahl auf 15%<sup>69</sup>. Prozentual noch stärker war der Rückgang der Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten.

Aus diesen temporären Effekten lässt sich schließen, dass eine ganzjährige Abnahme des Kfz-Verkehrs die Anzahl der Unfall noch stärker absinken lässt. Ohne Pandemie-Ängste sich in Bussen und Bahnen anzustecken und einem attraktiveren ÖPNV-Angebot könnten darüber hinaus noch weitere Autofahrten verlagert werden.

Leider blieb eine Würdigung der positiven Unfall-Entwicklung in der öffentlichen Diskussion aus. Für die politischen Vertreter aller Ebenen (kommunal, Land und Bund) war dies offenbar kein Anlass, die bisherige Verkehrspolitik zu überdenken und auf geplante Straßenausbaumaßnahmen zugunsten der Ermittlung und Ausschöpfung von Verlagerungspotentialen zu verzichten.

In der Vergangenheit wurden im Namen der Verkehrssicherheit immer wieder andere Ansätze verfolgt:

- Bau neuer Links- und Rechtsabbieger
- Abbau gesicherter Querungsstellen für Fußgänger (Zebrastreifen)
- Verlagerung von Kfz-Stellplätzen und Radverkehr auf Seitenräume (Gehwege, Grünflächen)

Diese Maßnahmen mögen lokal im Einzelfall auch der Verkehrssicherheit gedient haben. Der größere Nutzen lag jedoch für die Verbesserung des Verkehrsflusses im Kfz-Verkehr. Und führte damit zu einem Anstieg des Kfz-Verkehrsaufkommens, mit all seinen negativen Folgen.

Für die Arbeit der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde in der Unfallkommission ergibt sich aus diesen Erkenntnissen die Schlussfolgerung, dass die Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens insgesamt künftig der wohl wichtigste Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bilden müsste.

Für die Neuausrichtung ist es jedoch notwendig, dass die Unfallkommission als kommunales Gremium auch die nötige Rückendeckung erhält. Die Kommission sollte „aus dem Hinterzimmer herauskommen“ und mit entsprechenden Ressourcen ausgestattet werden, damit nach der fachlichen Analyse auch zeitnah bauliche oder straßenverkehrsrechtliche Konsequenzen gezogen werden können. Oder in der Lage sein, aus aktuellem Anlass zeitnah Kampagnen starten zu können. Dies betrifft sowohl die Ausstattung mit Personalressourcen („Kümmerer“) als auch die Bereitstellung eines eigenen Budgets oder ein Zugriff dafür für Sofortmaßnahmen bei kleineren baulichen Maßnahmen.

Die Öffentlichkeit ist dabei unbedingt einzubeziehen. Der Unfallatlas sollte öffentlich zugänglich sein und in eine öffentliche Debatte zur Erstellung eines Maßnahmenpaketes einfließen.

<sup>68</sup> Allgemeine Zeitung Mainz vom 17.02.2021: „Bessere Luft in den Städten, Belastung mit gesundheitsschädlichem Stickstoffdioxid ist zurückgegangen“

<sup>69</sup> Der Rückgang der Unfallschäden ist negativ für das Bruttosozialprodukt, welches unser Staat als Indikator für Wohlstand ansieht.

Folgende Aktivitäten werden angeregt:

*Allgemein:*

- Die amtlich aggregierte Unfallstatistik für Deutschland sollte auf kommunaler Ebene durch eine detailliertere Erfassung erfolgen. Anhand von Praxisbeispielen sollte eine konkretere Ableitung von Gestaltungsmerkmalen erfolgen, die dann in eine mikroskopische Unfallanalyse der Untersuchungsobjekte in Verbindung mit weiteren Verkehrsbeobachtungen und Neubeurteilung des Verkehrsablaufes einfließt.<sup>70</sup> Als Wirkungsindizes für Verbesserungsmaßnahmen sollten die durchschnittliche Unfallzahl, Verunglücktenzahl, Unfallrate und Unfallkosten im Vorher- Nachher-Vergleich einfließen.
- Darstellung der Unfallauswertung in einem öffentlich zugänglichen Unfallatlas bzw. Unfalltypensteckkarte, verbunden mit einer halbjährlich neu vorgenommenen Lageeinschätzung, die zeitnah in verkehrspolitische Entscheidungen einfließen soll. Regelmäßige Veröffentlichung thematischer Untersuchungsergebnisse.
- Nicht selten kann eine Unfallanalyse aufgrund fehlender Daten nicht abschließend geklärt werden. Für die inhaltliche Beseitigung der Datenunschärfe sollten Kapazitäten geschaffen oder Aufträge an Dritte vergeben werden.
- Schulungsinitiative bei der Polizei um Fehler im Rahmen der Lokalisierung bei der Unfallaufnahme zu vermeiden. Schon kleine Abweichungen des tatsächlichen Unfallortes können zu Fehlschlüssen bei der Bewertung und statistischen Auswertung führen. Präzise Erfassung der Unfallorte und -Gründe in ein geografisches Informationssystem mit der Möglichkeit zur präzisen Visualisierung des Unfallgeschehens.
- Mitarbeiterschulung und Qualifizierung der beteiligten Personen, die an der Entwicklung und Ausführung der Verkehrssicherheitsarbeit beteiligt sind.
- Die Polizeieinschätzung der Unfallursache erfolgt oft unter hohem Zeitdruck mit dem Schwerpunkt, die Gefahrenstelle zu beseitigen. Wenn keine unbeteiligten Zeugen beteiligt sind, lässt sich die Unfallursache und die Lage schwer beurteilen. Das kann dazu führen, dass bei der Unfallauswertung von falschen Tatsachen ausgegangen wird. Schwere Unfälle mit Personenschaden sollten zumindest exemplarisch anhand von Gerichtsurteilen ausgewertet werden.
- Aufnahme des Themas Klimaanpassung. Erkenntnisse der Unfallforschung der Versicherer GDV haben gezeigt, dass ab 25 Grad die Unfallzahlen um 16 % über dem Durchschnitt liegen (bei zusätzlicher Nässe 17%). Die Wahrscheinlichkeit des Unfalls steigt. Menschen werden durch die Hitze unkonzentrierter. Es wird angeregt, für das Stadtgebiet Mainz Auswertungen zu machen, um Hot spots herauszufiltern und Schlussfolgerungen für Maßnahmen ziehen zu können (vgl. hierzu auch Kapitel Grünachsen in bebauten Gebieten).<sup>71</sup>

*Projektbezogen*

- Flächenhaftes Programm Umwandlung von Mittelinseln an ungesicherten Querungsstellen in rechtlich gesicherte Querungen (Zebrastreifen oder Lichtsignalanlage). Heranziehung der Unfallanalyse bei der Dringlichkeitsreihung.
- Mobilitätshemmnisse für Fußgänger abbauen: Neuanlage von gesicherten Querungsstellen an Hauptstraßen in einem Abstand von maximal 200m (Richtwert). Ziel ist die Verdichtung gesicherter Querungsstellen, um Umwege und das riskante Überqueren von Fahrbahnen zu vermeiden. Schutz und Erhalt der Mobilität für ältere Menschen, um Ziele in ihrem Wohnungsumfeld zu Fuß erreichen zu können.
- Abbau von Mittelinseln dort, wo sie rechtlich ungesicherte Scheinlösungen für Fußgänger darstellen und eine Unterbrechung von Radstreifen herstellen. Herstellung durchgängiger Radspuren durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (Z274 StVO).

<sup>70</sup> So sind Unfälle in Straßen mit verkehrsberuhigtem Bereich, Fußgängerzonen, Tempo-30-Zonen und sonstiger Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit differenziert zu betrachten. Die Zusammenfassung als „Geschwindigkeitsreduzierter Bereiche“ GRB genügt nicht).

<sup>71</sup> Vgl. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. GDV: <https://www.gdv.de/de/zahlen-und-fakten/versicherungsbereiche/wohngebaeude-24080> Stand 17.08.2021

- Abbiegespuren für Kfz beseitigen, wenn diese zur Unterbrechung von Fahrradstreifen oder Schutzstreifen führen. Ggfs. Prüfen, ob schmale Abbiegespuren für Pkw genügen (2,50m oder 2,75m Breite).
- (Wieder-) Einrichtung von Zebrastreifen als Ersatz für ungesicherte Querungsstellen.<sup>72</sup>
- Qualitätssicherung an Radwegen im Bestand. Maßnahmen zur Sicherung von Radstreifen zu Fahrbahnen (protected Lanes) durch Abstand zu Fahrbahn oder Gehweg (0,50m oder 0,75m). An stark belasteten Hauptstraßen zusätzlich Anbringen von Abstandshaltern (Pöller, Bodenleisten). Sicherheitsabstände zu Parkständen herstellen (0,75m zu Längsparkstellplätzen).
- Verstärkung der Kontrolle an Stellen mit einer Häufigkeit von illegalem Parkverhalten an Radstreifen und an Fahrbahnen mit sogenannten Schutzstreifen. Schutz vor schmalen Gehwegen.<sup>73</sup>
- Beseitigung ungesicherter Bahnübergänge an Straßenbahnstrecken
- Einrichtung von Querungsstellen durch Gehwegvorstreckungen („Gehwegnasen“) und Verbesserung der Sichtbeziehungen an Kreuzungen; Sicherungsmaßnahmen um Falschparken abzusichern.

### *Kampagnen und Kontrolle*

- Schulung von Pedelec-Fahrer:innen und E-Scooter Fahrer:innen. In 2017 starben auf deutschen Straßen 382 Radfahrer:innen. Davon fuhren 68 ein Pedelec. Das Geschwindigkeitsniveau und sonstige Fahrverhalten unterscheidet sich vom klassischen Radfahren ohne Motorunterstützung erheblich und muss erst neu erlernt werden.
- Aufklärung und Kontrolle beim Ausüben von Nebentätigkeiten auf Rad und als Fahrer:in im Auto (z.B. Smartphone), konsequente Ahndung von Verstößen.
- Folgen der Geschwindigkeitsüberschreitung und Auswirkungen auf die Unfallschwere bekannt machen und durch Überwachung ahnden. Schon kleine Überschreitungen auf Tempo-50-Strecken können bei einem Unfall tödlich enden.
- Sonstige zielgruppenspezifische Aufklärungsarbeit für verkehrsgefährdete Verhaltensweisen, die gerade im Fokus stehen (Poser-Rennen, Rotlichtmissachtung, „Dooring“-Gefahren etc.) und Ahndung von Verstößen.
- Sensibilisierung von Gefahren an Kreuzungen, Abstandsmessungen beim Überholen von Fahrrädern.

Das Aufgabenspektrum der Unfallaufarbeitung darf sich dabei nicht auf die klassischen Themen zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten / Unfallhäufungspunkten (überschreiten des Schwellenwertes bei gleicher Zahl der Unfallarten, Unfalltypen und Unfallursachen) oder Unfallrate (unter Einbeziehen von Straßenlänge und Verkehrsstärke) beschränken. Ebenso bedeutsam ist die Bewertung der individuell gefühlten Sicherheit, die nur zum Teil mit der tatsächlich vorhandenen Gefahr von Straßenverkehrsunfällen und Kriminalität zusammenhängt. Die Gewährleistung sozialer Kontrolle, belebte und beleuchtete und gut einsehbare Räume sollten als unverzichtbarer Bestandteil der Planung einfließen. Unsicherheit und Ängste entstehen, wenn abgelegene Wege oder abends „ausgestorbene Gebiete“ zu durchlaufen sind und keine zumutbaren Alternativwege vorhanden sind.<sup>74</sup>

Fehlt zum Beispiel bei straßenbegleitenden Radwegen ein begrünter Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg, kann die Blendung durch entgegenkommende Kfz weitere Unsicherheiten im Fahrverhalten erzeugen, die in der Summe das Radfahren unattraktiv machen können.

<sup>72</sup> Die Vorbehalte gegen die Sicherheit von Zebrastreifen wurden von der Unfallforschung längst widerlegt (vgl. z.B. Unfallforschung der Versicherer GDV „Jahresbericht 2013- Mehr Sicherheit im Straßenverkehr“)

<sup>73</sup> Vgl. GDV, hier „Unfallforschung kompakt Nr. 89“: „Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen“, Berlin 04/2019

<sup>74</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Hinweise zur Nahmobilität – Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene, Wissensdokument W1, Ausgabe 2014, Kapitel 2.4.4 Städtebauliche Gestaltungsqualitäten und subjektive Sicherheit.

# Mobilitätsmanagement

Zusätzlich zu den beschriebenen baulichen und organisatorischen Maßnahmen ist der Aufbau eines systematischen und organisatorisch verankerten Mobilitätsmanagement notwendig. Anhand zahlreicher Projekte konnte nachgewiesen werden, dass mit der Durchführung eines Mobilitätsmanagements ein Rückgang von Autofahrten auf dem Weg zur Arbeit bewirkt werden konnte und die Sicherheit im unmittelbaren Umfeld der Standorte erhöht wurde.

## Schulisches Mobilitätsmanagement

Schulisches Mobilitätsmanagement soll dazu beitragen, eine selbstständige und sichere Mobilität bereits im Kinder- und Jugendalter zu fördern. Auf dem Weg zur Schule sollen die Schüler:innen die Möglichkeit erhalten, ihre eigenständigen Erfahrungen im Verkehr zu sammeln. Der tägliche Autostau vor den Schulen bei Schulbeginn, der immer wieder zu Stress und Unfällen führt, soll weitgehend vermieden werden (Abbau von „Mama-Taxi-Fahrten“).

Das Fachzentrum für integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main (ivm) bietet dazu unter dem Motto „Besser zur Schule“ eine fachliche Beratung und Prozessbegleitung an, die auf diesem Gebiet eine führende Rolle in Deutschland einnimmt. Als beitragszahlendes Mitglied der **ivm** sollte die Stadt Mainz das Knowhow des Fachzentrums nutzen, um an den Mainzer Schulen das schulische Mobilitätsmanagement einzuführen.

Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst dabei drei Handlungsfelder:

1. Infrastruktur und Verkehrsregelung
2. Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
3. Organisation und Information

Schulen, Schulträger und Kommunen arbeiten dabei zusammen und entwickeln schulspezifische Lösungen gemeinsam mit Eltern und Schülern.

Hierzu gehört das Erfassen örtlicher Problemlagen sowie Befragungen zum Mobilitätsverhalten der Schüler:innen. Letztlich sollen die von den verschiedenen Trägern wie Stadt, ÖPNV-Unternehmen und anderen Verantwortlichen initiierten Maßnahmen durch eine bessere Kommunikation erleichtert werden.

Wesentlich ist das Entstehen einer guten Zusammenarbeit zwischen Schulen, Eltern und kommunalen Verantwortlichen, die ein Netzwerk bilden, das zeitlich über das auf drei bis fünf Monate befristete Projekt hinausgehen sollen. Mobilitätsmanagement ist oft schon deshalb hilfreich, weil die Aktiven aus dem Schulumfeld die Gelegenheit erhalten, die zuständigen Verantwortlichen von Polizei, Verkehrsbehörden, Verkehrsbetrieben und Aufgabenträgern, mit Verkehrswachern und Verbänden/ Verkehrsclubs persönlich kennenzulernen. Im Austausch zwischen den Akteuren ergeben sich dann vielfältige Ideen, deren Umsetzungschancen von den Fachleuten gleich mit eingeschätzt werden kann.

Aus der Einbeziehung der Kinder können Erfahrungen gesammelt werden, aus denen gemeinsam mit allen Akteuren Lösungsansätze entwickelt werden können. Hierzu gehört zum Beispiel an Grundschulen die Markierung der Schulwege mit Kreide und das Benennen von kritischen Stellen. Einfache Lösungen, die sofort von den Eltern umgesetzt werden können sind zum Beispiel „Bus auf Füßen“-Haltestellen, an denen sich Schulkindern auf ihrem Schulweg sammeln können und ihren Weg mit oder ohne elterliche Begleitung zur Schule fortsetzen. Am besten optisch wahrnehmbar in Verbindung mit der Aufstellung von Schildern für die „Fußbus-Haltestellen“.

Aufgemalte Fußabdrücke in der Fahrbahn können Autofahrern signalisieren, dass sie sich auf einem Schulweg befinden.

Wichtig ist allerdings die Kontinuität des Schulischen Mobilitätsangebotes. Empfohlen wird, eine gesetzliche Regelung des Landes im Schul-, ÖPNV- oder Straßengesetz aufzunehmen (künftig besser integriert in ein Mobilitätsgesetz), welches verbindlich die Zuständigkeit an Landkreise und Kreisfreie Städte zuteilt, um dauerhafte Organisationseinheiten zu gründen. Nur so kann eine flächenhafte Beteiligung aller Schulen gewährleistet werden.

Die lokalen Nahverkehrsgesellschaften (LNGs) könnten mit dieser zusätzlichen Aufgabe betraut werden. Das Land sollte sich die Personalkosten mit den Kommunen teilen.

## Betriebliches Mobilitätsmanagement

Während schulisches Mobilitätsmanagement als staatliche Aufgabe im Rahmen des Bildungssystems anzusehen ist, beruht das betriebliche Mobilitätsmanagement auf freiwilliger Basis. Die Durchführung sollte jedoch nicht auf Anlässe beschränkt bleiben, um Firmenausgaben zu vermeiden (Ausbau von Parkplätzen).

Auch für die Mitarbeiter:innen ist eine bequeme und gute Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes wichtig für das Wohlbefinden und die Wahl des Betriebes. Der Einfluss einer Firma, zum Beispiel auf die Anlage oder Verlegung von Haltestellen, Änderungen oder Verdichtung der Abfahrtszeiten von Linien ist sicher größer als der von Einzelnen.

Das Mobilitätsmanagement kann mit fachlich kompetenten und darauf spezialisierten Planungsbüros durchgeführt werden. Existiert ein institutionalisiertes schulisches Mobilitätsmanagement, wie oben beschrieben, könnten Firmen sich auch auf die Erfahrungen dieser Organisationen zurückgreifen oder diese damit beauftragen. Auf Grundlage festgelegter Qualitätsmerkmale kann die Stadt ein Zertifikat ausstellen.

Das Land Rheinland-Pfalz sollte neben der o.g. gesetzlichen Verankerung Zuschüsse gewähren.

## „Ohne Auto mobil“ in Rhein-Main: Mainz wird Nahverkehrsstadt

Die mittlere Fahrstrecke von Pkw-Fahrten im Raumtyp „Regiopole und Großstadt“ liegt bei 15 km, wobei etwa 60% der Fahrten auf Strecken bis 10 km stattfinden.<sup>75</sup>

Insbesondere im werktäglichen Berufsverkehr beansprucht das Auto einen enormen Flächenverbrauch und trägt stark zur Luftbelastung und Verlärmung unserer Region bei. Um Fahrten des Motorisierten Individualverkehrs zu substituieren, sind grundsätzlich Schienenverkehrsmittel mit kurzen Fahrzeiten besonders geeignet, wenn das Angebot hinsichtlich Reisegeschwindigkeit, Fahrkomfort und Tarif konkurrenzfähig ist.

Die ÖPNV-Nutzung ist allerdings derzeit in der Regel mit der doppelten Reisezeit gegenüber dem Auto oder Rad verbunden (von Haus zu Haus). Die RMV- und RNN-Tarife sind zudem vergleichsweise teuer und dazu noch sehr unübersichtlich, da nicht aufeinander abgestimmt. Insbesondere Gelegenheitsfahrten in die Stadt sind mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden.

In Randlage des Rhein-Main-Gebietes führen überfüllte und unnötig langsame Zugverbindungen im Nahverkehr von Mainz zu den Nachbarzentren Frankfurt, Wiesbaden, Rüsselsheim und Darmstadt zu Abwanderungen zum Auto. Selbst zu Tageszeiten, wo das Straßennetz voll ist, fällt der Reisezeitvergleich zugunsten der Autofahrt aus. Gab es 1992 noch Nahverkehrszüge mit einer Fahrzeit von 30 Minuten zwischen Mainz und Frankfurt Hauptbahnhof, so weisen die heutigen Fahrpläne längere Fahrzeiten aus. Überfüllte Züge und eine hohe Verspätungsanfälligkeit verleiten Pendler aufs Auto umzusteigen, selbst wenn diese Fahrten im Berufsverkehr als stressig angesehen werden. Die Vorzüge des ‚Systems Bahn‘ können so nicht zum Tragen kommen. Auf einigen Arbeitswegen existiert durch unzumutbare ÖPNV-Angebote praktisch ein (unnötiger) Zwang zur Autonutzung.

Die im Autoverkehr üblichen Prognoseannahmen im Straßennetz, die sich nach Ausbau der Straßen dann selbst erfüllen, gelten offenbar für den Schienenverkehr und dem sonstigen ÖPNV-Angebot nicht. Oft wird im Straßennetz schon vorsorglich geplant und ausgebaut, um Überlastungen zu vermeiden, die wiederum auf den Berufsverkehr ausgerichtet sind. Sind diese außerhalb der Spitzenzeiten weit unter der Leistungsfähigkeit, scheint dies kein Anlass für ein Überdenken des Nutzens zu sein.

Anders im ÖPNV: Bei vollen oder gar überfüllten Bussen und Bahnen wird nicht der gleiche Eifer an den Tag gelegt. Die Kapazitätsengpässe im Schienenverkehr sind längst bekannt, der Ausbau hinkt jahrzehntelang hinterher.

---

<sup>75</sup> Quelle Mobilität in Deutschland -MID Ergebnisbericht 2017, Abbildungen 41 und 43

## Pendler schneller mit der Bahn

Mit dem Ausbau des Schienennetzes durch ein Verdichten der Zugfolge auf 10 Minuten und dem Einführen von Schnellverbindungen (Sprinter oder Expresszüge) zu den Hauptpendlerzielen Frankfurt, Wiesbaden, Ingelheim sowie Darmstadt, Bingen und Bad Kreuznach soll der Bahnverkehr zum motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähig gemacht werden. Wenn die Züge (wieder) schneller und öfter fahren, entstehen Interdependenzen bei der Verkehrsmittelwahl. So wird es gelingen, die täglichen Pendlerströme auf den Autobahnen zu reduzieren.

Hierzu kann die Modernisierung der Signaltechnik beitragen. Sie wird aber allein nicht ausreichen, um für den Mischbetrieb unterschiedlicher Zuggattungen und Geschwindigkeitsniveaus ausreichende Spielräume für eine störungsfreie Angebotsausweitung zu sorgen.

Hierzu soll die Stadt Mainz auf Land, Bund, Verbünde und Bahnunternehmen einwirken, die seit Jahren existierenden Kapazitätsengpässe zu beseitigen und mit anteiliger Mitfinanzierung Zugbestellungen sicherstellen, so dass alle großen Städte der Rhein-Main-Region mit Expresszügen innerhalb von 30 Minuten erreichbar werden. Auf der Strecke Mainz – Frankfurt behindern sich S-Bahnen, Regionalbahnen, IC-Züge und Güterzüge durch ihr unterschiedliches Geschwindigkeitsniveau gegenseitig. Verspätungen sind eine weitere Folge. Während S-Bahnzüge an jeder Station halten, fahren andere Zuggattungen die Strecke ohne Halt durch. In anderen S-Bahnnetzen sind deshalb S-Bahntrassen zusätzlich gebaut worden, um im gesamten S-Bahn-Netz eine Trennung zum übrigen Zugverkehr zu erhalten.

Trotz der bekannten Engpässe, die eine Taktverdichtung ebenso wie das Durchfahren schneller Züge extrem erschweren, plant die Bundesregierung derzeit lediglich einen dreigleisigen Ausbau der südmainischen Strecke von Raunheim nach Bischofsheim. Während die Leistungsfähigkeit der parallelen Autobahn immer wieder erhöht wurde und selbst im Falle von Baustellen sich immer noch auf vier bis 8 Spuren belaufen, werden die Grundanforderungen eines modernen Schienenverkehrs auch in Zukunft nicht angestrebt. Wie soll so eine Verdoppelung des Reisenden-Aufkommens bewirkt werden? Daher ist es erforderlich, dass die Planungen einer durchgängig viergleisigen Strecke zwischen Mainz und Frankfurt aufgenommen werden. Zumindest sollte ein dreigleisiger Abschnitt von Mainz Hauptbahnhof bis MZ-Bischofsheim so zügig wie möglich realisiert werden. Zumal im ersten Abschnitt hierüber auch die Verbindung der Universitätsstädte Mainz und Darmstadt abgewickelt werden müssen und eine Takt-Verdichtung vorgenommen werden sollte.

Die erforderlichen Finanzmittel stehen zu Verfügung, wenn die im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Autobahnplanungen überdacht werden. Begonnene oder kurz vor Baubeginn stehende leistungssteigernde Maßnahmen für den MIV sollten unterlassen oder qualifiziert beendet werden. Das gilt auch für die im Mainzer Stadtgebiet geplanten Straßenausbauprojekte: So kann der Ausbau der A643 infolge des Anschlusses an die neue Schiersteiner Brücke bis Mainz-Gonsenheim noch als nicht mehr vermeidbare Anpassungsmaßnahme gewertet werden. Der geplante weitere Ausbau im Gonsenheimer Wald dient ohne tatsächliches Erfordernis allein der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und würde weitere Kundenpotentiale der Bahn auf den Verbindungen zwischen Rheinhessen und Hessen abziehen.

Abhilfe schaffen: Mit Trassenplanung und -ausbau sofort beginnen und teilweise in Betrieb nehmen:

- Verbesserung der Signaltechnik
- Ausbau der Bahnstrecke nach Frankfurt (im Mainzer Stadtgebiet: Neubau einer Eisenbahnbrücke mit einem oder zwei zusätzlichen Gleisen in Verbindung mit dem Bau eines Radschnellweges nach Rüsselsheim und Frankfurt).
- Durchgängig dreigleisiger Ausbau der Strecke nach Bingen.
- Zweigleisiger Ausbau der Strecke nach Alzey (die Stadt kann durch sukzessiven Ankauf von Flächen für die Bahntrasse die Umsetzung erleichtern).
- Modernisierung der Bahnhöfe und Stationen (z.B. Bahnsteige und Unterführung Gonsenheim).

Abhilfe schaffen: Angebotsverbesserungen und Fahrzeitverkürzung:

- Verdichtung auf 10-Minuten-Zugfolge zwischen Mainz, Wiesbaden und Frankfurt davon im Wechsel S-Bahn (überall Halt und über Ffm.-Flughafen), Regional-Expresszüge und Sprinter. Die neue Zuggattung des Sprinters mit nur einem Halt in Rüsselsheim bis Frankfurt Hbf. richtet sich vor allem an Pendler und Fernreisende, die schnell nach Frankfurt wollen.
- Die Fahrzeit des Sprinters soll auf 30 Minuten zwischen den Hauptbahnhöfen Mainz und Frankfurt verkürzt werden. Dies entspricht den Fahrzeiten von Regionalzügen Anfang der 90er Jahre. Wird der Sprinter in den Hessentakt integriert, bestehen durchgängige Verbindungen nach Gießen und Kassel.
- Verdichtung auf 20-Minuten-Zugfolge nach Darmstadt, Bingen, Bad Kreuznach und Worms.  
Durch den Wechsel in den 20-Min.-Takt von S-Bahn / Nahverkehr und Sprinter mit nur einem Halt in Ingelheim entsteht in Ingelheim ein 10-Min.-Takt von und nach Mainz.
- Direkte Bahnlinie von Rheinhessen nach Wiesbaden im Halbstundentakt (ohne Umweg über Mainz Hauptbahnhof oder Bau einer neuen Station Schott).

## Stadtverkehr wird komfortabel und verlässlich

Der Weg zur Nahverkehrsstadt ist für die Stadt Mainz noch weit. Die Städte Basel, Freiburg, Karlsruhe und Kassel können dabei als Vorbild dienen. In Hinblick auf Komfort und Zuverlässigkeit muss der Ausbau des Straßenbahnnetzes weiter vorangetrieben werden. Im Unterschied zum Bahnverkehr liegt der Stadtverkehr überwiegend in eigener Zuständigkeit der Stadt Mainz.

Weil in Bezug auf Komfort, Taktdichte und Sicherheit Straßenbahnen zu den beliebtesten Verkehrsmitteln gehören ist die Länge des Straßenbahnnetzes ein Indiz für die Qualität des ÖPNV.

*Tabelle: Liste von Städten mit Straßenbahnen und deren Streckenlänge*

| Platz | Stadt        | Länge km<br>(1)            | Spurweite<br>mm | REIHUNG<br>Einwohner<br>2020 |
|-------|--------------|----------------------------|-----------------|------------------------------|
|       | Karlsruhe    | 77,6                       | 1.435           | 308.436                      |
| 5     | Augsburg     | 45,4                       | 1.000           | 295.830                      |
| 4     | Braunschweig | 35,0                       | 1.100           | 248.561                      |
| 3     | Magdeburg    | 66,2                       | 1.435           | 235.775                      |
| 2     | Freiburg     | 36,7                       | 1.000           | 230.940                      |
| 1     | Krefeld      | 37,7                       | 1000 1435       | 226.884                      |
| 0     | <b>Mainz</b> | <b>29,7</b>                | <b>1.000</b>    | <b>217.123</b>               |
| -1    | Erfurt       | 45,2                       | 1.000           | 213.692                      |
| -2    | Rostock      | 35,6                       | 1.435           | 209.061                      |
| -3    | Kassel (2)   | 53,0                       | 1.435           | 201.048                      |
| -4    | Potsdam      | 29,9                       | 1.435           | 182.112                      |
| -5    | Darmstadt    | 40,0                       | 1.000           | 159.174                      |
| Platz | Stadt        | REIHUNG<br>Länge km<br>(1) | Spurweite<br>mm | Einwohner<br>2020            |
| 0     | Karlsruhe    | 77,6                       | 1.435           | 308.436                      |
| 1     | Magdeburg    | 66,2                       | 1.435           | 235.775                      |
| 2     | Kassel (2)   | 53,0                       | 1.435           | 201.048                      |
| 3     | Augsburg     | 45,4                       | 1.000           | 295.830                      |
| 4     | Erfurt       | 45,2                       | 1.000           | 213.692                      |
| 5     | Darmstadt    | 40,0                       | 1.000           | 159.174                      |
| 6     | Krefeld      | 37,7                       | 1000 1435       | 226.884                      |
| 7     | Freiburg     | 36,7                       | 1.000           | 230.940                      |
| 8     | Rostock      | 35,6                       | 1.435           | 209.061                      |
| 9     | Braunschweig | 35,0                       | 1.100           | 248.561                      |
| 11    | Potsdam      | 29,9                       | 1.435           | 182.112                      |
| 12    | <b>Mainz</b> | <b>29,7</b>                | <b>1.000</b>    | <b>217.123</b>               |

Die Stadt Mainz hat ca. 217.000 Einwohner und Straßenbahnstrecken mit knapp 30 km Länge.

In der Liste erfolgt eine Reihung nach Einwohnerzahl zu den nächsten fünf größeren bzw. den fünf kleineren Städten mit eigenem Straßenbahnnetz aufgeführt.

Sortiert man die Städte nach Streckenlänge, fällt Mainz auf den letzten Platz zurück.

Zur Information wurde (außerhalb der Wertung) die ÖPNV-Vorzeigestadt Karlsruhe aufgeführt. Sie ist mit 308.000 Einwohnern deutlich größer als Mainz.

Kassel verfügt neben der städtischen Straßenbahn noch über die Überlandstraßenbahn RegioTram, die in der Innenstadt die gleiche Trasse benutzt (zusammen Streckenlänge 75 km).

Gleiches gilt für Karlsruhe mit der Überland-Stadtbahn.

<sup>(1)</sup> Quelle: wikipedia, Stand 16. August 2021  
Liste von Städten mit Straßenbahnen

<sup>(2)</sup> Kassel Netzlänge mit RegioTram: 75 km

Die vergleichsweise geringe Netzlänge erschwert der Mainzer Mobilität, im Straßenbahnbetrieb das Linienangebot wirtschaftlich und flexibel zu betreiben.

## Straßenbahn

Das Mainzer Straßenbahnnetz besteht im Wesentlichen aus drei langen Hauptästen zwischen Hechtsheim, Finthen und Lerchenberg ohne dazwischen liegender Wendemöglichkeit (Ausnahme: Wendeschleife Stadion und Marienborn an der neu gebauten Mainzelbahn). Das erschwert eine nachfrageorientierte Liniennetzbildung und eine wirtschaftliche Betriebsführung. Für Fahrgäste führt das kleine Streckennetz zu unnötig vielen Umsteigezwängen. Beispiel: Wer von Finthen oder Gonsenheim zur Innenstadt fahren möchte, muss bei jeder zweiten Tram am Hauptbahnhof umsteigen oder längere Fußwege in Kauf nehmen. Das fahrgastfreundliche Erschließen der Innenstadt ist zudem durch die Randlage am Schillerplatz unbefriedigend. Die zentral gelegene Haltestelle Höfchen wird nur von Buslinien angefahren. Neue Siedlungsbereiche entlang der Hechtsheimer Straße sind bisher noch nicht angeschlossen.

Außenliegende Stadtteile wie Hechtsheim, Lerchenberg und Finthen weisen aufgrund der Entfernung und vielen Haltestellen lange Fahrzeiten in die Innenstadt auf. Das Einführen von ‚Schnellkursen‘ (mit weniger Haltepunkten als die ‚Normallinien‘) würden die Endpunkte der Linien auch für P&R und B&R attraktiver machen. Daher wird vorgeschlagen:

- Bau des Innenstadtrings für eine Tram-Neubaustrecke Große Bleiche / Schusterstraße / Ludwigstraße zum Schillerplatz<sup>76</sup>
- Mehr Flexibilität in der Liniennetzplanung durch Bau mehrerer neuer Wendeschleifen oder kurze Abzweige zu Zielen im Stadtgebiet (z.B. Am Fichteplatz). Dies vermindert Buseratzverkehre bei Unfällen und Baustellen.
- Neubau eines Bahnsteigs und eines dritten Gleises am Hauptbahnhofvorplatz. Verlängerung der vorhandenen, kurzen Bahnsteige. Auch der neue Bahnsteig für die Straßenbahn soll mit längeren Bahnsteigen angelegt werden.
- Am Hauptbahnhof sind die Haltestellen des Busliniennetzes zu optimieren. Dabei sollte geprüft werden, ob eine Anfahrmöglichkeit über die Schottstraße in Verbindung mit der a.a.O. beschriebenen Einrichtung der Umweltspur zu besseren Bedingungen führt.
- Neubau einer Strecke, um die Oberstadt (Quartier ‚An der Goldgrube‘) und der Neubausiedlung Heiligkreuz-Areal besser zu erschließen.
- Neubau einer Strecke in die AKK-Gemeinden oder weiter, sofern die Stadt Wiesbaden zustimmt.
- Nutzen-Kosten-Untersuchung für Tramverlängerung von Hechtsheim Richtung Mommenheim
- Ertüchtigen der Haltestellen zwischen Zollhafen über Hauptbahnhof bis zur Wendeschleife Straßenbahn Haltestelle Hochschule Mainz (Koblenzer Straße, Stadion), um eine Doppeltraktion zu ermöglichen.
- Mit dem Neubau eines dritten Gleises an der Mainzelbahn in Höhe Stadion/Hochschule, sowie dem Bau eines dritten Gleises am Hauptbahnhofsvorplatz würde das Netz noch flexibler nutzbar: Der Busshuttle zum Stadion mit einem Einsatz bis zu 25 Busfahrzeugen könnte weitgehend entfallen. Wie bei anderen Bundesliga-Stadien auch, könnten auf dem Gleis wartende Straßenbahnfahrzeuge nach Spielschluss die Zuschauer schnell und direkt zu ihren Wohnzielen zu bringen. Das derzeitige Umsteigen am Hauptbahnhof mit langen Umsteigezeiten würde entfallen (Wochenendfahrplan).

Der Bau dieser zusätzlichen Gleisanlagen ist mit Bundes- oder Landesmitteln jedoch nur dann förderfähig, wenn diese zum Einrichten von sogenannten Schnellkursen linienmäßig benötigt werden. Die ausschließliche Nutzung als E-Wagen-Abstellplatz am Stadion oder Hauptbahnhof bei Sonderfahrten ist allein für sich kein förderfähiger Tatbestand. Die Schnell-Tram könnte somit an diesen Stellen fahrplanmäßig andere Linien überholen. Ausweichgleise machen das Netz zudem weniger störanfällig und die Instandhaltung einfacher.

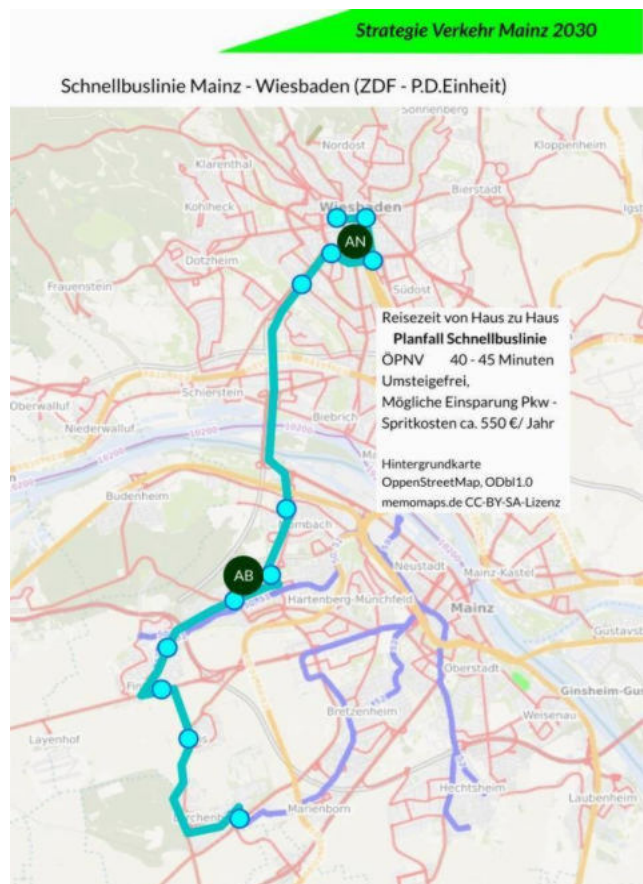
<sup>76</sup> Überlegungen der Stadt für eine Neubaustrecke mit einer Route über die Hindenburgstraße zum Bismarckplatz sind im Hinblick auf eine zentrale Radverbindung in der Neustadt Richtung Mombach, aber auch in Bezug auf die Durchsetzung und Akzeptanz einer Tram-Neubaustrecke durch die dicht bebaute Ortslage auf ihren Nutzen hin zu hinterfragen. Angesichts der dichten Wohnbebauung und gewachsenen Strukturen sind Widerstände gegen den Neubau zu erwarten. Diese könnten mögliche Tram-Erweiterungspläne an anderer Stelle gefährden (Wiesbadener Verhältnisse).

## Bus

Generell sollte die Orientierung durch ein klares Markenangebot mit Stammbuslinien (dichter Takt) und Nebenlinien (geringere Frequenz) verbessert werden, die durch nachfrageorientierte Schnellbuslinien ergänzt werden sollten.

Attraktive Verbindungen mit großer Nachfrage, wie etwa direkte Fahrten zur Wiesbadener Innenstadt von den westlichen Mainzer Stadtteilen aus, bleiben nach wie vor ohne hinreichendes Angebot. Mit Einführen von Bus-Schnellverbindungen können Fahrzeiten angeboten werden, die sich denen des Kfz-Verkehrs annähern. Nur so kann eine Konkurrenz zum Auto entstehen.

Die Schnellbuslinie soll vom ZDF auf dem Lerchenberg über Finthen, Gonsenheim und Mombach nach Wiesbaden zur Innenstadt führen. In Wiesbaden verläuft sie auf kurzem Wege über die Schiersteiner Brücke (A643), Schiersteiner Straße und erster Ring bis zum Hauptbahnhof und weiter zum ‚Platz der Deutschen Einheit‘. Damit kann die Reisezeit z.B. von Gonsenheim nach Wiesbaden von heute 65 auf 40 bis 45 Minuten verkürzt werden (von Haus zu Haus). Zielgruppe sind vor allem Pendler, die heute mit dem Auto zur Arbeit auf kurzem Weg über die Schiersteiner Brücke fahren.



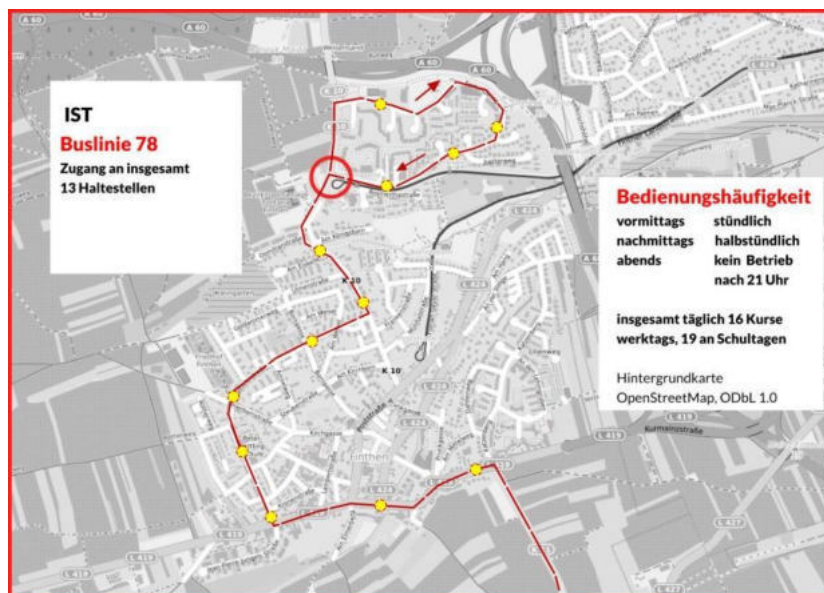
*Neue Schnellbuslinie Mainz-Lerchenberg (ZDF) zur Wiesbadener Innenstadt: Die Reisezeiten von Haus zu Haus beinhalten Fußweg- und Wartezeiten zur Haltestelle am Beispiel einer Strecke von Gonsenheim zur Wiesbadener Innenstadt (AB → AN). Bei den Pkw-Zeiten liegt jeweils ein Stellplatz am Wohn- und Zielort zugrunde. Im Ergebnis kann die Reisezeit im ÖPNV um 30% gegenüber heute verkürzt werden und durch Kostenvorteile konkurrenzfähig zum Auto werden. Doch nicht einmal während der Sperrung der Salztalbachbrücke und den dadurch bedingten Fahrzeitverlusten nach Wiesbaden wurde diese Linie eingesetzt.*

Des Weiteren soll das Fahrplan- und Linienangebot in Siedlungsbereichen dort verbessert werden, wo die geringe Bedienungshäufigkeit nicht einem städtischen Niveau entspricht und die Mobilitätschancen für Menschen ohne Auto dadurch erheblich vermindert werden. Dies sind Quartiere, wo mit dem Standard-Linienbus derzeit lediglich ein Halbstunden- oder Stundentakt vorgehalten wird oder das Fahrzeug abgelegene enge Gassen oder Wohnstraßen nicht befahren kann. Also auch dort, wo der Weg zur Haltestelle weit und beschwerlich ist. Als Pilotprojekt soll die Einfüh-

rung eines ganztägigen Rufbusbetriebes, der bestehende Linien ersetzt, eingeführt werden. Von Versuchen, temporäre Lösungen wie im ländlichen Raum anzubieten, wo ein Anruf-Sammeldienst oder Ruf-Taxi zu bestimmten Stunden Lücken füllt, sollte im Stadtverkehr aus Gründen der Transparenz und Verlässlichkeit abgesehen werden. Ebenso der Einsatz nicht barrierefrei nutzbarer Fahrzeuge.

Empfohlen wird, als Pilotprojekt eine Rufbuslinie in Finthen am Endpunkt der Straßenbahnhaltestelle Römerquelle zum Abdecken des gesamten Stadtteils einzuführen. Damit soll die Buslinie 78, die vormittags nur stündlich fährt und nach 20 Uhr seinen Betrieb ganz einstellt, durch einen Rufbus ersetzt werden. Mit einem Rufbus - bestehend aus zwei zeitgleich eingesetzten Fahrzeugen - soll der Anschluss an der Straßenbahn-Endhaltestelle im 15 Minuten-Takt garantiert werden. Zum anderen kann die Erschließungswirkung durch die flächenhafte Bedienung erhöht werden, indem z.B. die Anzahl der Haltestellen im Ortsteil Finthen verdoppelt wird. Somit können auch Straßenzüge wie z.B. die ‚Alte Heidesheimer Straße‘ oder die Siedlung ‚Katzenberg‘ mit barrierefrei nutzbaren Kleinbussen angefahren werden. Gerade für die älter werdende Gesellschaft kann dies ein Beitrag zum Erhalt der Mobilität sein.

Bei Erfolg der Rufbusbedienung soll eine Ausdehnung auf andere Bereiche und Stadtteile, wo der Einsatz von Standardlinienbussen unwirtschaftlich oder aufgrund der engen Straßenräume nachteilig ist, erfolgen. Taktverdichtung und kürzere Wege zur Haltestelle sollen die Mobilität auch in den Randlagen der Stadt sicherstellen.



### Rufbus Finthen als Modell für die Einführung eines ‚Demand-Verkehrs‘

Im eng gewachsenen, hügeligen Stadtteil Finthen kann die Buslinie 78 mit seinem Stunden- und Halbstunden-Takt die Mobilitätsbedürfnisse nicht wirklich befriedigen. Aufgrund der demografischen Entwicklung kommt dem Zugang zur Haltestelle künftig eine höhere Bedeutung zu.



Ein Qualitätssprung tritt ein, wenn die Buslinie, die auf fester Route mit dem Standard-Linienbusfahrzeug verkehrt, zugunsten eines Rufbusbetriebes ersetzt wird. Für Fahrten aus der Stadt mit der Tramlinie 50 kann so eine Anschlusssicherung hergestellt werden und die Fahrgäste fast bis zur Haustür gebracht werden. Zwei barrierefrei gestaltete Rufbus-Fahrzeuge, verbunden mit einer zentralen Disponenten-Stelle, heben den Bedienungskomfort und die Mobilitätschancen sprunghaft an.

## Rufbus statt MainzRider

Seit Januar 2021 gibt es das digitale Modellprojekt, bei dem mit Elektro-Kleinbussen, die 6 Sitzplätze bieten, eine flexible Bedienung zwischen 9:00 und 15:00 Uhr angeboten wird. Schon im Oktober 2021 hat die Mainzer Mobilität das Angebot als unwirtschaftlich eingestuft und angekündigt, den vom Bund geförderten Testbetrieb tagsüber wieder einzustellen<sup>77</sup>. Im Schnitt wurde ein Fahrzeug mit einem Fahrer für 7 Stunden abgestellt, aber im Schnitt nur für zwei Fahrten tagsüber beansprucht.

Was unterscheidet den Rufbusbetrieb vom bisherigen Modellversuch „MainzRider“?

1. Der MainzRider verkehrt parallel zum bestehenden Bus-Linienbetrieb. Die Zielgruppe, die durch den MainzRider einen Zusatznutzen erhalten, ist damit zwangsläufig geringer. Nach einer Fahrt mit der Buslinie 78 lohnt es sich nicht, für Wege von 200m bis 500m von der Ausstiegshaltestelle zur Wohnung den MainzRider zu ordern und dafür auch noch Geld zu bezahlen.  
Der Parallelbetrieb ist zudem für die Fahrgäste verwirrend. Wann muss der Bus genommen werden, wann fährt der MainzRider zum Hauptbahnhof? Darf man vorher Aussteigen? Der Rufbus wartet hingegen verlässlich an der Straßenbahn-Endhaltestelle und bringt die Fahrgäste zu den Wunschhaltepunkten im Stadtteil.
2. Bei einer Fahrt z.B. von der Innenstadt ist der Fahrpreis nicht im RMV-Tarif enthalten. Bezahlte werden muss über eine App per Kreditkarte oder Paypal. D.h. der Extra-Betrag kann nicht einfach dem Fahrer gegeben werden. Dieses digitale Hindernis betrifft vor allem die Zeitkarteninhaber, die zusätzlichen Aufwand haben, den 1 € -Zusatz-Betrag zu bezahlen. Für Nicht-Zeitkarteninhaber hingegen bildet der Fahrpreis von 5,00 € hingegen eine Fahrpreiserhöhung von 118% gegenüber dem Sammelfahrschein und 170 % gegenüber Kurzstrecken für Erwachsene.  
Beim Rufbus ist der Fahrpreis im RMV-Tarif enthalten und muss ggf. nur abgestempelt werden (Einzel- oder Sammelfahrschein). Soll ein Extra-Aufpreis erfolgen, z.B. für die Bedienung in Abend- und Nachtstunden, kann dieser auch bei der Fahrer:in entrichtet werden.
3. Die Fahrzeuge und der Ein- und Ausstieg von den „virtuellen Haltestellen“ entsprechen nicht den Anforderungen der Barrierefreiheit. Kinderwagen, Rollstühle, Fahrräder oder größere Gepäckstücke können nicht transportiert werden. Dies schließt eine große Gruppe von vornherein aus, obwohl diese vom System her die eigentliche Zielgruppe und Nutznießer einer flexiblen Bedienungsform sein müssten. Wie beschrieben, sollen Rufbus-Fahrzeuge über eine Größe verfügen, in der Kinderwagen und Rollstühle mitgenommen werden können. Ein dauerhaft fester Betrieb erlaubt den Bau von Haltestellenanlagen, so dass der maximal zu überwindende Höhenspalt auf 5 cm eingehalten werden kann.
4. Eine Nutzung ausschließlich per App erschwert den Zugang zum ÖPNV. Besonders für ältere Menschen, aber nicht nur für diese. Wer den MainzRider nur eventuell oder gelegentlich benötigt, will sich nicht unbedingt eine weitere App herunterladen. Der Rufbus steht dagegen der Fahrt aus Mainz abfahrtsbereit an der Straßenbahnendhaltestelle. In Gegenrichtung sollte er per App oder per Telefon über eine Leitstelle geordert werden können.
5. Der Zeitraum des Modellversuchs für den MainzRider fiel unglücklich in die Corona-Zeit mit ihren Beschränkungen.
6. Der Bekanntheitsgrad des Mainz Riders ist gering. Es handelt sich über ein lokales Zusatzangebot. Eine Integration und eine Anschluss-Sicherheit an andere Linien bestehen nicht.

## Personen- und Fahrradfähre am Rhein

Die Theodor-Heuss-Brücke stellt die Verbindung zu den ehemaligen, rechtsrheinischen Mainzer Stadtteilen her. Die bestehenden Verhältnisse auf der Brücke sind für Fußgänger und Radfahrende, aber auch den Rhein betrachtende Touristen unzumutbar eng. Um die Verkehrsverhältnisse für die nichtmotorisierten Verkehrsmittel zu verbessern, sollte daher halb- oder ganzjährig eine Fährverbindung hergestellt werden. Anlegepunkte könnten in Mainz in Höhe Fischtor und in Mainz-Kastel an der Straße ‚Rheinufer‘ sein. Sie sollte in den RMV-Tarif eingebunden werden (ggf. mit Aufpreis). Vorbild: Linienmäßige Wassertaxis in Dordrecht/NL.

Weitere Ausführungen S. 19, Kapitel „Fahrradstadt Mainz / Kerntrassen: Das Radhauptnetz“.

<sup>77</sup> Allgemeine Zeitung Mainz: „Tagsüber kein MainzRider mehr“, 02.10.2021

## **Tarifstruktur und Ticketpreise**

Hohe Ticketpreise sowie komplexe Tarifregelungen und unterschiedliche Bedienungsweisen an Automaten bilden ein Hemmnis den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Langfristiges Ziel sollte ein Bürgerticket sein, bei dem analog zu den Studententickets alle ihren Beitrag leisten, um einen günstigen Gemeinschaftstarif zu erhalten. Solange es für diese Art von ÖPNV-Tarifen noch rechtlichen Klärungsbedarf gibt, sollten – mit Unterstützung des Landes – attraktive Übergangsangebote eingeführt werden:

- Stufenweise Einführung des 365 €-Jahrestickets oder eines Bürgertickets (analog zum Semesterticket)
- Günstigere Fahrpreise für Gelegenheitsfahrten im Mainz-Wiesbadener Verkehrsverbund (Verbilligung der Sammelfahrscheine).
- Im Regionalverkehr sollten Tarifsprünge durch Einführen eines kilometerbasierten Tarifsystems (vgl. RMV smart) vermieden werden. Dies gilt besonders für die Verbindungen nach Rheinhessen.

## **Sonstige Verbesserungsmaßnahmen**

- Um den Linienverkehr zu beschleunigen und die Verspätungsanfälligkeit zu minimieren, sind auf Linienabschnitten mit verspätungsanfälligen oder/und unterdurchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten Vorrangschaltungen, Busspuren oder Umweltpuren einzurichten. Die Maßnahmen zur Verkürzung der Fahrzeiten sollte durch ein Sonderprogramm forciert werden.
- Neu anzulegende Umweltpuren sollen so breit sein, dass keine Behinderungen zwischen Bus, Fahrrad- und Taxisfahrten untereinander auftreten können (vgl. Vorschlag zur Umweltpur in der Kaiserstraße a.a.O.).
- Um überfüllte Busse und Bahnen im Berufsverkehr zu vermeiden und die Betriebskosten für das vorgeschlagene Ausweiten des Angebots einzusparen, sollen die Schulanfangszeiten der höheren Schulen entzerrt werden. Gerade die Fahrten in den Tagesspitzenzeiten sind mit hohen Betriebskosten verbunden.
- Verbesserung der Fahrgastinformation, z.B. Anzeige ausfallender Busse; mehr und barrierefrei lesbare dynamische Anzeiger.

## **Intermodale Nutzung**

Im Grundsatz soll künftig an allen Straßenbahn- und Bushaltestellen mindestens drei Fahrradbügel zum Abschießen von Fahrrädern angeboten werden.

An Standorten mit größerer Frequentierung und an Umsteigeplätzen sind auf die potentielle Nachfrage ausgerichtete größere Serviceeinrichtungen vorzusehen. Diese beinhalten eine größere Anzahl von Fahrradbügeln, an P+R-Plätzen überdachte Fahrradstellplätze und Fahrradboxen, die fest oder spontan zu mieten sind.

Um die soziale Sicherheit zu erhöhen, soll die Anlage von Einkaufs- oder Imbissmöglichkeiten im Umfeld der Haltestelle gefördert werden.

## Leitziel Barrierefreiheit realisieren

Die gesetzlich vorgegebenen Ziele des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zur Herstellung „vollständig barrierefreier“ Wegekettens bedeuten, die bestehenden Hemmnisse beim Ein- und Ausstieg an der Haltestelle zu beseitigen. Damit wird der Zugang für alle Menschen erleichtert.

Straßenbahnen können durch entsprechendes Abstimmen von Fahrzeug und Bahnsteig grundsätzlich beinahe niveaugleich hergestellt werden (Beispiel Edinburgh u.a. im Ausland). Unterschiedliche Fahrzeugtypen aus verschiedenen Herstellungszeiträumen erschweren jedoch die zentimetergenaue Minimierung des Spaltes. Selbst bei der Mainzelbahn werden mit 7 bis 9cm die DIN-Vorgaben nicht eingehalten. Daher ist hier ein klares, auf Barrierefreiheit optimiertes Fahrzeugkonzept festzulegen und nach Neuanschaffung von Fahrzeugen Haltestellen-Anpassungsmaßnahmen an den Borden vorzunehmen.

Bei Neubautrecken ist zudem auf eine gerade Anfahrbarkeit der Haltestellen zu achten, um das Optimum für die Barrierefreiheit erreichen zu können.

Bei Bushaltestellen kann der Spalt auf das in der DIN vorgesehene Maß von maximal 5cm nur dann eingehalten werden, wenn die Bordhöhe auf eine Regelhöhe von 22cm angehoben wird. Bei ortsspezifischen Schwierigkeiten zum Beispiel durch Niveauungleichheiten und ungünstigen Neigungen sollten mindestens jedoch 20cm-Borde zum Einsatz kommen. Diese Maße ergeben sich bei Verbindung der DIN-Vorgaben mit denen der Europäischen Fahrzeugrichtlinie. Nach dieser müssen die Fahrzeughersteller für Linienbusse ein Absenken der Bodenhöhe unter Nutzung von Kneeling (Absenkung) auf 25cm (an einer Tür) oder 27cm (zwei Türen) über Fahrbahnniveau sicherstellen.

Auch in Bezug auf die notwendige Breite der Wartebereiche und Schaffen barrierefreier Anfahrmöglichkeiten, die es den Busfahrer:innen überhaupt erst ermöglichen, sehr nahe mit dem Reifen an die Sonderborde heranzufahren, gibt es Nachholbedarf. Auf Grundlage eines zeitlich festgelegten Haltestellenprogrammes sollte daher eine Modernisierung wie im Folgenden beschrieben erfolgen:

- Barrierefreier Ausbau der Straßenbahnhaltestellen (niveaugleich oder maximal 5cm Spalt / Höhenunterschied)
- Bushaltestellen: Ein- und Ausstieg verbessern mit 22cm-Hochborden als Regellösung
- Einsatz darauf abgestimmter barrierefreier Fahrzeuge (Bus und Bahn) unter Beachten der Vorgaben des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) für Ausschreibungen beim Bestellen neuer Fahrzeuge. Es ist zu prüfen, inwieweit Regionalbuslinien aus dem RNN-Gebiet die barrierefreien Anforderungen ebenfalls erfüllen können.
- Modernisieren der Haltestellenanlagen (geradlinige Anfahrmöglichkeit, Rückbau Busbuchten, breitere Wartebereiche, Verbesserung der Zuwegung zu den Haltestellen etc.).
- Bestimmen von Haltestellen als Verknüpfungspunkte, bei denen Fahrradständer, abschließbare und anmietbare Boxen vorgesehen werden.
- Standorte mit belebtem Umfeld sind zum Erhöhen der sozialen Sicherheit gezielt zu fördern (z.B. mit Kiosk, Fahrradreparaturmöglichkeit, Carsharing-Stellplätze, Einkaufsmöglichkeiten etc.).

## Jobmotor ÖPNV

Die vorgeschlagenen Investitionen für bauliche Maßnahmen im Schienenverkehr und der Arbeitsplatzzuwachs infolge der Angebotsausweitung machen den ÖPNV zu einem Jobmotor im gesamten Rhein-Main-Gebiet.

Im Investitionsvergleich ist der Bau von Streckenkilometern im ÖPNV arbeitsplatzintensiver als im stark mechanisierten Autobahnbau. Die Investitionen sind finanzierbar, wenn Bund und Länder die Investitionsmittel entsprechend umlenken. Der Autobahnausbau ist extrem kostspielig und verschlingt Ausgaben in Höhe von rund 30 Millionen Euro pro gebautem Autobahnkilometer. Im Einzelfall, wie z.B. zwischen Mainz- Mombach und Gonsenheim, sogar deutlich mehr. Jeder „eingesparte“ klimaschädlicher Streckenneu- oder -ausbau setzt daher hohe Summen an Finanzmitteln frei, aus denen die o.g. baulichen Investitionen für den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr finanziert werden können.

Die Beschäftigtenverhältnisse in Bezug auf Lohn und Arbeitsplatzzufriedenheit in ÖPNV-Unternehmen sind in der Regel zudem höher als bei Arbeitsplätzen im Lkw-Transport-Gewerbe. Auch der Arbeitsplatzverlust durch den notwendigen Strukturwandel in der Automobilindustrie kann damit teilweise aufgefangen werden.

Allerdings ist hier die Stadt Mainz darauf angewiesen, dass Bund und Länder in höherem Maße den ÖPNV-Ausbau unterstützen als bisher. Der Bedarf für die im Verkehrsbereich zu Verfügung stehenden Mittel wird nach Aufholen des Investitionsstaus im ÖPNV sowie im Fuß- und Radverkehr im Vergleich zu der heutigen Zeit langfristig sinken und künftige Generationen finanziell weniger belasten.

Aber auch die Stadt Mainz kann dazu beitragen, indem sie die auf die Allgemeinheit verteilten Ausgaben des Kfz-Verkehrs des fließenden und ruhenden Verkehrs ermittelt und auf die Verursacher umverteilt. Verkehr soll sozialer werden. Haushalte ohne Auto werden entlastet.

## Zeitplan

Mit den tatsächlichen, heutigen Planungszeiträumen beim Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und von Fuß- und Radverkehrsanlagen würden viele der hier vorgeschlagenen baulichen und organisatorischen Projekte bis zum Jahr 2030 voraussichtlich nicht fertiggestellt werden. Angesichts der Breite des vorgeschlagenen Maßnahmenspektrums und der notwendigen Neuausrichtung der Verkehrsplanung wären die Verwaltungen und Institutionen in ihrer jetzigen Form überfordert.

Die enge zeitliche Zielsetzung ist jedoch unabdingbar, weil nur so die erhofften Klimaeffekte zu erwarten sind. Dem Wetter ist es egal, wie lange unsere Gesellschaft für Bürgerbeteiligung, Genehmigungsverfahren und Bautempo brauchen. Das Klima diskutiert nicht mit uns, sondern schafft Fakten, die den Menschen bei Verzögerungen teuer zu stehen kommen werden. So beträgt in Rheinhessen die Erwärmung seit den ersten Messungen bereits jetzt +1,7° Celsius. Also ist bereits hier eine stärkere Erwärmung eingetreten, als diejenige, die weltweit als Ziel gesetzt ist. Die negativen Folgen der Industrialisierung und unserer Lebensweise sind daher von uns zu korrigieren.

Folglich darf das bisherige Umsetzungstempo kein Maßstab für die Durchsetzung der Realisierung bilden. Die Abläufe zur Planung und Baurecht müssen wesentlich beschleunigt werden. Dies sollte und muss keinesfalls zu Lasten der Bürgerinformation und -beteiligung gehen, wenn diese ernsthaft mit der Aufbereitung von Grunddaten und Planvorschlägen vorbereitet, intensiv wahrgenommen und zeitnah abgeschlossen wird. Wie in Kapitel „Den Faktor Mensch einplanen“ dargestellt, setzt dies eine inhaltliche Neustrukturierung der Verwaltung voraus, aber auch eine beschleunigte Baurechtschaffung. Damit die Fristen der Genehmigungsabläufe eingehalten werden, müssen auch bei den Trägern öffentlicher Belange ausreichend Kapazitäten bereitgehalten werden.

Nicht zuletzt steht das Land Rheinland-Pfalz in der Pflicht, Hemmnisse wie sie z.B. im Bereich der Richtlinien für die Einrichtung von Fußgängeranlagen, der Parkraumbewirtschaftung etc. vorhanden sind, schnell zu durchforsten und den Erfordernissen anzupassen. Hierzu gehört auch die Förderregeln der Verkehrsinfrastrukturförderung attraktiver zu machen und die Antragsprüfung dadurch zu erleichtern, dass die Vorgaben mit dem Sonderprogramm Stadt & Land deckungsgleich sind. Nicht zuletzt bedarf es gegenüber dem Straßenbau einer gesetzlichen und ressourcenmäßigen Gleichstellung: Für regionale Radwege dürfen Einsprüche und Klagen keine aufschiebende Wirkung für den Baufortschritt haben. Das Wohl der Allgemeinheit kommt nun dem Ausbau der Radinfrastruktur, dem ÖPNV-Ausbau und der Verkehrsberuhigung von Straßen zu. Der leistungssteigernde Neu- und Ausbau von Straßen dient dagegen infolge der Klimaschädlichkeit nicht mehr dem Allgemeinwohl und sollte deshalb diesen „Schutz“ verlieren.

Die Aktivitäten zur Initialisierung der Verkehrswende sind drei Zeitphasen zuzuordnen:

- Kurzfristig in den nächsten drei bis vier Jahren (bis spätestens 2025)
- Mittelfristig von 2025 bis 2030
- Langfristig ab 2030

Anbei sind in Form einer To-do-Liste die Zeitphasen für die wichtigsten Ziele des Konzeptes dargestellt.

## Kurzfristig

Im Zeitraum 2022 bis 2025 fallen planerische Leistungen für die künftige Zielplanung, Bürgerbeteiligung und die Vorplanung und Baurechtschaffung von Bauvorhaben an. Wichtig als Signal für den Aufbruch ist jedoch die konsequente Umsetzung zur Rückgewinnung des Straßenraumes, sei es durch Reduzierung von Kfz-Fahrspuren zur Einrichtung von durchgängigen Radrouten der Kerntrasse, den verkehrsberuhigten Umbau von Straßen und Grünachsen oder organisatorischen Maßnahmen (Neustrukturierung der Verwaltung, Einführung Leitziel, Mobilitätsmanagement etc.).

Diese Maßnahmen können im Einzelfall provisorisch in Hinblick auf spätere bauliche Umsetzung erfolgen (beispielsweise als „Protected Lanes“ bei Radwegen), die mit baulichen Kleinmaßnahmen für die Mängelbeseitigung sowie mit Hilfe organisatorischer Maßnahmen erfolgen (Zonierung von Quartieren, Parkraumbewirtschaftung). Dabei müssen zwar städtebauliche Aspekte zum Stadtbild zunächst zurückgestellt werden. Sie bilden aber einen effektiven Einstieg in die Verkehrswende mit Signalwirkung, die das Verkehrsverhalten innerhalb weniger Jahre verändern und damit Belastungen senken sollen.

| Thema                                                  | Aufgabe                                                                                                                  | Handlungsfelder                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Neustrukturierung Verwaltung</b>                    | Personalentwicklungsplan auf Verkehrswende abstimmen                                                                     | Neuorganisation Ämter, Umstrukturierung Organisationseinheiten, Personaleinstellungen (insbesondere Liegenschaftsamt, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Amt für Verkehrswesen, Bauamt mit Hoch-/ Tiefbau/ Wasser)                                             |
|                                                        | Leitbild Mobilität & Verkehrswende aufstellen, Vorgesetzte verbindlich einbinden                                         | Mitarbeiter:innen beteiligen und informieren, Widerstände und Ängste abbauen. Leitbild „leben“                                                                                                                                                                |
|                                                        | Weiterbildungen, Schulungen                                                                                              | Allgemeine Schulungen zum Thema Klimaanpassung & Neuausrichtung im Verkehr, Qualifizierungsschulungen bei Aufgabenwechsel, Weiterbildung & Beförderung                                                                                                        |
|                                                        | Vorgaben und Institutionalisierung der neuen Querschnittsaufgabe                                                         | Erstellung von Prozessen für die Umsetzung des neuen Leitbildes, Abteilungsübergreifende frühzeitige Abstimmung von Planungen, insbesondere Liegenschaftsamt, Stadt- und Verkehrsplanung, Bauamt, Schulamt                                                    |
| <b>Bürgerinformation und Einbindung in die Planung</b> | Grundlagendaten erheben und für Bürgerinformationen aufbereiten, Planungsvorschläge entwickeln, Transparenz der Vorgänge | Fachliche Grundlagen erheben, die als Basis für eine qualifizierte Bürgerinformation und -Einbindung dienen können. (Zählungen Fuß-, Radverkehrsaufkommen, Potentialabschätzungen, Parkverhalten ermitteln, Wechselwirkungen zwischen Verkehrsarten darlegen) |
|                                                        | Öffentlichkeitsarbeit zu den Leitzielen                                                                                  | Langfristige Zielsetzung, Erfordernis und Nutzen vermitteln                                                                                                                                                                                                   |
|                                                        | Stadtteil- und projektbezogene Bürgerinformation                                                                         | Einbindung in Entwicklung Planungsvorschläge                                                                                                                                                                                                                  |

|                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Fahrradstadt Mainz</b>                                                                                           | Qualitäts-Standards im Radwegebau für Radschnellwege (RSV) und Rad-Direktverbindungen (RDV)/ Rad-Vorrangrouten (RVR) einführen                                                     | Neue Standards auf neue Projekte anwenden, bestehende Planungen ggf. überarbeiten, Träger öffentlicher Belange vorab informieren                                                                                                                                                 |
|                                                                                                                     | Verkehrserhebungen für den Fuß- und Radverkehr als Kernaufgabe einführen, Potentialermittlungen                                                                                    | Dauerzählstellen einrichten, Verkehrserhebungen Fußgänger dauerhaft sichern                                                                                                                                                                                                      |
|                                                                                                                     | Planungsleistungen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Radwegezielnetz</li> <li>- Rad-Hauptnetz</li> <li>- Stadtteilradnetze</li> <li>- Gefahrenstellenbeseitigung</li> </ul> | Zielnetze erstellen und beschließen, Planungen von Projekten fertigstellen (Leistungsphase 1 bis 4), Baurechtschaffung                                                                                                                                                           |
|                                                                                                                     | Umsetzung von Projekten                                                                                                                                                            | Radhauptnetz: Beginn der Umsetzung von Projekten, Herstellung durchgängiger Routen mit eigenem Verkehrswert, ggf. provisorisch Lösungen als markierte „protected Lanes“ (abgesicherte Radspuren), Stadtteilnetze weitgehend fertigstellen, Gefahrenstellen sukzessive beseitigen |
| <b>Lebenswerte Straßen</b>                                                                                          | Konzepte entwickeln <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nahmobilitätschecks Stadtteile</li> <li>- Fußwegenetz</li> <li>- Programm Verkehrsberuhigung von Straßen</li> </ul>   | Qualitätssicherung Gehwege (Bauprogramm), Bauprogramm Verkehrsberuhigung                                                                                                                                                                                                         |
|                                                                                                                     | Umsetzung von Projekten, straßenverkehrsrechtliche Anordnungen                                                                                                                     | Planung und Beginn der Umsetzung                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Grünachsen</b>                                                                                                   | Grünachsen festlegen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konzept bebaute Gebiete</li> <li>- Naherholung</li> </ul>                                                           | Planung von Grünachsen und Aufstellung von Bauprogrammen und Fördermöglichkeiten (für private Investitionen) Walkrouten festlegen, Planungsprojekte für Brücken entwickeln, Baurechtschaffung                                                                                    |
| <b>Motorisierter Individualverkehr (MIV)</b><br>soweit nicht durch „Lebenswerte Straßen“ und „Grünachsen“ abgedeckt | Zonierungskonzept MIV, Parkraumbewirtschaftung, Rückbau überdimensionierte Fahrbahnen im Straßennetz                                                                               | Planung und Beginn der Umsetzung                                                                                                                                                                                                                                                 |
|                                                                                                                     | Realisierung                                                                                                                                                                       | Start der Umsetzung für bebaute Gebiete in den Stadtteilen, Beschilderung Walkrouten, einschließlich Ausbau (Verbesserung der Wegeoberflächen), Einzelne Bauprojekte realisieren (fußgängerfreundliche Querungstellen, Beleuchtung verbessern)                                   |
| <b>Sicherheit</b>                                                                                                   | Konzepte entwickeln und umsetzen                                                                                                                                                   | Verkehrssicherheitskonzept erstellen und öffentlich erörtern                                                                                                                                                                                                                     |

|                             |                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Mobilitätsmanagement</b> | Schulisches Mobilitätsmanagement institutionalisieren | Beginn der Prozesse an den Schulen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Nahverkehr</b>           | Planung Stadtverkehr                                  | Vorbereitung Fahrplanangebotsverbesserungen und Planung von <ul style="list-style-type: none"> <li>- baulichen Maßnahmen (Hbf-Vorplatz etc.),</li> <li>- Neubaustrecken Tram</li> <li>- barrierefreie Haltestellen</li> <li>- P+R-/B+R-Anlagen</li> <li>- Fahrradständer</li> </ul> Günstige Tarifangebote (wie 365 € -Ticket, Bürgertickets)                                             |
|                             | Realisierung von Maßnahmen                            | Angebotsverbesserungen im bestehenden Liniennetz, Neueinrichtung Pilotprojekte <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rufbus Finthen</li> <li>- Schnellbuslinie MZ – WI über Schiersteiner Straße,</li> </ul> Umsetzung Programm barrierefreie Haltestellen, Modernisierung der Anlagen inkl. Nachrüstung Fahrradständer,<br>Einrichtung und Betrieb Fähre am Rhein (Fischtor – Kastel) |

## Mittelfristig

Schwerpunkt der zweiten Zeitphase von 2025 bis 2030 bildet die vollständige Realisierung aller baulichen Maßnahmen (Ausbau zu Radschnellwegen, Brückenbaumaßnahmen für Walkrouten und Grünachsen).

Hierzu gehört auch die Ermittlung und Auswertung von Daten zur Verkehrsentwicklung, Luftverschmutzung und Fortschritt der Klimaanpassung. Sollten die Klimaziele nicht eingehalten werden können, ist nachzubessern. Dies setzt ein enges Plan- und Genehmigungsverfahren voraus, verbunden mit einem effektiven Controllingsystem durch Bildung von Task-Forces. In diesem Zeitraum muss der Investitionsstau, der durch das seit 1970 unterlassene Handeln im Umweltbereich entstanden ist, durch gewaltige Anstrengungen aufgeholt werden.

| Thema                                                  | Aufgabe                                                                     | Handlungsfelder                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Neustrukturierung Verwaltung</b>                    | Personalentwicklungsplan optimieren und fortschreiben                       | Neuorganisation Ämter, Umstrukturierung Organisationseinheiten, Personaleinstellungen fortsetzen                                                                                                                                                                 |
| <b>Bürgerinformation und Einbindung in die Planung</b> | Fortsetzung der Durchführung, insbesondere der größeren baulichen Maßnahmen | Ggf. Planungen und Zeitrahmen von Projekten anpassen                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Fahrradstadt Mainz</b>                              | Umsetzung des Rad-Zielnetzes                                                | Evaluation Netzplanung, Bauliche Umsetzung größerer Vorhaben und Ersatz provisorische Maßnahmen (protected Lanes), Fertigstellung aller Projekte im Rad-Hauptnetz (Kerntrassen) und der Stadtteilrouten, Kontinuierliche Fortsetzung Beseitigung Gefahrenstellen |

|                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Lebenswerte Straßen</b>                                                                                          | Umsetzung bauliche Maßnahmen,<br>straßenverkehrsrechtliche Anordnungen                                                                                                                                                                                                                              | Ausführung der Konzeptvorschläge aus den Nahmobilitätschecks, der Qualitätssicherung Gehwege (Bauprogramm) und des Bauprogramms zur Verkehrsberuhigung                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Grünachsen</b>                                                                                                   | Umsetzung der Grünachsen in den jeweiligen Stadtteilen,<br>Bauliche Maßnahme an den Walkstrecken                                                                                                                                                                                                    | Straßenumbau in den Grünachsen,<br>Herstellung der Brückenbauwerke Walk-Strecken (BAB Finthen, Binger Straße, Salvatorestraße, Hochbrücke Leinpfad) und weitere größere bauliche Maßnahmen (Verbesserung Querungsstellen)                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Motorisierter Individualverkehr (MIV)</b><br>soweit nicht durch „Lebenswerte Straßen“ und „Grünachsen“ abgedeckt | Zonierungskonzept MIV,<br>Parkraumbewirtschaftung,<br>Rückbau überdimensionierte Fahrbahnen im Straßennetz                                                                                                                                                                                          | Fortsetzung der Umsetzung, flächenhafte Parkraumbewirtschaftung im gesamten Stadtgebiet                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Sicherheit</b>                                                                                                   | Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogrammes                                                                                                                                                                                                                                                         | Fortschreibung und Vertiefung Verkehrssicherheitskonzept                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Mobilitätsmanagement</b>                                                                                         | Schulisches Mobilitätsmanagement                                                                                                                                                                                                                                                                    | Fortsetzung Umsetzung der Prozesse an den Schulen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Nahverkehr</b>                                                                                                   | Planung Angebotsverbesserung Stadtverkehr,<br>Umsetzung Angebotsverbesserungen Regionalverkehr,<br>Tarifstrukturen fahrgastfreundlicher gestalten (Zugang durch Tarif und Informationsmöglichkeiten erleichtern)                                                                                    | Realisierung der Planung von <ul style="list-style-type: none"> <li>- baulichen Maßnahmen (Hbf-Vorplatz etc.),</li> <li>- Neubaustrecken Tram</li> <li>- barrierefreie Haltestellen</li> <li>- P+R-/B+R-Anlagen</li> <li>- Fahrradständer</li> </ul> Einführung und Erweiterung günstiger Tarifangebote (wie 365 € -Ticket, Bürgertickets),<br><br>Im Regionalverkehr Taktverdichtung und Ausbaustrecken zur Kapazitätserweiterung |
| <b>Controlling</b>                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einhaltung der vorgesehenen Zeitpläne bei Projekten sowie Auswertung von Daten</li> <li>- zur Verkehrsentwicklung,</li> <li>- CO<sub>2</sub> Ausstoß, Luftverschmutzung</li> <li>- Fortschritt der Umsetzung Klimaanpassung (Schwammstadt etc.)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Task Force Projektsteuerung (abteilungsintern)</li> <li>- Einhaltung Gesamtpaket sowie Prüfen der Zielerreichung in den jeweiligen Bereichen, Nachbessern bei Rückständen</li> <li>- jährlich</li> <li>- 5-jährig (umfänglich)</li> </ul>                                                                                                                                                 |

## Langfristig

In Hinblick auf das Erreichen der anvisierten Klimaziele kommt eine Realisierung von Maßnahmen im Zeitraum nach 2030 eigentlich zu spät. Allerdings ist bei Großvorhaben aufgrund des erheblichen Planungsumfangs und Bauvolumens nicht zu erwarten, dass alle Vorhaben rechtzeitig fertig werden.

Dies betrifft mit einem Volumen von mehr als 50 Millionen Euro das Großvorhaben zum mehrgleisigen Ausbau des Streckenabschnittes Mainz – Bischofsheim, einschließlich dem Neubau der Eisenbahnbrücke nach Frankfurt. Bei diesem Brückenbauwerk bietet es sich an, den Gleistrassenbau mit der Herstellung des südmainischen Radschnellweges nach Frankfurt zu verbinden.

Sollte sich der Eisenbahnbau verzögern, ist für den Radschnellweg nach anderen, vorzeitigen Lösungen zu suchen. Dies kann ein vorgezogener Teilausbau des Brückenbauwerkes, der eigenständiger Bau einer Rad-Brücke sein. Möglicherweise sind provisorische oder alternative Lösungen wie z.B. die Herstellung und Betrieb einer Seilbahn in die Überlegungen einzubeziehen.

Die Bauvorhaben der vorgeschlagenen Straßenbahn-Neubaustrecken, wie der Bau des kleinen Innenstadtrings (Große Bleiche – Schusterstraße – Ludwigstraße und Anschluss der Baugebiete Goldgrube & Heiligkreuzviertel) haben wesentlich kleinere Dimensionen bei den Planungs- und Bauzeiten. Ein Schwachpunkt könnte die Dauer der planrechtlichen Genehmigung bilden. Dessen beschleunigte Durchführung ist daher sehr relevant für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme.

Bei ernsthaftem Willen mit dem Zielzeitraum bis 2030 ist eine Fertigstellung dieser Projekte ohne weiteres möglich. In Hinblick auf 2030 sollte der Baufortschritt der Straßenbahn-Neubaustrecken zumindest soweit fortgeschritten sein, dass nur noch Restarbeiten ausstehen und die Betriebsaufnahme unmittelbar ansteht. Im Zeitraum nach 2030 sollten daher ausstehende Arbeiten zur Fertigstellung der in Umsetzung befindlicher Maßnahmen die Ausnahme bilden.

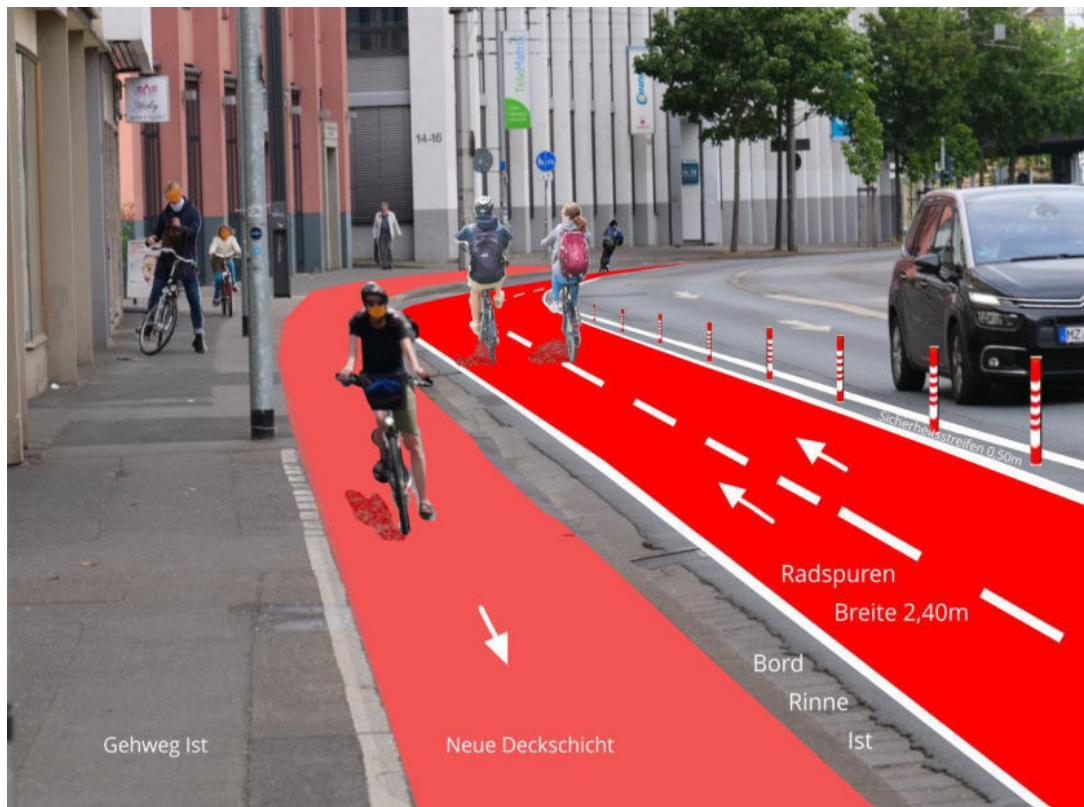
Mit der Kraftanstrengung in diesem Jahrzehnt ist es jedoch nicht getan. Die Weichenstellung weg von der automobilen Gesellschaft hin zur Welt der umweltschonenden Mobilität bringt für das Klimaprogramm dauerhaft nur Erfolg, wenn der Weg auch nach 2030 konsequent fortgesetzt wird. Das Straßennetz in Deutschland ist auch nicht in 10 Jahren gewachsen, sondern wurde seit den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts mit hohem Finanzaufwand immer weiter betrieben. Umso intensiver muss die neue Weichenstellung eingeleitet und konsequent umgesetzt werden.

In den Verkehrsentwicklungsplänen der Länder und des Bundes schlummern immer noch hunderte Entwürfe für Straßenplanungen in der Schublade, während die Anzahl der planreifen Projekte für den ÖPNV oder überörtliche Radverkehrsplanung aufgelistet auf eine Seite passen. Die Straßenbauentwürfe sind in Hinblick auf die neue Zielsetzung neu zu bewerten und ggf. qualifiziert abzuschließen. Der Aufbau der Fuß- und Radwegenetze wird dagegen noch nicht abgeschlossen sein. Ebenfalls der Ausbau bzw. die Verbesserung der ÖPNV-Angebote.

Deshalb sollten in diesem Zeitraum die Evaluation, ein Erfolgscontrolling der Projekte und die Fortschreibung der Mobilitätsplanung erfolgen, um die Wirkung und Akzeptanz der Konzepte zu perfektionieren. Die Initiativen dürfen sich nicht auf die Fertigstellung verspätet umgesetzter Projekte beschränken. Vielmehr muss einer Weiterentwicklung der begonnenen Maßnahmenpakete zur Erhöhung der Mobilitätschancen erfolgen (Mobilität ohne Auto). Dies wird die flächenhafte Parkraumbewirtschaftung in den außenliegenden Stadtteilen ebenso wie die Verfeinerung des Radnetzes beinhalten. Aber auch die stetige Verbesserung der Verknüpfung mit einem hoffentlich im Sinne einer echten Daseinsvorsorge neu aufgebauten ÖPNV-Angebot im Umland und in der Fläche.

Die hier beschriebenen kommunalen verkehrlichen und städtebaulichen Maßnahmen müssen immer wieder mit dem Erreichen der Klimaziele abgeglichen werden. Die kommunalen Aktivitäten werden dabei schneller und stärker wirken, wenn parallel auf Landes- und Bundesebene ebenfalls eine Neuausrichtung stattfindet.

## So kann es gehen!



Sofortmaßnahme 2022/ 2023: Provisorische Radspur Binger Straße (Nordseite)



Vision Ausbau zum Radschnellweg Mainz – Ingelheim, Fertigstellung 2025 - 2029

**Denn: Wo ein Wille ist, ist auch ein Radweg (machbar)**



**DAS MITEINANDER  
MACHT'S!**

**MAINZ**Zero

[www.klimaentscheid-mainz.de](http://www.klimaentscheid-mainz.de)



**Konzept  
„Verkehrswende jetzt!“**



**SOZIAL &  
KLIMANEUTRAL**