



Mainz, 26.11.2019

## **Antrag 1807/2019 zur Sitzung des Stadtrates am 18.12.2019**

### **Modellprojekt: Autofreie Bereiche in der Innenstadt (PIRATEN & VOLT)**

#### **Präambel**

“Mainz lebt auf seinen Plätzen. Die Aufwertung des öffentlichen Raums muss weiter gehen, dabei soll das Ziel sein, dass deutlich weniger Autos in der Innenstadt sind”, schrieb Michael Ebling im Mainz-O-Mat zu autofreien Bereichen. Auch die Mainzer Bürgerinnen und Bürger haben sich am 9. Juni 2018 im Bürgerforum (“Meine Stadt. Meine Ideen”) für “mehr autofreie Bereiche in der Innenstadt” ausgesprochen. Zeitgleich hat es unsere Nachbarstadt Wiesbaden mit dem Pilotprojekt “Fußgängerzone in der Wellritzstraße” ermöglicht, den Menschen Lebensraum zurückzugeben und analysiert dabei die Auswirkungen für Anwohner und Anwohnerinnen sowie ansässige Geschäfte.

Mit der Ausrufung des Klimanotstands hat sich Mainz im September 2019 zu der Verantwortung bekannt “einen ausreichenden Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele zu leisten und Maßnahmen zur Klimaanpassung der Stadt zu verstärken.” Auch hierzu können autofreie Bereiche einen wertvollen Beitrag leisten, denn Städte der heutigen Zeit sind maßgeblich auf Autoverkehr ausgelegt. Eine Verkehrswende ist mit dem Umstieg auf E-Mobilität nicht getan. Motorisierter Individualverkehr verursacht nachweislich gesundheitsschädliche Feinstaub- sowie Stickoxidbelastung und ist einer der großen Faktoren des menschengemachten Klimawandels.

Egal ob Oslo in Norwegen, Gent in Belgien oder Madrid in Spanien, zahlreiche Städte in Europa machen vor: Autofreie Innenstädte sind ein Gewinn für die Lebensqualität der Menschen, steigern die Attraktivität des Einzelhandels und sind klimafreundlich. Sie bedeuten auch mehr Platz für Grünflächen, öffentlichen Personennahverkehr, Radfahrerinnen und Radfahrer und Fußgängerinnen und Fußgänger. Auch die Erfahrungen bisheriger Modellprojekte in Deutschland sind durchweg positiv.

Aus diesem Grund bitten wir die Verwaltung Modellprojekte für autofreie Bereiche zu prüfen. Gemäß StVO §45 (1) sind Maßnahmen “zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen” zulässig.

*Der Stadtrat möge folgendes beschließen:*

1. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob die Einrichtung von zusätzlichen autofreien Bereichen in der Altstadt und Neustadt als Modellprojekt möglich ist. Hierbei soll

Stadtratsfraktion PIRATEN & VOLT

insbesondere die Möglichkeit von temporären Umwidmungen mit Testzeiträumen von 6 bis 12 Monaten nach Hamburger und Wiesbadener Vorbild geprüft werden. Diesem Antrag sind Straßen und Plätzen unter I. - VII. beigefügt, deren Prüfung der Stadtrat der Verwaltung vorschlägt. Für die Prüfung sollen sinnvolle oder notwendige Ausnahmen berücksichtigt werden, dazu gehören u. a. zeitliche Freigaben, die generelle Freigabe für ÖPNV, öffentlichen Dienst, Radverkehr, Taxis, Lieferverkehr und Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung.

2. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob und in welcher Form sich die Auswirkungen von autofreien Bereichen messen und wissenschaftlich begleiten lassen. Hierbei sollten insbesondere die Auswirkungen auf Lebensqualität, Einzelhandel, Lärm-, Feinstaub- und Stickoxidemissionen, innerstädtischen Verkehr und Mikroklima berücksichtigt werden.
3. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob es möglich ist temporär freiwerdende Parkflächen für Radabstellplätze, Außengastronomie, lokale Wochenmärkte, temporäre Begrünung (Hochbeete) und kreative Ideen von Bürgerinnen und Bürgern (Stichwort: Parking Day) freizugeben.

Über die Ergebnisse soll in den entsprechenden Ausschüssen berichtet werden.

*Folgende Bereiche werden der Verwaltung zur Prüfung vorgeschlagen:*

I. Gartenfeldplatz

Der Gartenfeldplatz ist aktuell schon verkehrsberuhigt. Durch den Spielplatz und die umliegenden Geschäfte werden die anliegenden Straßen bereits intensiv für den Fußverkehr genutzt. Wir schlagen vier Varianten für die Prüfung vor (*siehe Anlage I*):

1. Autofreier Bereich in den anliegenden Straßenabschnitten (Gartenfeldplatz, Kurfürstenstr. und Frauenlobstr.), wodurch die aktuellen Zufahrtsstraßen abschnittsweise zu Sackgassen würden.
2. Dreiseitig autofreier Bereich in den beiden längeren Straßenabschnitte (Gartenfeldplatz 1-9 und 4-10) und dem kurzen Abschnitt bis zur Kurfürstenstr. 9. Damit wäre der Autoverkehr in der Frauenlobstr. und der Abbiegeverkehr zwischen Nackstr. und Kurfürstenstr. weiterhin möglich.
3. Zweiseitig autofreier Bereich der beiden längeren Straßenabschnitte (Gartenfeldplatz 1-9 und 4-10), sodass Autoverkehr in Kurfürstenstr. und Frauenlobstr. weiterhin möglich wäre.
4. Zweiseitig autofreier Bereich der beiden kürzeren Straßenabschnitte und Richtungsänderung der beiden Einbahnstraßen (Gartenfeldplatz 1-9 und 4-10), sodass Autoverkehr über die längeren Straßenabschnitte weiterhin möglich wäre.

II. Frauenlobplatz

Ähnlich wie der Gartenfeldplatz, ist der Frauenlobplatz durch Spielplatz und umliegende Geschäfte belebt und ideal geeignet für autofreie Bereiche. Wir schlagen zwei Varianten für die Prüfung vor (*siehe Anlage II*):

1. Einseitiger autofreier Bereich um den Frauenlobplatz auf der Straße Frauenlobplatz 1-9
2. Dreiseitig autofreier Bereich um den Frauenlobplatz in den Straßen Frauenlobplatz, Frauenlobstr. und Forsterstr., mit einer Richtungsänderung der Einbahnstraße in der Forsterstraße 1-13, sodass der Verkehr von Adam-Karrillon-Str. zu Frauenlobstr. weiterhin möglich wäre.

### III. Große Bleiche

Aufgrund der direkt parallel verlaufenden Kaiserstraße bietet sich die Große Bleiche ideal als teilweise autofreie und teilweise verkehrsberuhigte Straße an. Durch diese Verkehrsreduzierung würde die Große Bleiche als Einkaufsstraße deutlich aufgewertet. Wir schlagen zwei Varianten für die Prüfung vor (*siehe Anlage III*):

1. Verkehrsberuhigter Bereich in der Großen Bleiche, wie in der Ludwigstraße, zwischen Flachmarktstraße/Bauhofstraße und Peter-Altmeier-Allee.
2. Autofreier Bereich im Bereich zwischen der Kreuzung Bauhofstraße/Flachmarktstraße und Kreuzung Gärtnergasse/Umbach.

### IV. Flachmarktstraße, Schusterstraße und Quintinstraße

Aufgrund der direkt parallel verlaufenden Rheinstraße bieten sich Flachmarktstraße / Schusterstraße ideal als verkehrsberuhigte Straßen an. Durch diese Verkehrsreduzierung würden beide Straßen als Einkaufsstraßen deutlich aufgewertet. Eine Zufahrt zu den Parkhäusern sollte weiter gewährleistet werden. Wir schlagen zwei Varianten für die Prüfung vor (*siehe Anlage IV*):

1. Verkehrsberuhigter Bereich der gesamten Flachmarktstraße/Flachmarkt bis zur Einmündung der Ottiliengasse.
2. Autofreier Bereich in der Quintinstraße von der Einmündung Schusterstraße/Alte Universitätsstraße bis zum Eingang des Parkhauses Am Brand, so dass die Zufahrt von der Rheinallee weiter möglich ist.

### V. Neutorstraße

Die Neutorstraße schließt direkt an die Augustinergasse, eine beispielhafte Fußgängerzone der Mainzer Innenstadt, an. Sie wäre daher ideal geeignet, um autofreie Bereiche für innerstädtische Wohnstraßen zu erproben. Wir schlagen folgende Variante für die Prüfung vor (*siehe Anlage V*):

1. Autofreier Bereich der Neutorstraße von der Gabelung Graben/Neutorstraße bis zur Kreuzung Neutorstraße/Holzhofstraße.

### VI. Neubrunnenstraße und Zanggasse

Die Neubrunnenstraße ist bereits zum Teil eine Fußgängerzone und die Zanggasse ist ein Verbindungsstück zwischen der Kaiserstraße und der Großen Bleiche. Beide Straßen sind eng und fußläufig von kleinteiligen Geschäften und Gastronomie geprägt. Sie eignen sich daher ideale als Testumgebungen für autofreie Bereiche und deren Auswirkungen. Die Neubrunnenstraße war zudem am 21. September Schauplatz des Parking Days in Mainz. Zu diesem Anlass haben Anwohnerinnen und Anwohner sowie viele Mainzerinnen und Mainzer beispielhaft demonstriert, dass sie sich mehr Platz für Menschen wünschen. Wir schlagen daher drei Varianten zur Prüfung vor (*siehe Anlage VI*):

1. Die bereits bestehende Fußgängerzone der Neubrunnenstraße wird erweitert und auf die gesamte Straße ausgeweitet.
2. Die Zanggasse wird autofrei.
3. Die Teilbereiche der Hinteren Bleiche sowie der Mittleren Bleiche zwischen Zanggasse und Neubrunnenstraße werden auch autofrei.

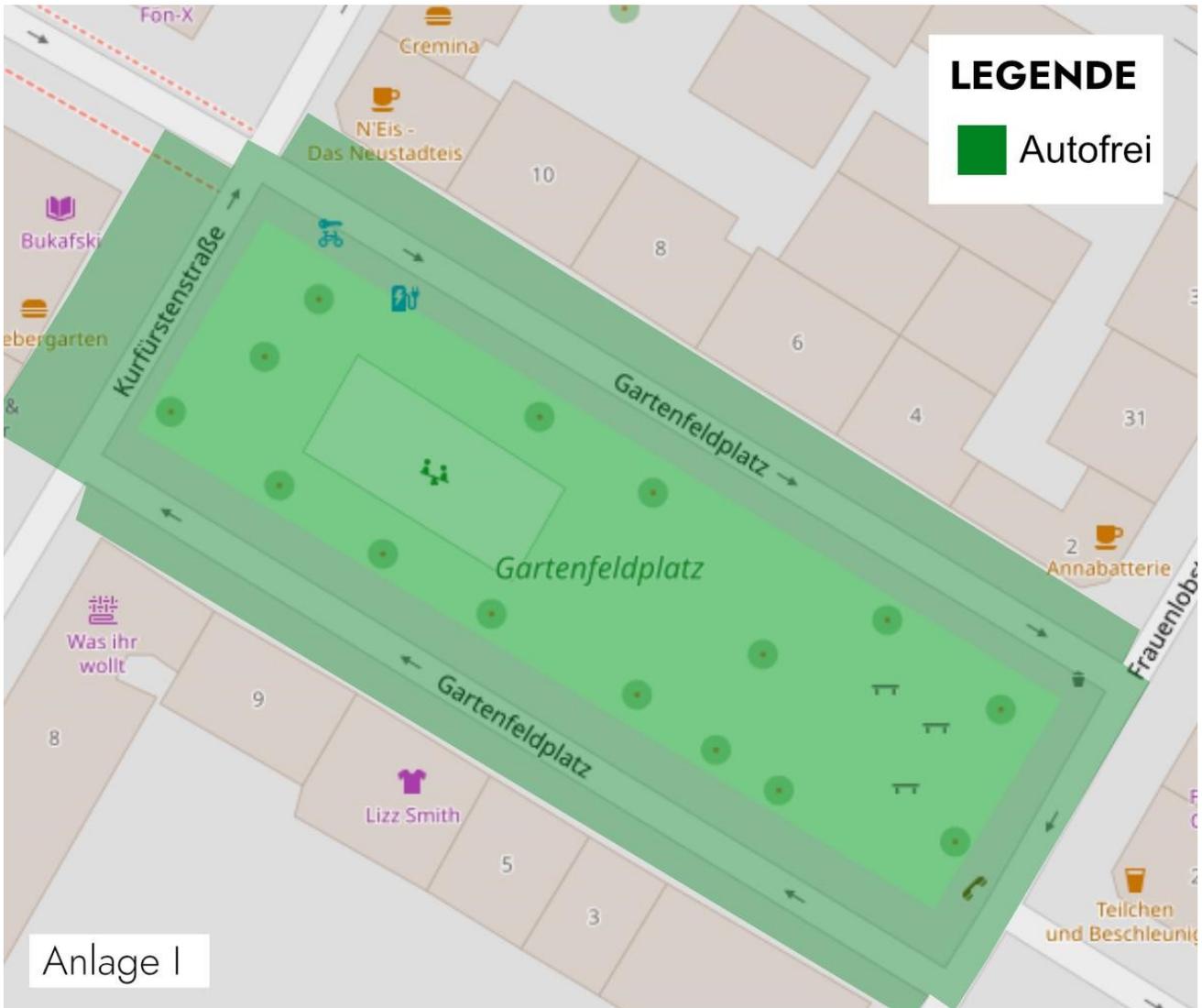
VII. Heidelbergerfaßgasse

Ähnlich der Zanggasse und Neubrunnenstraße ist auch die Heidelbergerfaßgasse von kleinteiligen Geschäften geprägt sowie fußläufig oder mit dem Rad gut erreichbar. Wir schlagen folgende Variante zur Prüfung vor (*siehe Anlage VII*).

1. Die Heidelbergerfaßgasse wird autofrei.

Weitere Begründung erfolgt mündlich.

Gez.  
Maurice Conrad,  
Fraktionsvorsitzender

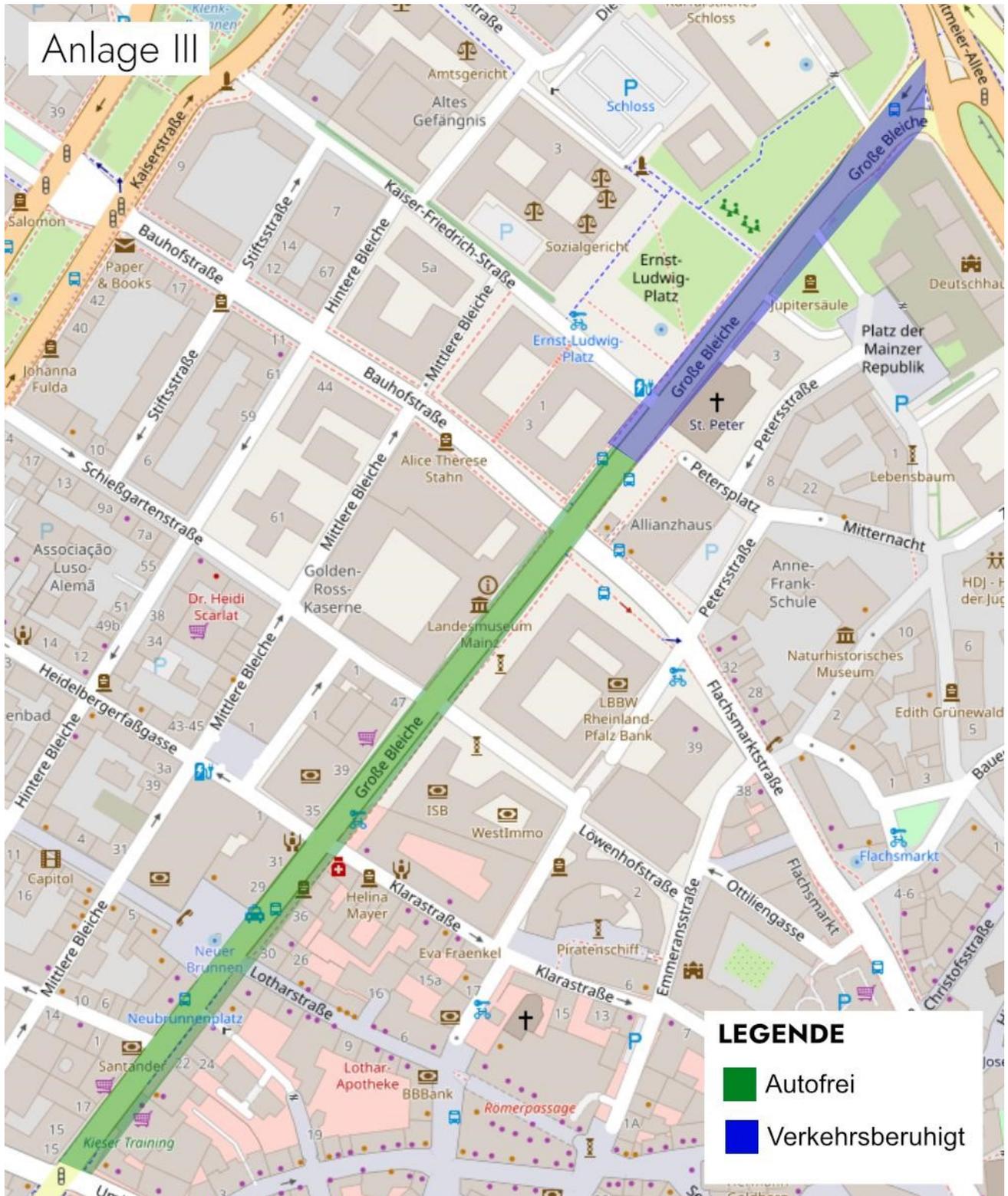


© OpenStreetMap-Mitwirkende  
(Weitere Informationen unter: <https://www.openstreetmap.org/copyright>)



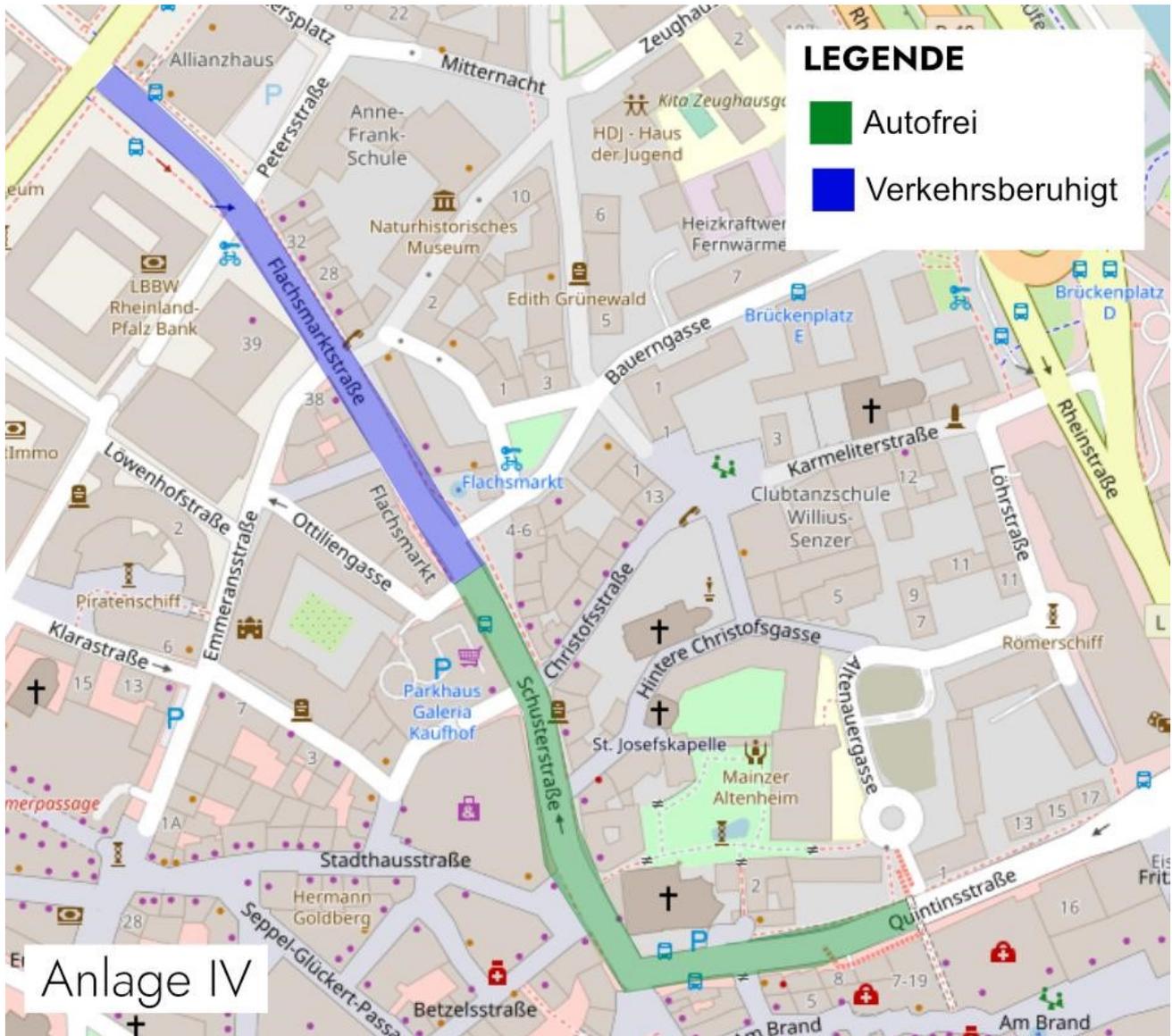
© OpenStreetMap-Mitwirkende

(Weitere Informationen unter: <https://www.openstreetmap.org/copyright>)

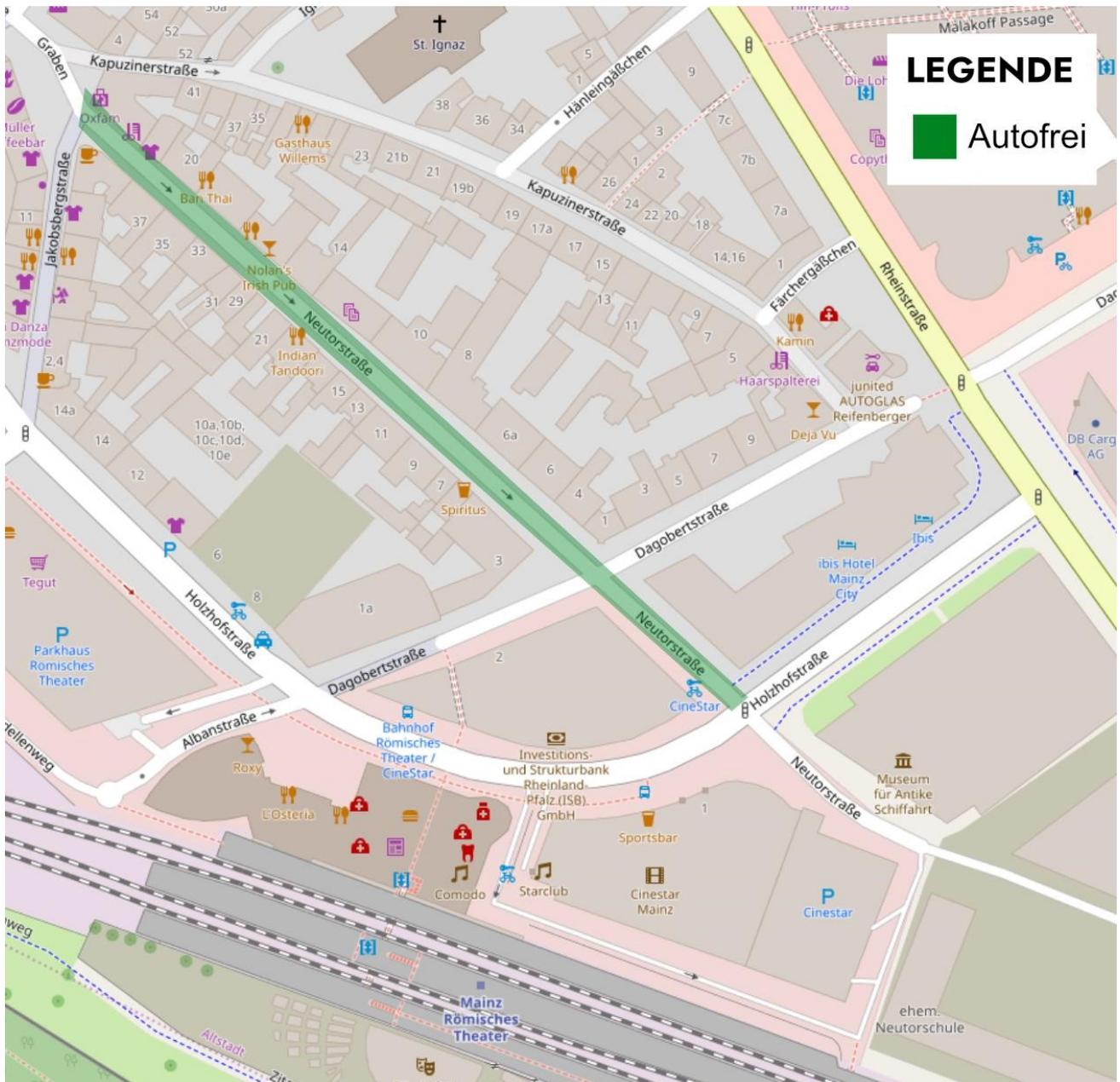


© OpenStreetMap-Mitwirkende

(Weitere Informationen unter: <https://www.openstreetmap.org/copyright>)

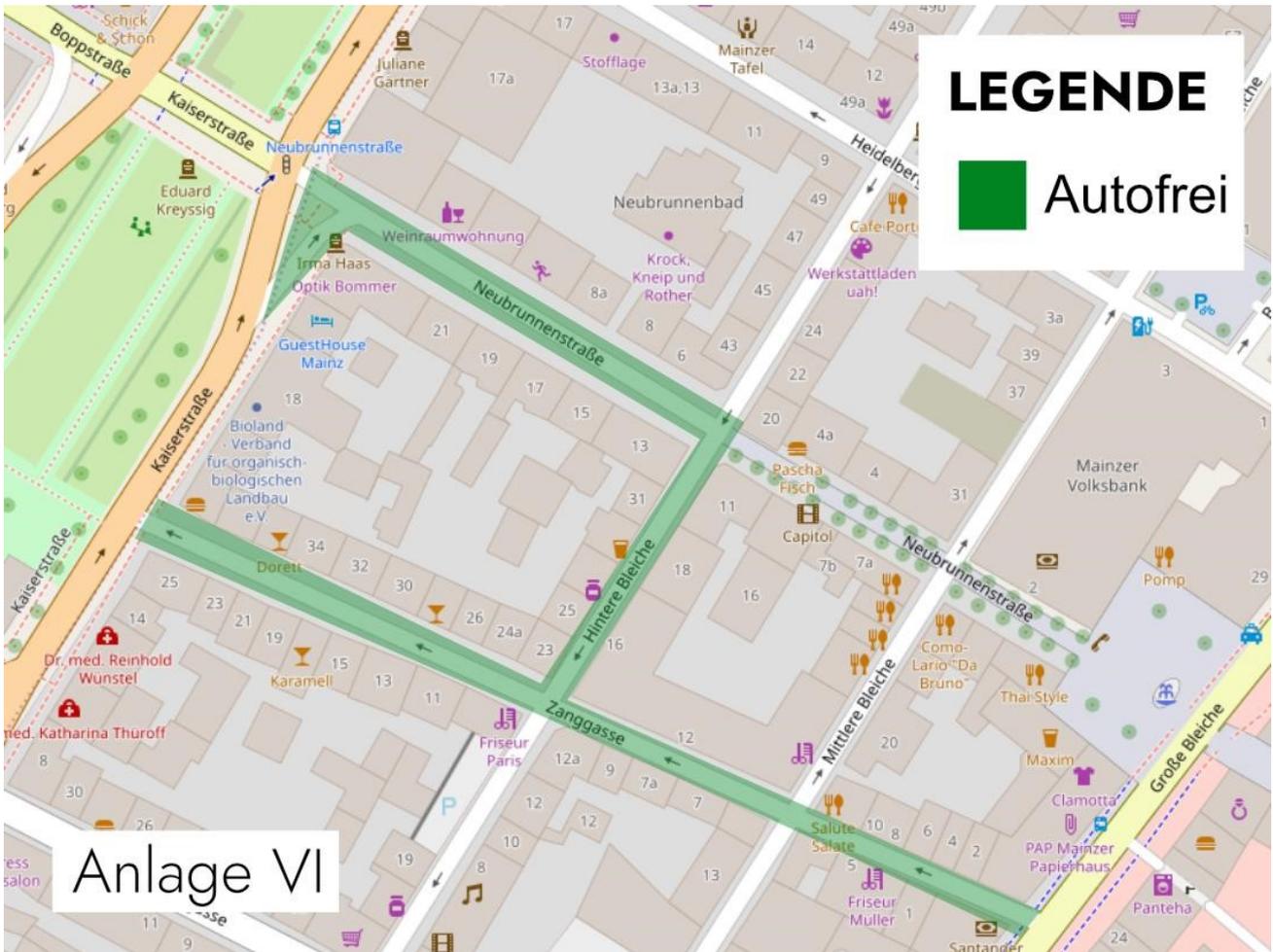


© OpenStreetMap-Mitwirkende  
(Weitere Informationen unter: <https://www.openstreetmap.org/copyright>)



## Anlage V

© OpenStreetMap-Mitwirkende  
(Weitere Informationen unter: <https://www.openstreetmap.org/copyright>)



© OpenStreetMap-Mitwirkende  
(Weitere Informationen unter: <https://www.openstreetmap.org/copyright>)



© OpenStreetMap-Mitwirkende  
(Weitere Informationen unter: <https://www.openstreetmap.org/copyright>)