



SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS

Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Altstadt

Vorlage-Nummer 0377/2022

Klimapolitik für die Altstadt Teil 2: Bessere Mobilität für mehr Lebensqualität

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 23. März 2022

Hintergrund

Der Klimawandel ist da. Politik und jede(r) Einzelne müssen handeln. Städte und vor allem Innenstädte sind herausragend betroffen. Daher ist kommunale Klimapolitik lebenswichtig. Der Ortsbeirat Altstadt hat in den ersten drei Jahren der laufenden Wahlperiode zahlreiche Lösungsvorschläge unterbreitet, wie Klimapolitik in der Altstadt konkret verwirklicht werden kann. Mit zwei Anträgen rufen wir Vorschläge der SPD in Erinnerung und fassen sie zusammen: Dem Teil 1 vom November 2021 (Begrünung) folgt nun der Teil 2 (Mobilität).

Beschluss

Der Ortsbeirat Altstadt bittet die Verwaltung um Prüfung und Umsetzung folgender Maßnahmen:

1. Sicherung des Fußgängerverkehrs

- ✦ Fußgänger sind die zahlenmäßig größte Gruppe der Verkehrsteilnehmer in der Innenstadt. Im Rahmen der Verkehrswende soll der Fußverkehr verstärkt in den Fokus rücken sowie sicherer und attraktiver werden. Das Fahrradbüro soll zu einem Fuß- und Radverkehrsbüro weiterentwickelt werden.
- ✦ Barrierefreiheit durch ein Absenken der Bordsteinkanten gehören für ältere Menschen mit Rollatoren wie für Eltern mit Kinderwagen zu einem sicheren Fußgängerkonzept. Die Leitstreifen für Sehbehinderte sind durchgehend zu verbinden (Beispiel "Münsterplatz": Ampelmasten stehen mitten auf den Streifen oder sie enden an Häuserwänden), die akustischen Hilfen sind zu verstärken, die Sicherheit der Schulwege für Kinder zu garantieren.
- ✦ Für ältere Bürger, Rollatornutzer und Familien mit Kleinkindern ist das Kreuzen belebter Straßen mühsam und auch gefährlich. Ampeln sollen auch und vor allem Fußgängern helfen, und nicht nur auf die Optimierung des fließenden Verkehrs ausgerichtet sein. Zebrastreifen sind zu ergänzen, z. B. an der Ecke Quintinstraße/Schusterstraße.

2. Ausbau des Fahrradwegenetzes

- ✦ Gemäß Koalitionsvertrag der Mainzer Ampel sollen die Ergebnisse des "Bürgerbeteiligungsprozesses Radkonsens" Grundlage für die Weiterentwicklung des Radverkehrs in Mainz sein. Lücken im Radwegenetz der Altstadt sind zu schließen: Insbesondere benötigt die Kaiserstraße endlich einen Radweg.
- ✦ Insbesondere sind Kreuzungen für die Sicherheit der Fahrradfahrer von größter Bedeutung. Ein

gutes Beispiel ist der farblich hervorgehobene Radstreifen auf dem neu gestalteten Münsterplatz. Eine sehr gefährliche Situation besteht dagegen für die in Richtung Universität Fahrenen auf dem Abschnitt Stadthaus – Kreuzung Bahnhofsstraße – Alicebrücke.

- ✦ Unbefriedigend ist die Ausweisung von Fahrradspuren auf Bürgersteigen. Schnellfahrende Radler – besonders, wenn der Radweg bergab verläuft – sind für Fußgänger eine große Gefahr. Beim bestehenden Mix im Verkehrsraum sind Fußgängern und Radfahrern prinzipiell der nötige Vorrang einzuräumen. Trennsteine wie auf der Umbach verhindern, dass Fahrzeuge die Radwege zuparken und sie erhöhen die Sicherheit der Radler. Dies muss Planungsmaxime werden.
- ✦ Das Abstellkonzept muss weiterentwickelt werden: die bisher gebauten Fahrradbügel (um das Rad anzuketten) reichen nicht aus.
- ✦ So wie Fahrspuren für Autos nach beispielsweise Frostaufbrüchen überarbeitet werden, müssen auch Schäden auf den Radspuren zeitnah repariert werden. Geschieht das nicht, sind sie Quellen für schwere Unfälle mit dem Rad.
- ✦ Damit nachhaltig gebaut werden kann, ist ein Fahrrad-Leitplan für die Altstadt zu erarbeiten. (Die letzte Planung wurde 2007 aufgestellt. Für einen anderen Stadtteil ist dies bereits geschehen.) Es ist notwendig, dass besonders ausgewiesene Straßen für die Radanbindung der Außenbezirke an die Innenstadt vorgesehen werden.
- ✦ Der Ansatz im städtischen Haushalt für die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur ist diesen Bedürfnissen anzupassen.

3. Fahrzeugverkehr

- ✦ Die Altstadt benötigt Logistikkonzepte für eine Reduktion des Lieferverkehrs: durch eine gemeinsame Auslieferung von Paketen und eine Bündelung der Anlieferung in einem Güterverteilzentrum außerhalb der Altstadt.
- ✦ Mehr Raum für Fußgänger(innen), für Radfahrer(innen) und für Bäume bedeuten weniger Platz für Autos. PKW-Stellplätze sind verstärkt von der Straße in Parkhäuser zu verlagern.
- ✦ Freie Kapazitäten in den Parkhäusern der Altstadt sollen insbesondere fürs Bewohnerparken genutzt werden. Mit den Parkhausbetreibern wie der städtischen PMG sollen diesbezüglich Gespräche geführt werden, wie ein auch preislich attraktives Modell eingeführt werden kann. Ziel ist auch, dadurch den Parksuchverkehr in den Straßen der Altstadt zu reduzieren.
- ✦ Um die Mobilität aller Bewohner(innen), besonders aber unserer älteren Bevölkerung, zu erhalten, muss der ÖPNV weiter attraktiviert werden, d. h. das Netz verdichtet und die Fahrt preiswerter werden. Der MainzPass soll weiterentwickelt werden, um möglichst vielen Gruppen eine günstige ÖPNV-Fahrt anbieten zu können. Alternative Angebote, z. B. Sammeltaxis wie der in einigen Mainzer Stadtteilen eingeführte MainzRIDER, sollen in den verkehrsschwachen Zeiten (nachts) auch in der Altstadt berücksichtigt werden.

Begründung

Die Wissenschaft hat schlüssig belegt, dass die dicht bebauten Städte mit ihrem Verkehr einen wesentlichen Anteil an der Klimaerwärmung haben. Deshalb muss auch auf der kommunalen Ebene konsequent gehandelt werden. Dabei müssen die Maßnahmen, die das mindern sollen, mit der Bürgerschaft besprochen und anschließend schnell umgesetzt werden. Bei der Reduzierung /Ersatz des PKW- / Kleinlastwagenverkehrs werden weitere Verbesserungen für die Lebensqualität in der Stadt erreicht.

Wie viele deutsche Innenstädte leidet die Mainzer Altstadt unter einer starken Belastung durch den motorisierten Individualverkehr. Es ist daher erfreulich zu sehen, dass der Fahrradverkehr in Mainz zunimmt. Ein vollständig und zusammenhängend geplantes Radwegenetz könnte den Umstieg vom Auto aufs Rad für weitere Verkehrsteilnehmer attraktiv machen und den Klimaschutz für Mainz

verbessern. Denn eine Fahrt mit dem Rad verringert den Schadstoffausstoß, reduziert den Lärm, entspannt bei der Parkplatzsuche. Fahrrad statt Auto – dieser Baustein einer allgemeinen Verkehrswende nützt besonders der Innenstadt.

Auch wenn die Unfälle in den letzten Jahren, an denen Fahrradfahrer beteiligt waren, erfreulicherweise zurückgegangen sind, fehlt immer noch ein einheitliches Radwegekonzept für die Innenstadt, das mit geringem Sicherheits-Risiko für Radfahrerinnen und Radfahrer nutzbar ist. Das bedeutet, dass für den wünschenswerten Umstieg aufs Rad breite, sichere Radachsen Innenstadt und Außenbezirke verbinden und dass mehr Fahrradparkplätze ein sicheres Abstellen der Räder in der Innenstadt ermöglichen.

Neben der Förderung des Radverkehrs gehört zu einer "Verkehrswende" aber auch die Weiterentwicklung des ÖPNV. Das bedeutet, Bahn und Bus müssen bezahlbar und günstiger als die Haltung eines eigenen Autos sein. Und zuallererst sind auch die Fußgänger Teil des öffentlichen Verkehrs und fordern ihre Rechte. Jede vermiedene Autofahrt in der Innenstadt ist ein Gewinn für die Gesamtstadt. Großstädte in Europa haben das bereits umgesetzt, andere sogar Teile ihrer Innenstadt für den motorisierten Verkehr gesperrt.

Der motorisierte Individualverkehr beansprucht den größten Anteil an Flächen im öffentlichen Raum. Neben den nötigen Fahrspuren braucht es fast immer den Seitenstreifen zum Abstellen der Fahrzeuge. Da er auch zu den größten Schadstoffproduzenten zählt, ist Ziel der "Mobilitätswende" nicht nur den Verkehr zu reduzieren, sondern den "Straßenraum auch zugunsten von Radverkehr, ÖPNV und Fußverkehr sowie von mehr Aufenthalts-, Grünflächen und Bäumen umzuverteilen" (Koalitionsvertrag).

Ilona Mende-Daum, SPD-Fraktion

Mit Dank an Jürgen Hoffmann