

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0927/2022
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 28.06.2022	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	06.07.2022	Ö

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag Nr. 0377/2022 SPD-Ortsbeiratsfraktion Mainz-Altstadt;
hier: Klimapolitik für die Altstadt Teil 2: Bessere Mobilität

Mainz, 05.07.2022

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der **Ortsbeirat Mainz-Altstadt** nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachstandsbericht:

Die Verwaltung begrüßt die Sichtweise und die Bemühungen des Ortsbeirats Mainz-Altstadt, den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds und den Belangen der Barrierefreiheit eine größere Bedeutung beizumessen und die Abläufe im motorisierten Verkehr bestmöglich zu optimieren. Zu einer Vielzahl von Aspekten, die im vorliegenden Antrag thematisiert werden, kann in der bereits zugesagten und krankheitsbedingt auf die Sitzung am 06.07. verschobenen Berichterstattung der Verwaltung vertieft eingegangen werden.

1. Sicherung des Fußgängerverkehrs

- Entwicklung des Fahrradbüros zu einem Fuß- und Radverkehrsbüro

Momentan befindet sich das Team Radverkehr personell noch im Aufbau, eine weitere Stelle zur Bearbeitung von Themen des Fußverkehrs ist im Stellenplan 2023/24 angemeldet. Grundsätzlich ist der Gedanke prüfenswert, die Anliegen des Fuß- und Radverkehrs künftig ganzheitlicher zu bearbeiten. Dies bietet auch die Möglichkeit, die Belange dieser beiden Verkehrsarten besser gegeneinander abzuwägen und optimierte Lösungen zu finden.

- Verbindung von taktilen Leitstreifen und akustische Hilfen

Die Verwaltung verfolgt gemeinsam mit den Behindertenvertretungen das Ziel, taktile Leitelemente möglichst dort vorzusehen, wo sie dringend gebraucht werden, d.h. an gefährlichen oder schwer erfassbaren. Um schnell und flächendeckend Fortschritte erzielt werden, setzt die Verwaltung diese Elemente sparsam ein, was auf den ersten Blick als unvollständig oder unterbrochen wirken mag, jedoch in Abstimmung mit den Betroffenen keineswegs ein „Stückwerk“ darstellt. Vielmehr eignen sich vorhandene tastbare bauliche Elemente wie Häuserkanten, Tiefbordeinfassung von Grünbereichen etc. sehr gut, Blinde und Sehbehinderte auf langen Strecken Orientierung geben. Dies vermeidet umfangreiche teure Leiteinrichtungen, sodass stadtweit gesehen an sehr viel mehr Stellen Blindenleiteinrichtungen realisiert werden können.

- Zusätzliche signalisierte Querungen sowie Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“)

Sofern aus Sicherheitsgründen Querungsstellen als nicht ausreichend sicher empfunden werden, nimmt die Verwaltung entsprechende Hinweise gerne als Prüfauftrag entgegen. Es sei allerdings angemerkt, dass signalgesicherte Querungen dosiert vorzusehen sind und nicht zu dicht aufeinander folgen sollen.

Gleiches gilt für markierte Fußgängerwege („Zebrastreifen“), hier gibt die einschlägige Richtlinie zudem Mindest- und Höchstwerte hinsichtlich Kfz-Stärke bzw. Fußgängerströme vor, an die die Einsatzmöglichkeiten gebunden sind.

Für das konkret benannte Beispiel Quintinsstraße/Schusterstraße wird die Verwaltung in Kürze Planungsüberlegungen einleiten, die über den genannten Kreuzungsbereich hinausgehen und auch den Abschnitt der Schusterstraße bis zum Flachmarkt einbeziehen. So soll auch die Querung auf Höhe Kaufhof erleichtert werden.

2. Ausbau des Fahrradwegenetzes

- Lückenschlüsse im Radwegenetz

Im Verkehrsausschuss am 12.05.2022 wurde die Erstellung des Radnetz Mainz beschlossen. In dieser Konzeption wird unter anderem eine Strategie für ein lückenloses Radwegenetz für die Landeshauptstadt Mainz erarbeitet. Die Erstellung des Radnetz beinhaltet bereits die bestehenden Planungen und die in bürgerlichen Engagement erstellten Konzeptionen. Es gilt diese zu bündeln, aufeinander abzustimmen und zu forcieren sowie weitere Bürgerbeteiligungsprozesse während der Erarbeitung durchzuführen.

- Radweg in der Kaiserstraße

Aktuell ist eine Führung des Radverkehrs mithilfe von Radverkehrsanlagen auf der Kaiserstraße nicht vorgesehen. Im Zuge der in den kommenden Jahren nötigen Sanierung des Fahrbahnbelags durch Schädigungen der Baumwurzeln wird der Radverkehr im nötigen Maß mit einbezogen werden und der Nachfrage entsprechend berücksichtigt. Hier gilt es in der Planung vor allem auch die übergeordnete Bedeutung in der Funktion als Bundesstraße (B40) zu berücksichtigen. Eine Umsetzung ist zunächst aufgrund von vorrangiger Planung der Binger Straße und damit notwendiger Ausweichverkehre auf benachbarten Straßen zurückgestellt.

- Verbesserung der Sicherheit für Radfahrende insbesondere an Kreuzungen, z.B. durch farbliche Hervorhebung

Im Zuge von Neuplanungen werden auch bei kurzen Teilabschnitten Kreuzungen und Knotenpunkte mituntersucht. Hier wird bei besonderen Gefahrenstellen farblich markiert und zusätzlich die Beschilderung angepasst. Auch in Rücksprache mit den Unfallmeldungsanzahlen der Polizei und Anregungen durch Bürger:innen wird sukzessive nachgesteuert.

Im Bereich der Binger Straße wurde an der Hinführung aus der Großen Bleiche im Juni 2021 kommend ein geschützter Radweg eingerichtet. In der weiteren Planung wird der Radverkehr für die Planung der neuen Straßenbahnlinie durch die Binger Straße verbessert integriert und an den Bestand der Alicenbrücke angeschlossen.

- Überprüfung der Ausweisung von Fahrradspuren auf Bürgersteigen

Hier ist in Abhängigkeit der Rahmenbedingungen (Verkehrsstärken, zulässige Geschwindigkeiten) eine der Situation angepasste Lösung zu finden. Grundsätzlich soll der Radverkehr im Sichtbereich von Abbiegeverkehren liegen und damit entweder (je nach Situation geschützt) auf der Fahrbahn bzw. wenn Platzbedarf vorhanden, im Seitenraum als Radverkehrsanlage geführt werden. Die Stadt verfolgt zudem das Ziel, weitere Fahrradstraßen auszuweisen und damit die vorrangige Nutzung hochfrequentierter Radstrecken zu fördern.

- Ausweitung des Programms Fahrradbügel

Das Konzept zum Fahrradparken wird stetig ausgeweitet. Hier wurden nach Installation von über 300 Fahrrad-Anlehnbügeln im Jahr 2020 und 2021 auch die Bike-and-Ride Anlagen am Hauptbahnhof mit über 1700 Stellplätzen neu gebaut und erweitert. Im aktuellen Konzept werden in diesem Jahr viele weitere Standorte für Radabstellanlagen in der Altstadt wie auch im gesamten Stadtgebiet umgesetzt. Hier sind zudem auch weitere ausgewiesene Plätze für Lastenräder enthalten. Das Abstellkonzept wird kontinuierlich, auch durch Vorschläge von Bürger:innen, fortgeschrieben. Im Bereich von Bauanträgen werden Abstellanlagen mithilfe der aktuell gültigen Stellplatzsatzung gefordert und mit vorliegenden Plänen überprüft.

- Reparatur von Fahrbahnschäden auf Radspuren

Hier handelt es sich um eine Daueraufgabe, die das Team Radverkehr gemeinsam mit der Abteilung Straßenbetrieb wahrnimmt. Überschaubare Schäden (z.B. Frostaufbrüche nach der Winterperiode) werden der zuständigen Stelle gemeldet und i.d.R. sehr zeitnah mit Kleinmaßnahmen ausgebessert. Große, zusammenhängende Schäden werden im Zuge von Umplanungen im Gesamten betrachtet und ggfs. mit neuer Deckschicht versehen. Bei der Neueinrichtung von Fahrradstraßen wird ein besonderes Augenmerk auf einen intakten Fahrbahnbelag gerichtet.

- Erarbeitung eines Fahrrad-Leitplans für die Altstadt

Im bereits angesprochenen Radnetz werden alle Quell- und Zielbeziehungen, die für den Radverkehr von Bedeutung sind, stadtweit betrachtet und in der Konzeption erarbeitet. Das Radnetz liefert somit auch die geforderten Ausweisungen der Radrouten, welche die Altstadt direkt betreffen. Durch die Festlegung der Haupt- und Nebenachsen des Radverkehrs im Altstadtbereich wird ein nachhaltiges Planen/Bauen ermöglicht.

- Ausreichende Finanzausstattung für die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur

Für den kommenden Doppelhaushalt 2023/2024 wurden weitere investive Radverkehrsprojekte angemeldet. Laufende Projekte können zum Teil übertragen werden oder aus dem bestehenden Radverkehrshaushalt für die Unterhaltung finanziert.

3. Fahrzeugverkehr

- Logistikkonzept für die Altstadt

Eine Umsetzungsstrategie zur Urbanen Logistik (für Alt- und Neustadt) liegt seit diesem Frühjahr vor, kann aber aufgrund von personellen Engpässen kurzfristig nicht umgesetzt werden. Bei der Steuerung und Koordinierung des städtischen Güterverkehrs handelt es sich um eine Querschnittsaufgabe, die die Beteiligung verschiedener Akteursgruppen verlangt. Für die Umsetzung von Einzelmaßnahmen und für die verstetigte Bearbeitung des Themenfelds urbane Logistik ist vor allem die Abstimmung und das Zusammenwirken der Verwaltungseinheiten der Stadt Mainz sowie die Kommunikation der Verwaltung mit der Mainzer Wirtschaft notwendig. Für die wirksame Steuerung des Güterverkehrs ist daher langfristig eine übergeordnete Strategie notwendig, die sich aus den planerischen und politischen Zielen der Stadt Mainz ergibt und alle Teilsegmente der Logistik vollumfänglich adressiert. Die Ergebnisse der Umsetzungsstrategie bilden dabei eine Grundlage für die Verstetigung der Bestrebungen und Handlungsansätze für kurzfristig umzusetzende Maßnahmen.

- Verlagerung von PKW-Stellplätzen in Parkhäuser

Dieses Ziel steht in Einklang mit den Bestrebungen der Verwaltung, ruhenden Verkehr im öffentlichen Verkehrsraum auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen. Verschiedene Planungen in der Altstadt und Neustadt (z.B. Umgestaltung Münsterplatz, Große Langgasse und Boppstraße) zeigen, dass in der zukunftsgerichteten Straßenraumplanung dem Fußgängerverkehr mehr Flächen eingeräumt werden und die Aufenthaltsqualität durch mehr Begrünung gesteigert wird.

- Nutzung freier Kapazitäten in Parkhäusern für Bewohnerparken

Bewohnerparken ist gemäß Straßenverkehrsordnung ein Instrument für öffentliche Straßenräume und dient dazu, unverhältnismäßig großen gebietsfremden Verkehr aus zentralen Wohnbereichen fernzuhalten. Die Einbeziehung von Parkhäusern ist insofern problematisch, weil Bewohnerparken abgesehen von der zu entrichteten Verwaltungsgebühr für das Ausstellen von Parkausweisen kostenfrei ist. Vor dem Hintergrund, dass die Parkhäuser privatwirtschaftlich betrieben sind, würde Bewohnerparken dort zu einer Kostenunterdeckung führen.

In den Parkhäusern der PMG gibt es jedoch bereits heute eine Vielzahl von günstigen Dauerparktarifen für die unterschiedlichsten Ansprüche. Der so genannte „Feierabendtarif“, der ein Parken lediglich montags bis freitags zwischen 8.30 Uhr und 15.30 Uhr ausklammert, beginnt bereits bei 50 € monatlich (Parkhaus Rheinufergarage) und stellt so ein sehr attraktives Angebot für Berufspendler:innen dar.

- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV (Netzverdichtung, MainzPass, MainzRider etc.)

In der jüngeren Vergangenheit sind bereits erste Schritte in Richtung attraktiverer Tarifangebote unternommen worden, so z.B. die Anerkennung des 365-€-Senior:innen-Tickets des RMV auch in Mainz. Ein tariflich gleichgelagertes Angebot soll bald auch für Schüler:innen etabliert werden. In eine ähnliche Richtung könnte ggf. MainzPass weiterentwickelt werden.

Die Frage einer Angebotsausweitung auf die Altstadt hängt mit den mittelfristigen Perspektiven des MainzRider zusammen. Nach Abschluss der geförderten Pilotphase Ende 2021 ist der Betrieb

in der vorliegenden Form bis Dezember 2022 gesichert. Sofern eine Fortführung und ggf. Ausdehnung des Konzepts in Aussicht stehen, wird die Verwaltung das Anliegen des Ortsbeirats an die Mainzer Mobilität herantragen. Gleichwohl ist angesichts der in der Altstadt und Neustadt stadtweit besten ÖPNV-Erschließung abzuwägen, ob der MainzRider in den weniger dicht erschlossenen Stadtteilen ggf. wirkungsvoller eingesetzt werden kann.