



Landeshauptstadt
Mainz



06.07.2022

Ortsbeirat Altstadt

Impulsreferat

Fuß- und Radverkehr als wichtiger Baustein des Umweltverbundes in der Mainzer Altstadt

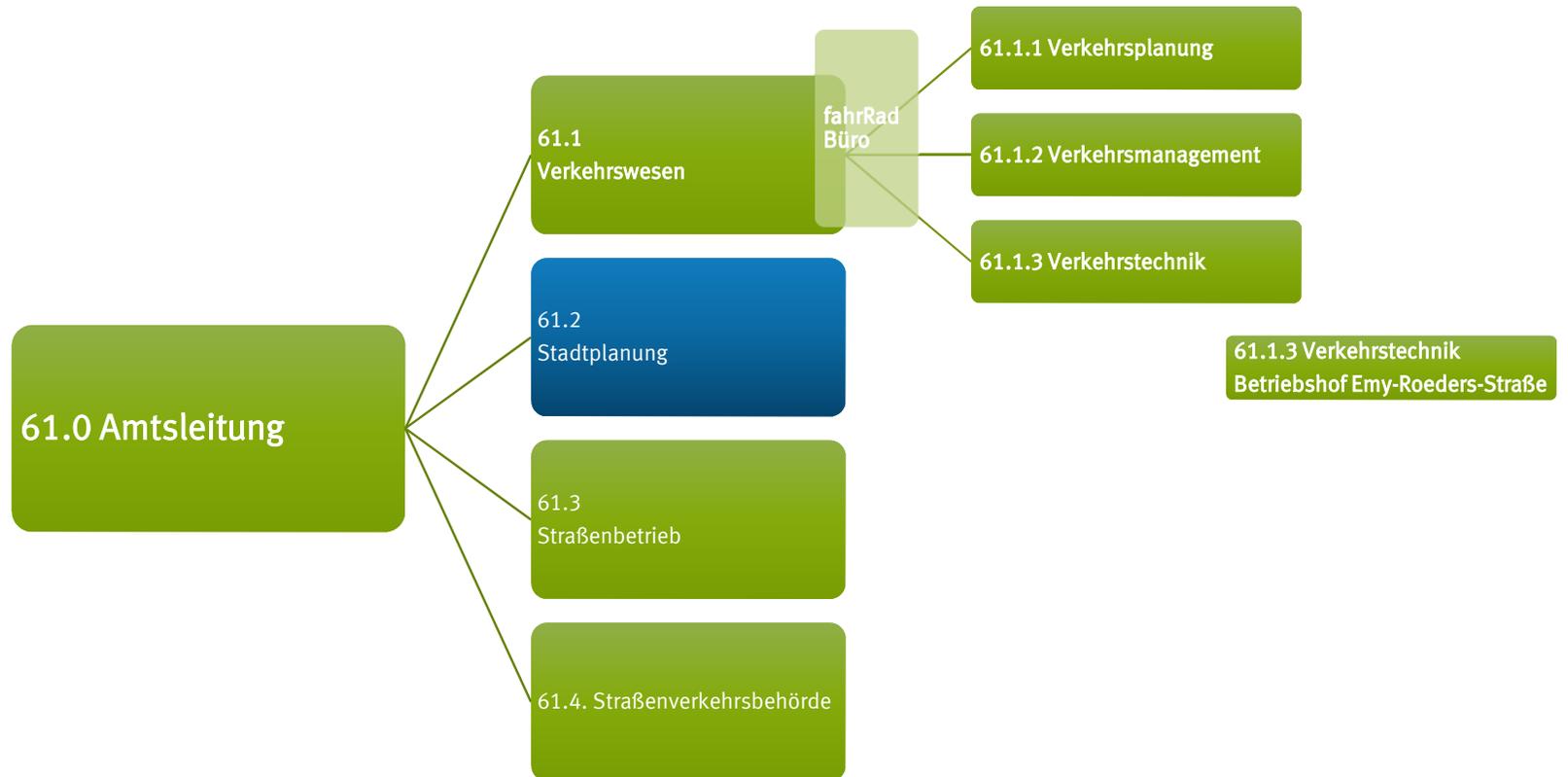
Stadtplanungsamt

Sachgebiet Verkehrsmanagement Umweltverbund

Christian Kron



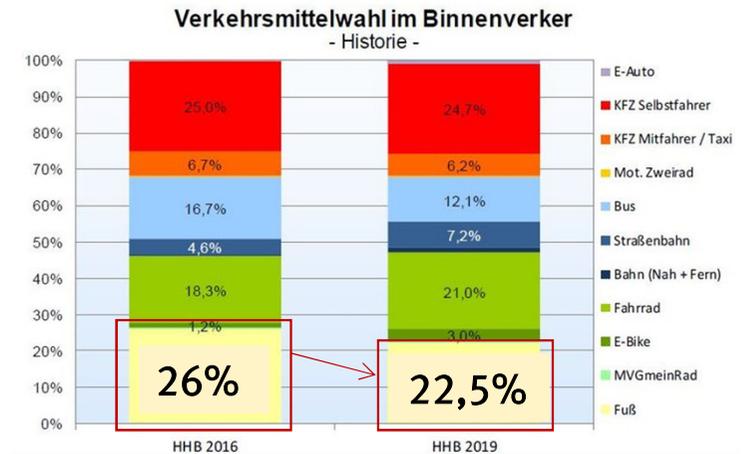
Organigramm





Altstadt Mainz – Stadtteil der kurzen Wege

- **Sehr kurze Wege** zwischen Wohnen-Arbeiten-Einkaufen-Erholen (Nutzungsmischung)
- Hohe **Baudichte**, durchgehendes Netz an Fußgängerbereichen und viele „beruhigte Zonen“
- Viele **Projekte** in der jüngsten Vergangenheit und nahen Zukunft, die dem nicht-motorisierten Verkehr zugute kommen, z.B.
 - IEK, Hopfengarten, Bahnhofstraße/Münsterplatz, Große Langgasse, Binger Straße





Ausgangssituation Fußverkehr

- **Förderung Fußverkehr** bereits seit Mitte der 1960er Jahre (Fußgängerzonen Markt; Brandzentrum, Bereich zwischen Gutenbergplatz und Große Bleiche bis hin zu Ludwigsstraße)
- Wegelängen i.d.R. **maximal 1 bis 1,5 km** => großräumige Netzzusammenhänge stehen nicht im Fokus; Ansprüche an Wegeangebot sehr individuell und oft nur schwer zusammenzufassen
- Gehwege baulich i.d.R. vorhanden, allerdings **nicht immer ausreichend breit**
- Längsbewegung entlang von Straßen eher weniger problematisch, stärkerer Fokus liegt auf **sicheren Querungen**



Ausgangssituation Radverkehr

- Bis in die 1980er Jahre **sehr nachrangige Bedeutung** in der Verkehrsplanung
- **Eigene Verkehrsflächen** (separate Radwege) grundsätzlich wünschenswert und anzustreben, allerdings stehen oftmals nicht ausreichend Flächen zur Verfügung. In diesen Fällen möglichst **Integration des Radverkehrs in den übrigen Verkehrsraum** (begünstigt u.a. durch großflächige Ausweisung von Tempo 30-Zonen seit den 1990er Jahren)
- Wegelängen häufig über 1 bis hin zu 10 km und mehr=> **großräumige Netzzusammenhänge sehr wichtig**, aber auch besser bündelbar
- Radverkehr ist daher verstärkt in **Verkehrsachsen** zu betrachten (z.B. Stadtteilradrouten, Fahrradstraßen etc.)



Schlussfolgerungen

- Flächen im öffentlichen Raum bleiben weiterhin **begrenzt**
- Die bislang unausgewogene Verkehrsraumbelegung durch den motorisierten Verkehr muss mit **Push- und Pull-Maßnahmen** und die Fokussierung auf den Umweltverbund **umverteilt** werden.
- Ausbau des „**Miteinanders**“ von MIV, Radverkehr und Fußverkehr
- Beachtung der **Wechselwirkungen** von Fuß- und Radverkehr insbesondere bei Durchmischung (z.B. Befahren von Fußgängerzonen)
- Etablierung eines regelmäßigen und **engen Austauschs** zwischen dem „**Team Radverkehr**“ und den Fußverkehrsplanenden



Wie können wir unterstützen?

Sachgebiet 61.1.2 Verkehrsmanagement

Sachgebietsleitung: Christian Kron
11 Mitarbeiter:innen (1 Stelle zurzeit vakant)

Enge Kooperation 4 Mitarbeiter:innen im Team Fahrrad

Aufgabenschwerpunkte u.a :

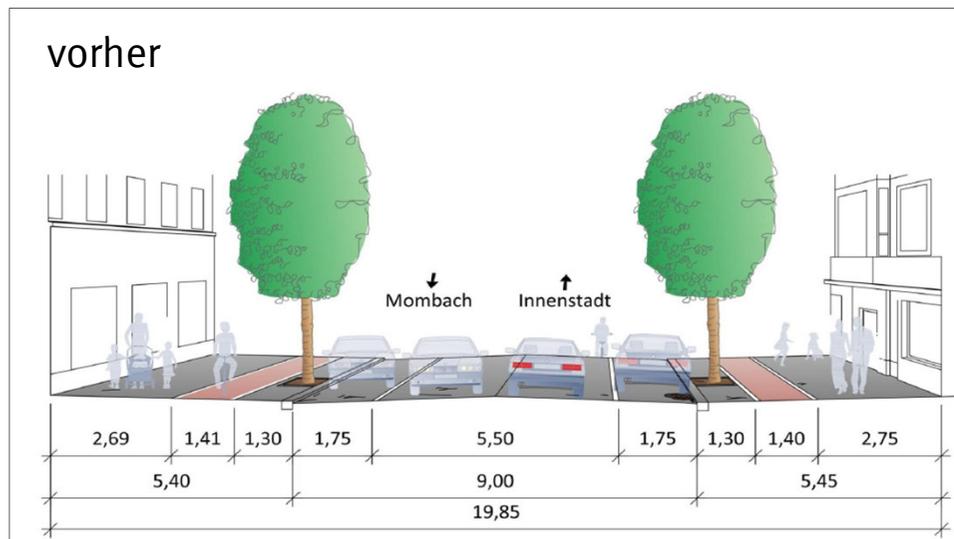
- Verkehrserhebungen, Verkehrsgutachten
- Umweltverbund: **Fußverkehr inkl. Barrierefreiheit**, ÖPNV, Carsharing
- ÖPNV-Aufgabenträgerschaft
- Parkraummanagement
- Städtische Großprojekte, z.B. **Straßenbahnausbau**, Sicherheitskonzept
- **Verkehrssicherheitsthemen (Schulwegesicherheit, Gehwegparken, Querungsstellen)**



Indirekte Unterstützung durch Tempo 30



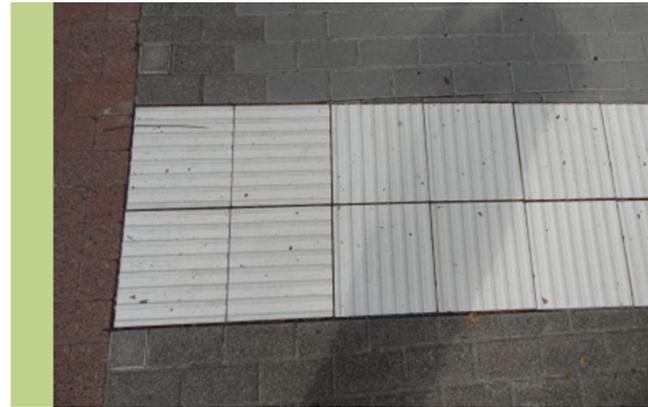
- Fahrbahnflächen können zugunsten anderer Nutzungen reduziert werden
- Fahrradverkehr kann i.d.R. auf der Fahrbahn stattfinden → mehr Fläche auf den Gehwegen
- Minimierung von Konflikten v.a. im Bereich der Bushaltestellen, Knotenpunkte aber auch auf freier Strecke (Erleichterung der Querung)





„Barrierefreiheit“ als direkter Auslöser

- Seit vielen Jahren barrierefreie Umgestaltung des öffentlichen Raums
 - Vorgaben von Mindestbreiten
 - Sichere Querungen durch abgesenkte Bordsteine
 - Einsatz von taktilen Systemen, v.a. im Bereich der Fahrbahnquerungen und Haltestellen
 - Platzgewinnung durch Kap- und Fahrbahnrandhaltestellen



*Taktile Leitlinie Mainz /
Barrierefreiheit im öffentlichen
Raum*

Datenblätter Fortschreibung
2013



*Ohne Barrieren in
Mainz*

Das Leitsystem für blinde
und sehbehinderte
Menschen



„Schulwegesicherheit“ als direkter Auslöser

- Auslöser: Tödlicher Verkehrsunfall 2015
- Sicherheitscheck aller Grundschulen in Mainz
- Fokus auf Verkehrssicherheit
 - Geschwindigkeit
 - Querungsmöglichkeiten
 - Gehwegbreiten
 - Parkierung
- Seit 2020 Verkehrssicherheitsingenieurin
- → Schulisches Mobilitätsmanagement



Sicherheitscheck für Mainzer Grundschulen – Informationstermin 06.04.16

Verkehrssicherheitscheck an Mainzer Grundschulen

Abstimmungstermin am 6. April 2016



Fotos entnommen: [BAST](#) - Schulwegepläne leicht gemacht



Umbauprogramme nutzen: Hopfengarten vorher – nachher





Bahnhofstraße vorher - nachher



vor dem Umbau



heute



Gr. Langgasse vorher - nachher



vor dem Umbau



heute



„Haltestellenumbauprogramm“ oder Straßenbahnausbau als direkter Auslöser



vor dem Umbau



heute



Ein Ausblick – was steht an?

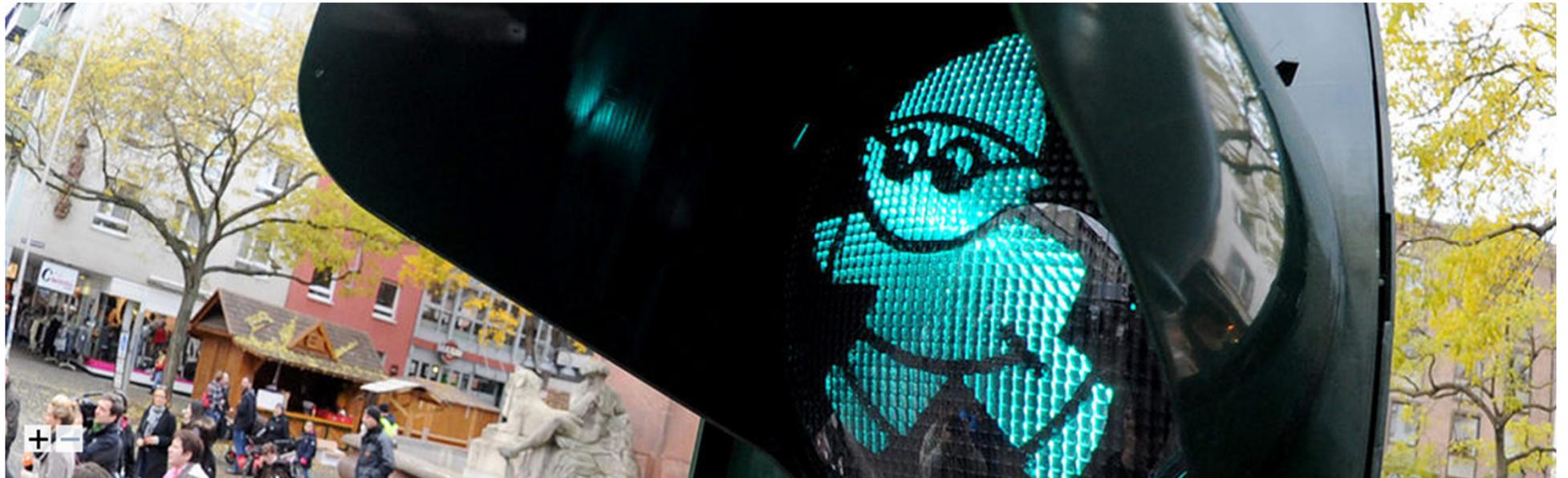
- **Straßenraumgestaltungsprojekte** nutzen, um auch den Fußverkehr zu fördern (z.B. Große Bleiche/Bleichenviertel; Schusterstraße/Flachsmarktstraße)
=> Straßenbahnerweiterung
=> Stadtratsantrag „Autofreie Bereiche in der Innenstadt“
- **Parkraummanagement 2.0** führt gemeinsam mit **Carsharing** zu besserer Flächenaufteilung
- **Mobilitätsmanagement** in Betrieben, Schulen u. Quartieren
- **Urbane Logistik** kann zu mehr Einkaufsqualität in der Innenstadt führen



(Quelle: Bundesverband Carsharing e.V., Factsheet 2020)



Landeshauptstadt
Mainz



Alle Bildquellen: Stadt Mainz wenn nicht anders genannt

Danke!



Landeshauptstadt
Mainz

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt - Abt. Verkehrswesen
Sachgebiet Verkehrsmanagement
Christian Kron

55131 Mainz
Zitadelle Bau B
Tel. 0 61 31 - 12 3385
Fax 0 61 31 - 12 2053
christian.kron@stadt.mainz.de