

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1374/2023
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 13.09.2023	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 19.09.2023			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	27.09.2023	Ö
Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	27.09.2023	Ö

Betreff: Einrichtung einer Fußgängerzone in der Schusterstraße zwischen Quintinsstraße und Bauerngasse
Mainz, 13.09.2023 gez. Steinkrüger Janina Steinkrüger Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Die Mitglieder der **Verwaltungsbesprechung**, der **Verkehrsausschuss** und der **Ortsbeirat Altstadt** nehmen die Planungsüberlegungen zur Einrichtung einer Fußgängerzone in der Schusterstraße im Abschnitt zwischen Quintinsstraße und Bauerngasse zur Kenntnis und befürworten auf dieser Grundlage die Durchführung einer Bürger:innenbeteiligung.

Sachverhalt:

Mit dem Änderungsantrag 1807/2019/1 hat der Stadtrat bereits vor längerem die Verwaltung beauftragt, „den Straßenraum in Mainz weiter zugunsten von mehr Aufenthalts-, Grünflächen und Bäumen weiterhin umzuverteilen“. In diesem Antrag wird weiterhin explizit darum gebeten, auch „autofreie Bereiche durch Ausdehnung von Fußgängerzonen sowohl in der Innenstadt aber auch in einzelnen Stadtteilen“ zu prüfen.

Die Verwaltung hatte auf dieser Grundlage verschiedene Straßenabschnitte näher beleuchtet, die für diesbezügliche Überlegungen in Frage kommen. Unter anderem wurde dabei auch ein Maßnahmenvorschlag aus dem im Jahr 2015 beschlossenen IEK (Integriertes Entwicklungskonzept Innenstadt Mainz) aufgegriffen. Die Projektidee G2 beinhaltet dort die Neuorganisation des Verkehrsraumes in der Schusterstraße durch Bildung einer attraktiven und sicheren Fußgänger Verbindung.

Wie bekannt, erstreckt sich aktuell zwischen Schillerplatz und der Quintinsstraße entlang der Ludwigsstraße, Schöffersstraße und der Alten Universitätsstraße eine Fußgängerzone, bei der mit dauerhafter Sondergenehmigung der Busverkehr mit einer Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h zugelassen ist. Darüber hinaus besteht für die Andienung der Geschäfte für den Lieferverkehr zu gewissen Zeiten die Möglichkeit der Einfahrt. Für einige wenige Bewohnerinnen und Bewohner von Straßenzügen, die nur über die Ludwigsstraße erreichbar sind (z.B. Johannisstraße) sind weiterhin Ausnahmegenehmigungen erteilt.

Die Fußgängerzone endet in der Alten Universitätsstraße unmittelbar vor der Einmündung Quintinsstraße. Die sich anschließende Schusterstraße kann in Richtung Nordwesten (Flachmarktstraße/Große Bleiche) vom motorisierten Individualverkehr befahren werden.

Dort müssen wegen der Trennung der Verkehrsarten Fußgänger:innen die beidseitigen Gehwege benutzen, ein Querungsangebot besteht in diesem Straßenabschnitt lediglich durch einen Fußgängerüberweg (Zebrastrifen). Der KFZ-Verkehr erzeugt eine zusätzliche Trennwirkung zwischen den Fußgängerzonenbereichen rund um das Kaufhofgebäude und den östlich der Schusterstraße gelegenen Fußgängerzonen, die sich über die Christofsstraße und den Karmeliterplatz bis zur Peter-Altmeier-Allee erstrecken.

Darüber hinaus ist die Überquerung der Quintinsstraße im Kreuzungsbereich Alte Universitätsstraße/Schusterstraße für Fußgänger:innen aufgrund der großen Verkehrsflächen sehr anspruchsvoll und wegen der Vielzahl an Fahrbeziehungen unübersichtlich und gefährdungsbehaftet. Auch der sich anschließende Abschnitt der Schusterstraße bietet durch die Trennung der Verkehrsarten und die Flächen für den ruhenden Verkehr/Ladezonen wenig Aufenthaltsqualität und lädt nicht zum entspannten Flanieren ein. Die Querung der Straße ist abseits des o.g. Fußgängerüberwegs gerade für die Bewohner:innen des benachbarten Seniorenwohnheims schwierig. Hier liegen der Verwaltung bereits seit längerem Wünsche für eine Verbesserung der Situation vor. In Richtung Flachmarkt fehlt in der Schusterstraße ein Angebot für Radfahrende, sodass sich diese Verkehrsteilnehmergruppe die Fahrbahn mit dem in gleiche Richtung fahrenden MIV teilen muss.

2. Lösung

Im Hinblick auf die bestehende Fußgängerzonenachse Ludwigsstraße – Schöffersstraße – Alte Universitätsstraße und die Zielsetzungen des Stadtratsantrags sowie des IEK liegt es nahe, die

Verlängerung des Fußgängerzonenbereichs in die Schusterstraße hinein zu erwägen. Bis zum Flachsmarkt münden keine Straßen mit Verbindungsfunktion ein, es sind lediglich die Christofsgasse, die Hintere Christofsgasse sowie Stadionerhofstraße und Ottiliengasse mit sehr geringem Anliegerverkehr zu berücksichtigen.

Die Ausweisung einer Fußgängerzone bedingt die Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs in der Quintinsstraße ab der Zufahrt zum Parkhaus Brand. Der dahinterliegende Straßenabschnitt der Quintinsstraße bietet für den Fußverkehr wenig Attraktivität, und es liegt wegen der sich entwickelnden Stützmauer auf der Nordseite auch kein Querungsbedarf vor. In diesem Abschnitt soll die Herausnahme des MIV durch Einrichtung von Busspuren bewerkstelligt werden. Die Fußgängerzone ist aus Richtung Rheinstraße kommend insofern erst unmittelbar ab der Einmündung Alte Universitätsstraße/Schusterstraße vorgesehen.

Durch die Einrichtung einer Fußgängerzone und die Herausnahme des MIV (ca. 5000 Fahrten/Tag) entsteht eine Verlagerung der derzeitigen Kfz-Verkehre auf die Achsen Peter-Altmeier-Allee – Kaiserstraße – Bauhofstraße bzw. Holzhofstraße – Weißliliengasse – Große Langgasse – Große Bleiche. Die zusätzlichen Verkehre am Knotenpunkt Kaisertor, die über eine modellhafte Umlegung ermittelt wurden, können nach überschläglicher Prüfung dort leistungsfähig abgewickelt werden.

Der beiliegende Plan soll die derzeitigen Überlegungen illustrieren, bezieht sich aber zunächst nur auf die straßenverkehrsbehördlich notwendigen Beschilderungen und Markierungen, die für eine kurzfristige Umsetzung im kommenden Jahr als erste Stufe notwendig sind. Hier können auch schon Anregungen für Radbügelstandorte, Bordsteinabsenkungen zur Optimierung der Querungen und weitere Hinweise Berücksichtigung finden.

In einem zweiten Schritt sollen dann Planungen für eine bauliche Umgestaltung des Straßenabschnitts eingeleitet werden. Hierbei ist zu bedenken, dass im Rahmen des Teilprojekts 2 des Straßenbahnausbaus (Innenstadtring) eine Schienenstrecke über die Ludwigsstraße und die Haltestelle Höfchen gesetzt ist und eine Weiterführung über die Schusterstraße und Flachsmarktstraße sehr naheliegt. Von daher bestehen aussichtsreiche Perspektiven, dass für die mittelfristige Umgestaltung des Straßenraums planerische und finanzielle Synergien genutzt werden können.

Weiteres Vorgehen und Zeitplan:

Um die derzeitige Planungsidee, die ausdrücklich als nicht abschließend und verbindlich zu verstehen ist, weiter fortzuschreiben, ist eine Anliegerinformation und -beteiligung geplant. Hier sollen alle Belange des betroffenen Personenkreises (insbesondere Bewohnerinnen und Bewohner), von Handel und Gewerbe sowie aller Institutionen und Interessensvertretungen gesammelt und diskutiert werden. Die dort gewonnenen Erkenntnisse fließen im Anschluss in eine konkretisierte Planung ein, die dann die Grundlage für eine Beschlussvorlage für den Stadtrat bildet. Der Beschluss dieses Gremiums ist gemäß Straßenverkehrsordnung für zonenbezogene Verkehrsanordnungen –somit auch Fußgängerzonen- zwingend erforderlich.

Die Anliegerinformation und –beteiligung soll nach den Herbstferien durchgeführt werden, so dass die Verwaltung die Erkenntnisse bis Ende des Jahres in eine beschlussreife Planung überführen kann. Unter der Voraussetzung, dass ein zustimmender Beschluss vorliegt, kann das straßenrechtliche Entwidmungsverfahren eingeleitet werden. Dieses formale Verfahren ist an verschiedene Fristen gebunden und benötigt i.d.R. mehrere Monate Zeitbedarf. Eine Umsetzung ist von daher nicht vor der zweiten Jahreshälfte 2024 zu erwarten.

3. Alternativen

Beibehaltung der derzeitigen Situation oder Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit der Konsequenz, dass der motorisierte Individualverkehr unverändert diesen Straßenabschnitt befährt und somit keine spürbare Verbesserung der stadträumlichen Situation und für den Fuß- und Radverkehr entsteht.

4. Kosten/Finanzierung

In der ersten Runde können die überschaubaren Änderungserfordernisse bzgl. Markierung und Beschilderung aus laufenden Mitteln des Stadtplanungsamts, Abt. Straßenverkehrsbehörde bestritten werden.

5. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Keine Auswirkungen

6. Auswirkungen auf den Klimaschutz

Das Vorhaben wirkt sich auf eine umweltverträgliche Mobilität fördernd aus, da es dazu beiträgt, den nichtmotorisierten Verkehr zu stärken.