

# Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0652/2024
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 08.04.2024	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 16.04.2024

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	24.04.2024	Ö
Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	25.04.2024	Ö

## Betreff:

Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in der Schusterstraße zwischen Quintinsstraße und Bauerngasse

Mainz, 11.04.2024

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete

## Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss** und der **Ortsbeirat Altstadt** nehmen die überarbeiteten Überlegungen zur Verkehrsreduzierung in der Schusterstraße im Abschnitt zwischen Quintinsstraße und Bauerngasse zur Kenntnis und befürworten auf dieser Grundlage die Durchführung einer erneuten Bürger:innenbeteiligung.

## Sachverhalt:

Im September 2023 hatte die Verwaltung den städtischen Gremien eine Planungsidee vorgelegt, um dem Änderungsantrag 1807/2019/1 näherzutreten. In diesem Antrag hatte der Stadtrat 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 damals auf dieser Grundlage verschiedene Straßenabschnitte näher beleuchtet, die für diesbezügliche Überlegungen in Frage kommen. Hierbei erschien ein Maßnahmvorschlag aus dem im Jahr 2015 beschlossenen IEK (Integriertes Entwicklungskonzept Innenstadt Mainz) aussichtsreich. Die Verwaltung schlug vor, die in der Projektidee G2 angeregte „Neuorganisation des Verkehrsraumes in der Schusterstraße durch Bildung einer attraktiven und sicheren Fußgänger Verbindung“ in Form einer Fußgängerzone mit Freigabe für den ÖPNV zu realisieren.

Die Planungsidee wurde sowohl in den städtischen Gremien als auch in einer Bürgerbeteiligung am 07.11.2023 diskutiert. Der Gedanke der Verkehrsentlastung und Steigerung der Aufenthaltsqualität erhielt weitreichende Zustimmung. Einige Stimmen kritisierten jedoch auch, dass längere Umwegfahrten entstehen. Weiterhin äußerte die Geschäftsleitung von Galeria Kaufhof Bedenken, dass das Parkhaus aus Richtung Süden nur mit Umwegen erreicht werden könne und so Kundenschaft verloren ginge. Angesichts dieser durchaus heterogenen Einschätzungen beschloss die Verwaltung, den Planungsansatz noch einmal kritisch zu überdenken.

## 2. Lösung

Die Verwaltung hat sich in ihren weiteren Überlegungen insbesondere bemüht, dem Anliegen von Galeria Kaufhof nach einer weiterhin direkten Zufahrt, aus beiden Richtungen, zum Parkhaus gerecht zu werden.

In einem ersten Schritt führte die Verwaltung eine zusätzliche Erhebung durch, um die Datenlage weiter mit belastbaren Aussagen zu erweitern. Eine Kamerabeobachtung am 3. Adventssamstag brachte die erste Erkenntnis, dass sich die Zufahrten zum Parkhaus nahezu hälftig auf Norden und Süden verteilen. In der Südzufahrt machte dieser Verkehr mit ca. 500 Fahrten/Tag rund ein Zehntel der Gesamtbelastung aus.

Um diese relativ geringe Verkehrsbelastung bis auf Weiteres zuzulassen, schlägt die Verwaltung vor, einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich einzurichten, wie er an verschiedenen anderen Stellen bereits bekannt ist (z.B. Große Langgasse, Boppstraße). In diesen Straßenabschnitten wird die zulässige Geschwindigkeit auf 20 km/h begrenzt, was fußläufige Querungen erleichtert. Allerdings sind dann dort die Verkehrsarten durch bauliche Kennzeichnung vorerst weiterhin getrennt, d.h. dem parallel zur Straßenachse laufenden Fußverkehr sind die Seitenbereiche vorbehalten, der übrige Verkehr (Kfz und Rad) bewegt sich so wie auch heute auf der baulich eingefassten Fahrbahn.

Auch in dem überarbeiteten Konzept sollen Anregungen für die Umgestaltung des Verkehrsraums Berücksichtigung finden, insbesondere im Hinblick auf den nichtmotorisierten Verkehr. Dies kann z.B. Angebote im ruhenden und fließenden Radverkehr beinhalten (z.B. zusätzliche Radbügelstandorte). Auch die Verbesserung der fußläufigen Wegeverbindungen über die Schusterstraße hinweg steht weiterhin im Fokus, beispielsweise durch Bordsteinabsenkungen zur Optimierung der Querungen. In diesem Zusammenhang kann und soll auch geprüft werden, ob der Fußgängerüberweg (Zebrastreifen), der derzeit das einzige Querungsangebot darstellt, so beibehalten werden soll oder durch bauliche Querungshilfen ergänzt oder ersetzt werden kann. Die Verwal-

tung ist ebenfalls bereit, die Bedürfnisse der Gewerbetreibenden hinsichtlich Lieferverkehre etc. zu prüfen. Selbstverständlich werden Parkplätze für Behinderte vorgesehen.

Wie bereits dargestellt, ist in einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich das Einfahren nicht untersagt, d.h. die Parkhauszufahrt und zu eventuellen Ladezonen sowie berechnigte Interessen von Bewohner:innen, z.B. zu privaten Stellplätzen in Höfen und Tiefgaragen benötigen keine Ausnahmegenehmigungen. Die Durchfahrt am Flachmarkt in Richtung Große Bleiche muss hingegen wirkungsvoll unterbunden werden. Hier schlägt die Verwaltung die in der Anlage dargestellte Verkehrsführung vor, die lediglich ein Linksabbiegen in das Parkhaus vorsieht. Der Bereich der Bushaltestelle soll als Busspur (Zeichen 245 StVO) ausgewiesen werden. Bauliche Elemente und Markierungen sollen die Erkennbarkeit und Wirkung der Busspur gemäß der Planskizze unterstützen. Der Radverkehr soll in diesem Bereich eine Durchfahrtsmöglichkeit erhalten. Dies kann z. B. mit einer überbreiten Busspur oder einer Markierungslösung gewährleistet werden.

Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass die beigefügten Skizzen lediglich einen Eindruck geben sollen, wie die Verkehrsführung und Beschilderung aussehen könnte. Verschiedene Detailfragen, u.a. die oben angesprochene Führung und Kennzeichnung des Radverkehrs oder der Abfluss von Lieferverkehr aus dem verkehrsreduzierten Bereich sind hier noch offen und sollen in dem weiteren Beratungs- und Beteiligungsprozess geklärt werden.

Es ist angedacht, in dem erneuten Bürgerbeteiligungsverfahren ein Workshopverfahren durchzuführen, in dem an „Thementischen“ unterschiedliche Belange beleuchtet werden. Dies kann z.B. Anliegen der Gewerbetreibenden und der Bewohnerschaft (u.a. auch des Seniorenwohnheims) beinhalten. Darüber hinaus sollen die Interessen von Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden aufgenommen und geeignete Lösungsmöglichkeiten entwickelt werden.

Weiteres Vorgehen:

Die Verwaltung bittet die städtischen Gremien um Kenntnisnahme des überarbeiteten Konzepts und um Zustimmung zur Durchführung eines weiteren Bürgerbeteiligungstermins (voraussichtlich noch vor der Sommerpause). Die Verwaltung möchte hier erneut in den Dialog mit allen von der Maßnahme betroffenen Bürger:innen und Gewerbetreibenden treten.

Neben der Herstellung eines Konsenses über die grundsätzliche Verfahrensweise sollen insbesondere Hinweise für die Straßenraumgestaltung und konkrete Bedürfnisse bzgl. der Verkehrsregelungen und der Erreichbarkeit gesammelt werden. Den auf diesen Erkenntnissen zu erstellenden umsetzungsreifen Vorschlag wird die Verwaltung vor seiner Umsetzung den städtischen Gremien abschließend zur Beratung vorgelegen.

Vor dem Hintergrund, dass die Straße vorerst nicht als Fußgängerzone ausgewiesen werden soll, sind keine straßenrechtlichen Entwidmungsverfahren erforderlich. Es ist lediglich eine verkehrsrechtliche Anordnung der städtischen Straßenverkehrsbehörde notwendig, sodass eine Umsetzung in diesem Jahr durchaus möglich erscheint.

### **3. Alternativen**

Beibehaltung der derzeitigen Situation 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. Verkehrswesen und 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.