

# Auftakt in Mainz

Mainz, 11. Juni 2019

## I. VORGESPRÄCH

### Anwesende

- von der Stadtverwaltung
  - Herr Christian Heitzmann (Dezernat V)
  - Herr Michael Harz, Herr Christian Kron, Frau Viki Leva, Frau Manuela Metzsch, Herr Sascha Müller, Herr Esra Reichert (Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrswesen)
  - Herr Randolph Jost (Verkehrsüberwachungsamt)
  - Herr Bernd Quick (Behindertenbeauftragter)
- von FUSS e.V.
  - Patrick Riskowsky (Projektorganisator)
  - Bertram Weisshaar

### Thematische Ausrichtung der Zusammenarbeit mit der Stadt

#### *Ausgangssituation:*

Die rheinland-pfälzische Landeshauptstadt Mainz liegt mit rund 220.000 Einwohnern in der dicht besiedelten Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main. Die Stadt hat ihre Wurzeln in der römischen Gründung des Legionslagers „Mogontiacum“ (ein sogenanntes Castrum) vor rund 2000 Jahren. Einzelne bauliche Überreste aus dieser Zeit können heute dank Ausgrabungen wieder betrachtet werden, wie beispielsweise das römische Bühnentheater südlich des Mainzer Zentrums. Im 18. Jahrhundert erlangte Mainz ihre Funktion als kurfürstliche Residenz- und Hauptstadt, als Erzbischofssitz, Universitäts- und Festungsstadt, womit ihr im Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation eine führende Rolle zukam.

Heute werden knapp 70 % aller Wege im Binnenverkehr mit dem Umweltverbund zurückgelegt. Die Mainzer Innenstadt ist zum Großteil Fußgängerzone. Dennoch ist der Anteil des Fußverkehrs am Binnenverkehr, der 2008 noch bei etwa 34 % lag, bis 2016 auf ca. 26 % gesunken (zugleich Anstieg des Radverkehrs um ca. 8 % und des ÖPNV um 3 %). Neuere Aussagen zum Modal Split wurden 2019 in einer Haushaltsbefragung erhoben. Die Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt des Projektauftritt-Termins noch nicht vor.



An einigen Ampeln in Mainz zu finden: Mainzelmännchen statt Ampelmännchen

Die Stadt Mainz verfolgt derzeit fünf Handlungsstränge:

1. Zum einen wurden/werden Konzepte der Nahmobilität im Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan, Green City Plan Mainz Masterplan M<sup>3</sup> sowie Masterplan 100% Klimaschutz integriert.
2. Für die systematische Umgestaltung des öffentlichen Raumes wurden entsprechende Vorgaben getroffen, wie z.B. die Erarbeitung von Datenblättern oder die Einrichtung eines regelmäßigen Arbeitskreises Barrierefreiheit.
3. Derzeit wird die Schulwegsicherheit an Grundschulen systematisch bewertet und umfassende Lösungsvorschläge erarbeitet. Dies reicht von baulichen Umgestaltungen bis hin zu schulischem Mobilitätsmanagement.
4. In konkreten Umsetzungsprojekten (z.B. Umbau von stark frequentierten Innenstadtstraßen) wird der Gestaltungsfokus auf den Fußverkehr gelegt.
5. Durch gezielte Stärkung der Innenstadt sowie der Ortskerne der Mainzer Stadtteile („Zentrenkonzept“) wird Mainz als Stadt der kurzen Wege gestärkt. Eine fußläufige Nahversorgung soll überall im Stadtgebiet gegeben sein.

Die Stadt Mainz setzt sich zum Ziel, durch dieses vielfältige Bündel an Maßnahmen, den Fußverkehrsanteil in den kommenden Jahren zu steigern und die Nahmobilität zu stärken.

#### *Themen und Erwartungen der Stadtverwaltung:*

- Die Stadtverwaltung wünscht sich einen weiteren, detaillierten Blick „von außen“.
- Die Stadt beklagt laut Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2016 einen rückläufigen Trend des Fußverkehrsanteils am Binnenverkehr. Zugleich verzeichnet Mainz mit dessen Umland in den letzten Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum.
- Das Thema Verkehrssicherheit für Fußgänger ist zuletzt aufgrund eines Verkehrsunfalls in der allgemeinen Wahrnehmung gestiegen und in der Politik angekommen. Verkehrszählungen für den Fußverkehr etwa gab es in Mainz bis auf Ausnahmen (Stadion: Fußgänger-Ströme; Fußgängerzone) nicht.
- Bei Umbauplanungen von Innenstadtstraßen wird der Fokus stärker auf den Fußverkehr gelegt. Dies zeigt sich aktuell in der Bahnhofstraße und der Großen Langgasse, wo die einst vier Fahrspuren des Kfz-Verkehrs umgebaut werden auf zwei Fahrspuren plus Mittelstreifen – zugunsten breiterer Gehwege.
- Das an sich ordnungswidrige „Aufparken auf Gehwegen“ wurde bzw. wird seit Jahrzehnten nicht bis nur wenig geahndet. Die Stadtverwaltung möchte eine klarere Ordnung herstellen mit einem Konzept, welches die Ausweisung von Gehwegparken (Z. 315) neu ordnet. FUSS e.V. befürwortet das Gehwegparken grundsätzlich nicht und wird das Thema daher im Rahmen der Fußverkehrs-Checks in Mainz weiter untersuchen.
- Mit dem Projekt für Fußverkehrsstrategien soll letztendlich auch dargestellt werden, was der Fußverkehr für positive Nebeneffekte mit sich bringt, vor allem in Bezug auf die Aufwertung des öffentlichen Raums sowie die Förderung der Gesundheit und des Tourismus.

## II. STADTBEGEHUNG

Im Anschluss an das Vorgespräch fand eine Stadtbegehung mit allen Anwesenden statt.



Karte: Stadt Mainz

Die Route führte von der Zitadelle, Bau B (Sitz des Stadtplanungsamtes) entlang

- des Zitadellenwegs,
- der Treppenanlage zwischen Windmühlenstraße und Weißliliengasse,
- der Holzhofstraße bis zum Bahnhof Römische Theater,
- der Dagobertstraße,
- der Kapuzinerstraße bis zum Graben/ Hopfengarten,
- der Holzstraße bis zum Holzturm,
- der Rheinstraße sowie
- der Dagobertstraße bis zur Malakoff-Terrasse.

Entlang der Route wurden beispielhaft 15 Stellen betrachtet und fußverkehrsrelevante Themen angesprochen:

### **#1 Zitadelle**

Die Stadtverwaltung hat den Auftrag, Barrierefreiheit herzustellen. Im Bereich der Zitadelle steht die gesamte Anlage einschließlich der Bodenbeläge unter Denkmalschutz. Erschwerend für die Barrierefreiheit wirkt die starke Topographie. Ein Leitsystem fehlt bislang bzw. ist nicht in Funktion.

### **#2 Zitadellenweg / Brücke über die Windmühlenstraße**

Der Übergang vom Zitadellenweg über die Windmühlenstraße in Richtung Holzhofstraße führt auf privaten Grund (siehe Foto). Bei dem Weg (inklusive Treppenanlage) gibt es keine öffentliche Widmung. Jedoch ist eine öffentliche Nutzung bzw. ein Gehrecht festgesetzt. Dieser Weg stellt eine wichtige Relation für Fußgänger zwischen der Ober- und der Altstadt dar.



### **#3 Treppenanlage zwischen Windmühlenstraße und Weißliliengasse (Eisgrub)**

Die Treppenanlage ist denkmalgeschützt und beinhaltet eine separate Rampe. In relativ kurzer Abfolge (etwa alle 300 Meter) gibt es entlang der Weißliliengasse (bzw. weiterführend Holzhofstraße) mehrere Bedarfsampeln. Es wurden allerdings einige „Rotläufer“ (bei Rot querende Fußgänger) beobachtet. Die Benutzungspflicht für den Radweg wurde aufgehoben.

### **#4 Querung Holzhofstraße (Höhe Hopfengarten)**

Die Querung der Holzhofstraße auf Höhe Hopfengarten mittels Lichtsignalanlage (Bedarfsampel) wurde vor ca. 2 Jahren angelegt und ist barrierefrei (mit Blindenleitsystem) ausgestattet (siehe Foto). Diese Querung ist besonders wichtig, da sie eine wichtige Passage der Verbindung zwischen Oberstadt und Altstadt darstellt.



### **#5 Kreuzung Holzhofstraße / Windmühlenstraße / Jakobsbergstraße**

Diese Kreuzung stellt eine stark frequentierte Fußwegerelation dar. Bürger beklagen eine zu kurze Grünphase für Fußgänger. Autofahrer verstehen mitunter nicht, warum Fußgänger noch auf der Fahrbahn sind, kurz nachdem das Signal auf Rot umgeschaltet hat (Räumzeit für Fußgänger).

### **#6 Ein-/Ausfahrt zum Parkhaus an der Holzhofstraße (gegenüber Dagobertstraße)**

Die sehr breite Ein- und Ausfahrt zum Parkhaus an der Holzhofstraße auf Höhe Dagobertstraße stellt aus Sicht des Fußgängers eine undeutlich gestaltete Situation dar. Diese ist von der Stadtplanung ursprünglich fußgängerfreundlicher geplant worden.

## **#7 Querung Holzhofstraße am Zugang zum Bahnhof Römisches Theater**

Der Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) in der Holzhofstraße auf Höhe des Hauptzugangs zum Bahnhof Römisches Theater war – zunächst noch ohne Mittelinsel – ein Unfallschwerpunkt. Seit Ergänzung der Mittelinsel gab es keine Auffälligkeiten mehr. Die Position der Beschilderung und Beleuchtung wurde DIN-gerecht verändert.

Stadtweit werden alle Fußgängerüberwege (FGÜ) in Hinblick der Verkehrssicherheit überprüft und an die neuen Richtlinien angepasst. Dafür wurden von der Stadt ca. 800.000 € bereitgestellt. Etwa 85% der im Jahr 2008 Stadtgebiet vorhandenen FGÜ bleiben erhalten.

## **#8 Kapuzinerstraße / #9 Neutorstraße**

Die Kapuzinerstraße und Neutorstraße sind schmale Innenstadtstraßen mit schmalen Gehwegen. Dort ist weitestgehend Tempo 30 ausgewiesen und kein verkehrsberuhigter Bereich, da der Charakter der Straße mit den durch Bordsteine von der Fahrbahn abgegrenzten Gehwegen dies nicht hergibt. Im verkehrsberuhigten Bereich der Kapuzinerstraße zwischen Graben und Ignazgäßchen ist der Gehweg mit Pollern zur Fahrbahn hin abgegrenzt (siehe Foto). Diese Maßnahme zur Verhinderung von Falschparkern auf Gehwegen ist sehr häufig im Stadtbild anzutreffen.



## **#10 Graben / Hopfengarten**

Der Platz am Hopfengarten wurde gänzlich umgestaltet und ungefähr vor zwei Jahren fertiggestellt. Die Planung zur Umgestaltung erfolgte mit breiter Öffentlichkeitsbeteiligung. Im Ergebnis wurden die Kfz-Stellplätze von dem Platz ersatzlos weggenommen (ca. 25 Stück), dafür mehr Aufenthaltsqualität durch Sitzgelegenheiten und viel Raum für Fußgänger geschaffen.



## **#11 Holzstraße**

Problematisch ist die Parkplatzdichte entlang der ganzen Straße (auf der nördlichen Seite Senkrechtparken, auf der südlichen Seite straßenbegleitendes Parken). Dies lässt eine Querung der Fahrbahn kaum zu und beeinträchtigt die Atmosphäre und Aufenthaltsqualität der Straße sehr stark.

## **#12 Kreuzung Holzstraße / Rheinstraße**

Ein Problem stellt die Trennwirkung der stark befahrenen Rheinstraße dar. Aus der Sicht von Fußgängern wird die Innenstadt somit vom Rheinufer abgeschnitten. In den Nachtstunden gilt auf der Rheinstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Nach einer zweijährigen Probephase wurde diese Regelung dauerhaft genehmigt. Darüber hinaus sollen die Bushaltestellen umgebaut werden (zu Randhaltestellen, so wie dies beispielsweise an der Haltestelle „Fischtor“ erfolgt ist).

### #13 Rheinstraße auf Höhe der Einmündung Templerstraße

An der Einmündung der Templerstraße in die Rheinstraße wird es Fußgängern nicht ermöglicht, die Rheinstraße zu queren (Sperrgitter). Die nächste Quermöglichkeit mittels Lichtsignalanlage (Fußgänger-Ampel) befindet sich ca. 50 Meter weiter südlich auf Höhe des Haupteingangs zu den Malakoff-Passagen. Nahe der dort angrenzenden Treppenanlage wurden Stolperfallen und fehlender farblicher Kontrast für sehingeschränkte Menschen kritisiert.

### #14 Dagobertstraße / #15 Malakoff-Terrasse

Die Dagobertstraße dient ab Rheinstraße in Richtung Osten als Erschließung für die anliegenden Grundstücke und der Tiefgarage der Malakoff-Passage. Die Malakoff-Terrasse schließt im Osten an das Einkaufs-Center an und stellt einen großzügigen Fußgängerbereich am westlichen Ufers des Rheins dar. Dort findet sich auch eine Abstellanlage für Mietfahräder.

### Weitere Termine / Projektbausteine

- Fach-Fußverkehrs-Check
- Fußverkehrs-Check mit der Öffentlichkeit
- Workshop „Wo stehen wir und wo wollen wir hin?“
- Nachgespräch mit der Stadtverwaltung

#### Impressum

**Autoren:** Patrick Riskowsky (M.Sc. Stadt- und Regionalplanung),  
Bertram Weisshaar (Dipl.-Ing. Landschaftsplanung)

**Fotos:** FUSS e.V., Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar

#### Allgemeine Hinweise:

Das Protokoll soll weitestgehend die besprochenen Inhalte und Ergebnisse darstellen, legt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Richtigkeit der dargestellten Aussagen durch die Stadtverwaltung sind ohne Gewähr.

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird einheitlich die gewohnte maskuline Form verwendet – es sind dabei stets alle Geschlechter gemeint.

Die hierin verwendeten Fotos wurden von FUSS e.V. zum Zweck der Dokumentierung des Projekts „Bausteine für Fußverkehrsstrategien (FVS2)“ aufgenommen und sind nicht weiterzugeben bzw. weiterzuverwenden.

Veröffentlicht im Februar 2020.