



Landeshauptstadt
Mainz



21.10.2020

3. Fußverkehrskongress

Forum 5: Erfolgreiche Parkraumpolitik und Flächenneuverteilung

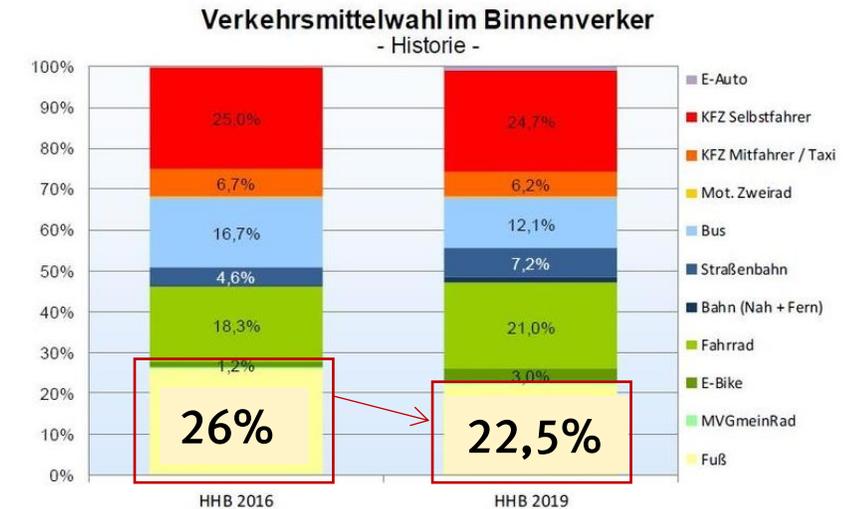
Flächenneuverteilung zugunsten des Fußverkehrs – Das Beispiel Mainz

Dezernat V – Umwelt, Grün,
Energie und Verkehr

Dipl.-Ing. Sascha Müller

Zu Fuß in Mainz – Ein Einstieg

- Landeshauptstadt von Rheinland-Pfalz
- Teil der Metropolregion Frankfurt RheinMain
- 221.000 Einwohner (**10% Anstieg seit 2010**)
- Starke **Zunahme Radverkehr** und **ÖPNV** (2019) ggü. 2016 und 2011, aber **Rückgang Fußverkehr**
- Koalitionsvertrag 2020: Höherer Stellenwert des Fußverkehrs „**Flächenumverteilung zugunsten des Fußverkehrs**“
- Gute Grundlage: Innenstadt mit durchgehendem Netz an Fußgängerbereichen, früh verkehrsberuhigte Zonen (Neustadt) und Modellversuch Tempo 30 in den 80er-Jahren
- 1/2 Mio. zu Fuß ... am Rosenmontagsumzug Mainz





Maßlos denken 1969....



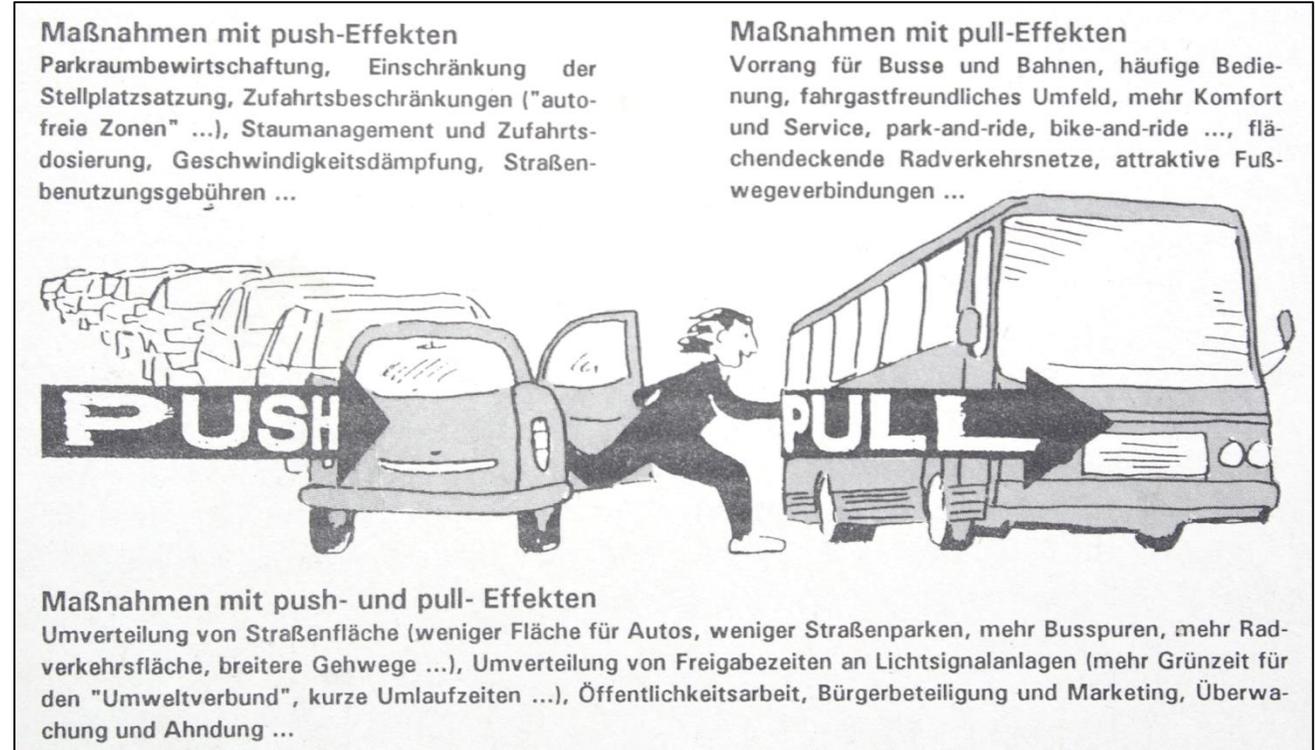


... maßvoll handeln: 2020 Mikropark in Rheinstraße (alternativ)



Kampf um Flächen – Nichts Neues aber immer schwieriger

- Ausgangssituation: Flächen im öffentlichen Raum werden immer begrenzter
- Straßenaus – und Neubau gesellschaftlich nicht mehr akzeptabel
- Bistlang ungerechte Aufteilung
- Fußverkehr sehr günstig, flächeneffizient und schnell zu realisieren
- Push- und Pull-Maßnahmen unabdingbar bei der Flächenneuverteilung

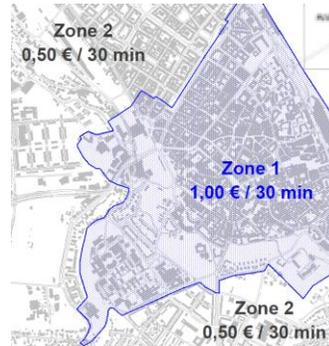


(Quelle: Prof. Hartmut Topp, 1992)

Einführung des neuen Konzeptes zur Parkgebührenharmonisierung 2015



- Parkhöchstdauer auf 1h/2h **beschränkt**
- Gebühren je Zeiteinheit sind im Straßenraum **höher** als in Parkierungsanlagen



Effekte:

- Reduzierung von Parksuchverkehr
- Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels
- **Erhöhung der Aufenthaltsqualität**



- Parkhöchstdauer **unbeschränkt**
- Die Gebühren je Zeiteinheit sind **geringer** als im Straßenraum, Vergünstigung bei bargeldloser Zahlung, ÖPNV-Berechtigung



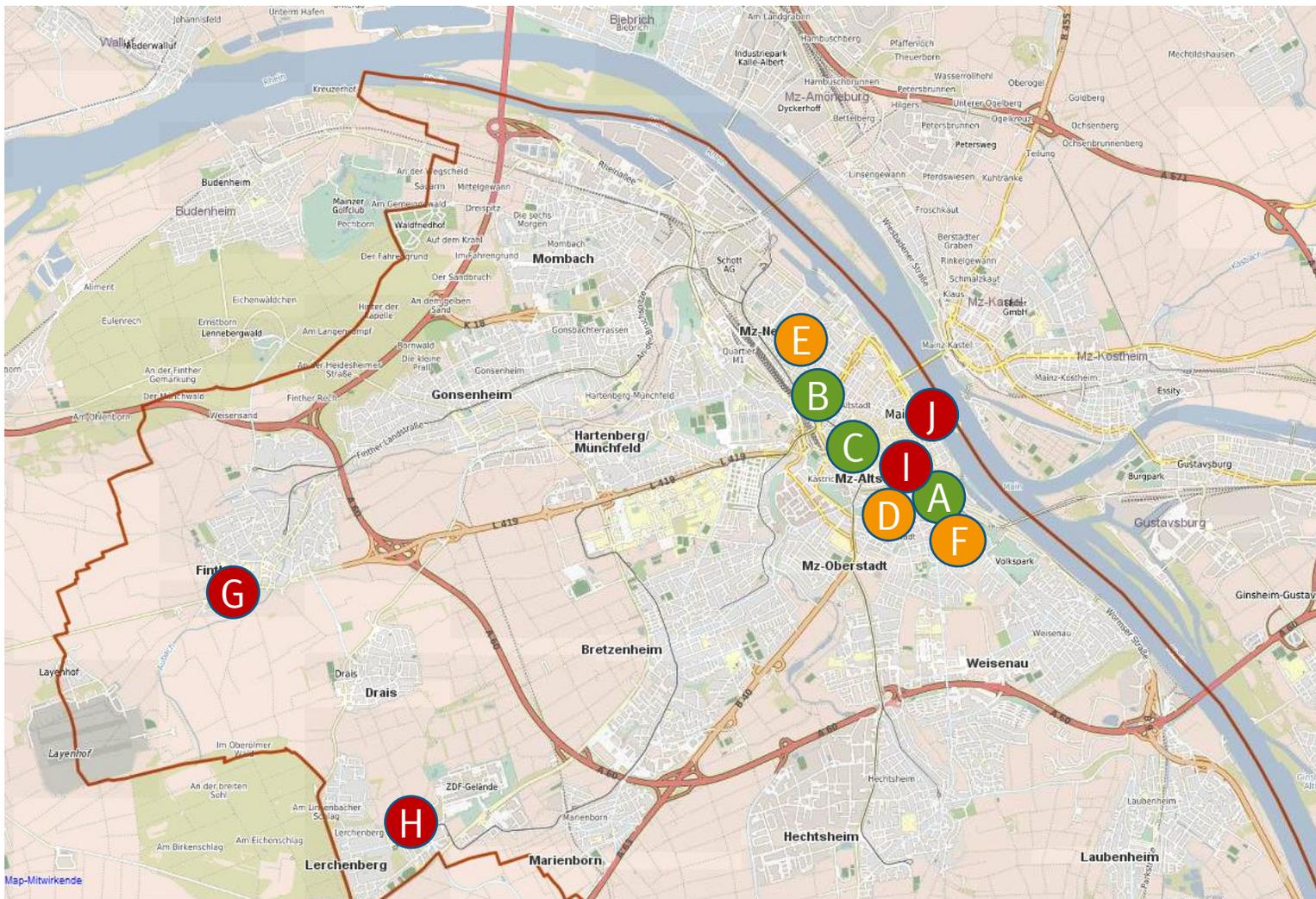
Effekte:

- Bessere Auslastung der vorhandenen Parkplatzressourcen
- Positive Einnahmeentwicklung



„Fuß“-Projekte in der Übersicht

● geplant ● im Bau ● realisiert



- A Hopfengarten
- B Bahnhofstraße
- C Gr. Langgasse
- D Münsterplatz
- E Boppstraße
- F Archäologisches Zentrum Mainz
- G Gehwegverbreiterung Finthen
- H Barrierefreie Umgestaltung des Einkaufszentrum Lerchenberg
- I Einkaufszentrum Ludwigstraße
- J Rheinuferumgestaltung mit Rathaus



Hopfengarten vorher – nachher (alternativ)





Bahnhofstraße vorher - nachher



vor dem Umbau



heute



Gr. Langgasse vorher - nachher



vor dem Umbau

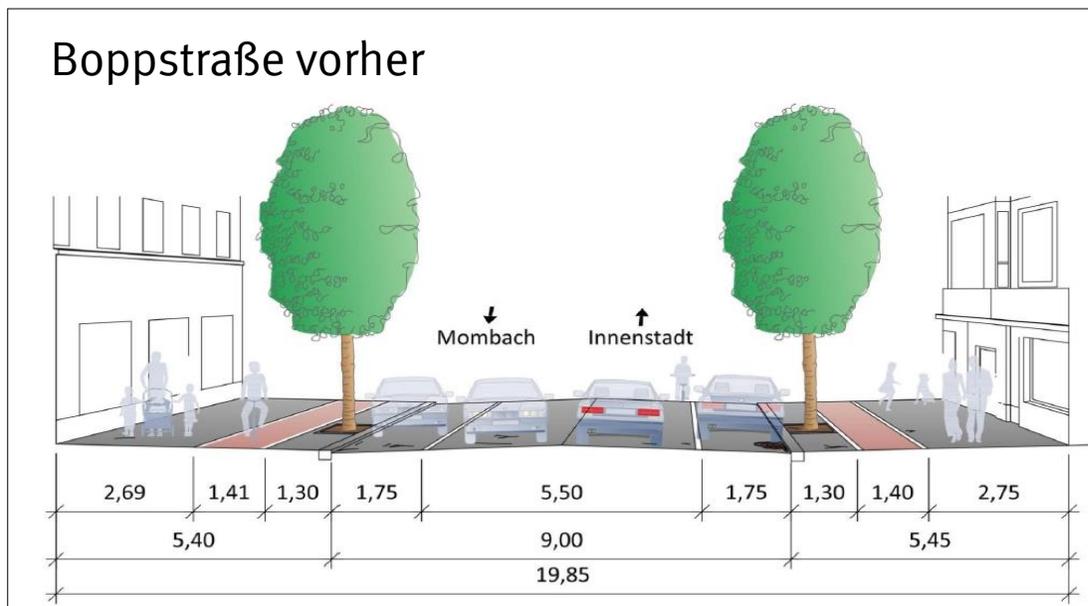


heute

Indirekte Unterstützung durch Tempo 30

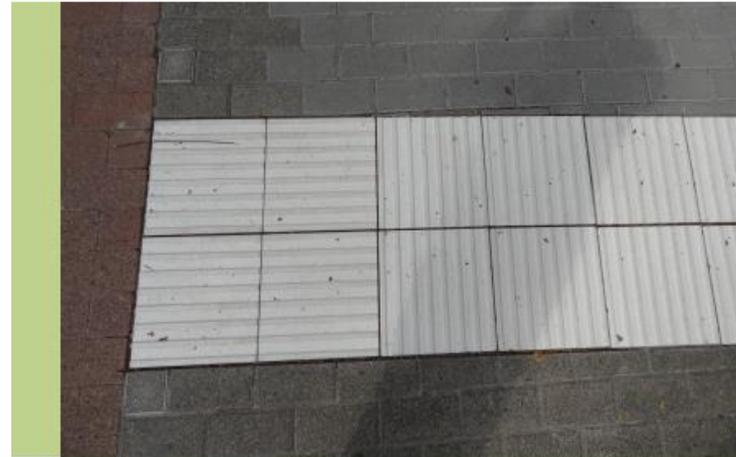


- Fahrbahnflächen können zugunsten anderer Nutzungen reduziert werden
- Fahrradverkehr kann i.d.R. auf der Fahrbahn stattfinden → mehr Fläche auf den Gehwegen
- Minimierung von Konflikten v.a. im Bereich der Bushaltestellen, Knotenpunkte aber auch auf freier Strecke (Erleichterung der Querung)



„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
 - Barrierefreier/sparsamer Einsatz von Stadtmobiliar (z.B. Poller)





„Haltestellenumbauprogramm“ als direkter Auslöser



vor dem Umbau



heute

„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

Fußverkehrscheck (durch FUSS e.V.)

Mainz als Modellstadt bei dem Projekt „**Bausteine für Fußverkehrsstrategien**“ mit dem Ziel eines strategischen Leitbilds für Fußverkehrsförderung

- **Kreative Denkanstöße** versch. Zielgruppen (auch von außen) zur Verbesserung des Fußverkehrs
- Großes **Spannungsfeld** unterschiedlicher Interessen (v.a. Parken und Fußverkehr)
- **Zwänge**, z.B. Finanzschwäche, vorhandene Leitungen, Luftreinhaltung/Grüne Wellen, Nutzungskonflikte, historische Straßenquerschnitte → Kompromisse, schrittweise Umsetzung
- **Fußverkehr muss zukünftig bei allen Planungen noch mehr Gewicht erhalten und in Planungsprozessen besser verankert werden.**



Ein Ausblick – was steht an?

(Quelle: Allgemeine Zeitung,
08.09.2020)

**Neue Wege
für den
Radverkehr**

An vielen Stellen in der Stadt wurde dem Radverkehr in den vergangenen Wochen mehr Platz eingeräumt. Neue Schutz- und Radfahrstreifen tauchen auf den Straßen auf. Doch wann kommt welche Art des Radwegs zum Einsatz? Und was ist als nächstes geplant? ► MAINZ

INNENSTADT

**Stadtrat beschließt Prüfung autofreier
Bereiche**

Änderungsantrag der Grünen angenommen

(Quelle: Merkurist, 18.12.2019)

- Stadtratsantrag „Autofreie Bereiche“
- Straßenraumumgestaltungsprojekte nutzen, um auch den Fußverkehr zu fördern
- Parkraummanagement 2.0 führt gemeinsam mit Carsharing zu besserer Flächenaufteilung
- Mobilitätsmanagement in Betrieben, Schulen u. Quartieren
- Urbane Logistik kann zu mehr Einkaufsqualität führen

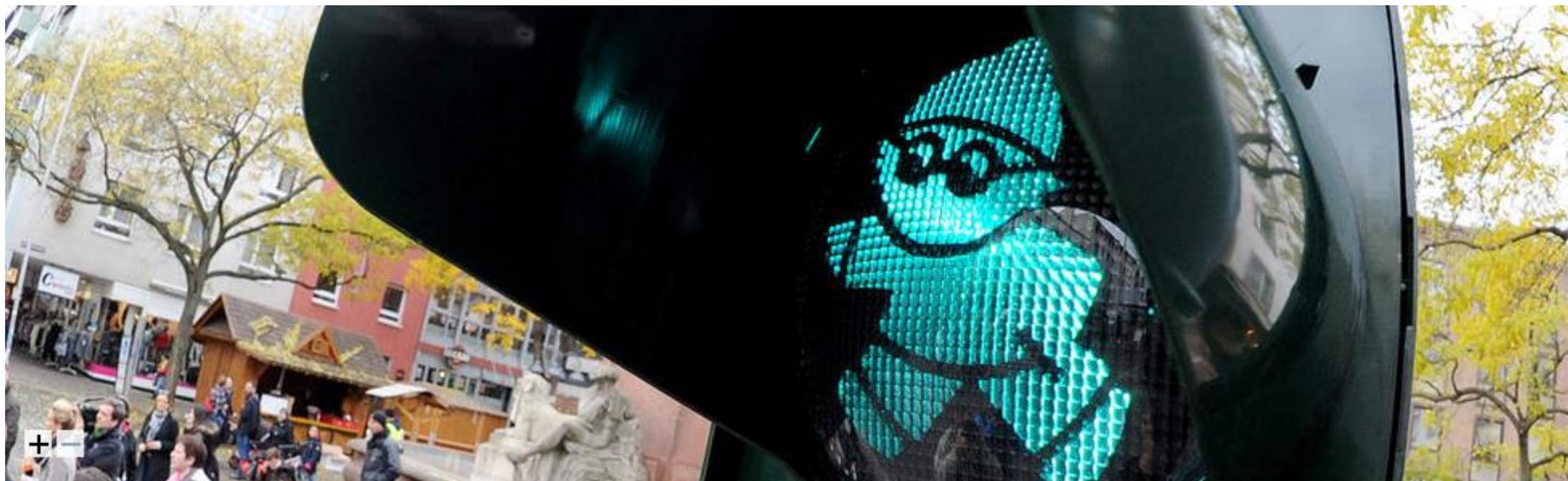


(Quelle: Bundesverband Carsharing e.V., Factsheet 2020)



„Die größte Attraktion der Stadt sind die Menschen“

(Jan Gehl, Architekt und Stadtplaner aus Kopenhagen)



Alle Bildquellen: Stadt Mainz wenn nicht anders genannt

Danke!