



Radverkehr in Mainz: Gut Ding will Weile haben

Dieselfahrverbot und Senkung der Stickoxidwerte, Green City Masterplan und Koalitionsvereinbarung, Radkonsens und Bypad: Viele Komponenten zur Förderung des Radverkehrs in Mainz.

Fahrradfahren tut der Umwelt gut und gesund ist es auch. Zumindest für diejenigen, die sich mit dem motorisierten Verkehr arrangieren können. Die Mainzer Radverkehrsförderung steht immer dann auf der Agenda geht es um die »Mobilitätswende« sowie um die Reduzierung der Stickoxidwerte, damit das Verwaltungsgericht kein flächendeckendes Dieselfahrverbot anordnet. Möglichst viele Radler/-innen sollen dazu beitragen, dass der motorisierte Verkehr weiter funktionieren kann. Eine große Verantwortung. Zumal die Radverkehrsinfrastruktur viele das Fürchten lehrt. Die Radverkehrspolitik verantwortet in Mainz eine Dezernentin, die Mitglied der Grünen ist. Katrin Eder hat seit ihrem Amtsantritt 2011 immer wieder die Bedeutung des Radverkehrs für die Umwelt und für den Umbau des Mobilitätskonzepts unterstrichen. Geld, um die Radverkehrsinfrastruktur zu verbessern oder gar auszubauen bekam sie grundsätzlich zu wenig. Immerhin wurde ihr nicht auch noch die Stelle der Radverkehrsbeauftragten gestrichen. Franziska Voigt muss

alleine die Belange der Radverkehrspolitik bearbeiten.

Schwung für die Förderung des Radverkehrs versprach 2018 der M3 Green City Masterplan. Der Masterplan wurde vom Stadtrat einstimmig und ohne Enthaltung als »Basis für die weiteren Arbeiten an der Luftreinhaltung in der Stadt Mainz und als Grundlage für die Antragstellung in künftigen Förderaufrufen des Bundes« im Juli 2018 beschlossen. Er beinhaltet u.a. ein Radverkehrs-Stufenkonzept/Radrouten/Wegweisung, die Attraktivierung Radverkehr durch sichere Abstellanlagen, Angebote an Sharing-Systemen (Fahrräder, E-Pedelecs, Miet-/ Verleihsystem) und Kommunikation, sowie die übergreifende, verbindende Radverkehrsinfrastruktur/ Lückenschlüsse (Stadt Wiesbaden, Landkreise Mainz-Bingen und Groß-Gerau). Im ersten Entwurf des Green City Masterplans M3 waren die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs mit insgesamt 9,7 Millionen Euro beziffert, für die Förderanträge hätten gestellt werden müssen. Alle Maßnahmen hätten bis 2020 abgeschlossen sein sollen.

Im Februar 2019 wurde der Zwischenbericht zur Umsetzung des M3 veröffentlicht. Unter den im Handlungsfeld Mobilität eingereichten Beiträgen zu Umsetzungsaktivitäten findet sich das Radbügelkonzeptes zur Optimierung des Radparkens (bis 2019), die Erarbeitung von Leitlinien für den Radverkehr in der Stadt Mainz (das Bypad-Audit sollte bis 2019 beendet sein), die Errichtung des Fahrradparkhauses am Hbf West (Mitte 2019 hätte es eröffnet werden sollen), die Pendlerradroute Mainz - Ingelheim - Bingen (erste Maßnahmen waren für 2019 vorgesehen), die Stadtteilradrouten: Radverbindungen zwischen den Stadtteilen und der Mainzer Innenstadt (die Umsetzung der Stadtteilradrouten Mainz Oberstadt sowie Mainz-Finthen/Gonsenheim sollte im Frühjahr 2019 erfolgen), Teilnahme am Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr 2018 (die Projektskizze für eine Fahrradspindel an der Kaiserbrücke wurde von der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundes abgelehnt), Transformation meinRad - 2018 (der Förderantrag wurde abgelehnt), Zertifizierungsangebot als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber (Ansprechpartner: ADFC Mainz-Bingen).

Radverkehrsbüro und Stellplatzsatzung

Anlässlich der »Bürgerbeteiligung Radkonsens« im Oktober 2019 sagte die Mainzer Verkehrs- und Umweltdezernentin, ihr werde immer vorgeworfen, sie

habe kein Konzept zum Radverkehr und stellte fest, das habe sie gleichwohl, aber nicht ausreichend kommuniziert. Eder fasste zusammen, was sie in jüngster Zeit für den Radverkehr erreicht habe und was auf ihrer Radverkehrs-Agenda stehe: Das Fahrrad-Parkhaus am Bahnhof West wird gebaut; zahlreiche Fahrradbügel in der Innenstadt wurden aufgestellt; das sternenförmige Radrouten-Konzept wird umgesetzt und soll später durch Querverbindungen ergänzt werden. Die Radwege sollen mit Symbolen auf dem Boden markiert werden; weitere Aufstellflächen an den Ampeln sind geplant. Eder sprach auch davon, dass die Stellplatzsatzung geändert werden solle, jeder Neubau müsse Radabstellanlagen vorweisen. Die Grünen-Politikerin kündigte im Oktober 2019 zudem an, ein »Rad-Büro« mit bis zu fünf Mitarbeiter/-innen einrichten zu wollen.

Als ein Ergebnis der Kommunalwahl 2019 sind die Grünen stärkste Fraktion im Mainzer Stadtrat. Die Aushandlung eines Koalitionsvertrags mit SPD und FDP dauerte bis Februar 2020. Zur Förderung des Radverkehrs und der Radverkehrsinfrastruktur gibt es viele (gute) Absichtserklärungen. Konkret wird es bei den Sachmitteln für den Radverkehr: sie sollen auf 500.000 Euro pro Jahr verdoppelt werden. Außerdem soll ein Radverkehrsbüro aufgebaut werden. Die Anzahl der Stellen ist nicht konkretisiert. Zwei Stellen hatte die ADD mit dem Doppelhaushalt 2019/20 genehmigt, sie wurden bereits ausgeschrieben.

Ob das Radverkehrsbüro tatsächlich mit fünf Stellen besetzt werden kann, wie Katrin Eder ankündigte, ist offen. Die gewünschten drei weiteren Stellen dürften zur Verhandlungsmasse in den Etatberatungen für den nächsten Doppelhaushalt gehören. Es ist zu erwarten, dass auch andere Dezernate aufgrund wachsender Aufgaben zusätzliche Stellen einfordern. Außerdem müssen die Stellen von der ADD genehmigt werden. Offen ist auch, ob der Wunsch von Katrin Eder, die Stellplatzsatzung so zu ändern, dass bei Neubauten Radabstellanlagen vorgeschrieben werden, erfüllt wird. Im Koalitionsvertrag vom Februar 2020 heißt es, die Stellplatzsatzung sei »zeitnah zu modernisieren, Konzepte wie Carsharing und moderne Mobilitätskonzepte sowie E-Mobilität sollen Berücksichtigung finden«. Der Begriff »Radabstellanlagen« fehlt hier.

Bürgerbeteiligung: »Empowerment« für den Radverkehr?

Sowohl im Green City Masterplan M3 von 2018 wie im Koalitionsvertrag von 2020 ist das Bypad als Beteiligungsprozess für Bürger/-innen genannt. Beschlossen wurde das Verfahren schon im Juni 2018 vom Mainzer Stadtrat. Als erste öffentliche Veranstaltung fand im Oktober 2019 die »Bürgerbeteiligung Radkonsens« statt. Normalerweise sollen in einem »Bicycle Policy Audit« auch politische Vertreter und Verbände mitwirken.

An der Veranstaltung im Oktober 2019 nahmen nur diejenigen teil, die zufällig oder über die Vernetzungswege der Fahrrad-Szene in Mainz davon erfahren hatten. Total überrascht und auch begeistert waren die Organisatoren/-innen um Verkehrsdezernentin Katrin Eder von dem Andrang: etwa 150 Menschen kamen und brachten viele Ideen und konkrete Vorschläge mit. Ob und was davon umgesetzt werden kann soll am 11. März 2020 in der zweiten »Bürgerbeteiligung Radkonsens« konkretisiert werden. Inwieweit auch diejenigen Verbände und Organisationen in den »Radkonsens« eingebunden werden, die einer Förderung des Radverkehrs zulasten des motorisierten Individualverkehrs skeptisch bis ablehnend gegenüberstehen, bleibt abzuwarten.

Das Bypad ist ein Verfahren zur Erhebung des Ist-Zustands der Radverkehrspolitik und zur Definition von Maßnahmen in einer Kommune. Radverkehrspolitik soll effizient gestaltet werden. Nach Bewertung des Ist-Zustands werden verbindliche Qualitätsziele in einem Plan definiert. Damit ist es möglich, die Entwicklung des Radverkehrs systematisch zu betreiben und zu beobachten. Im Ergebnis soll ein »Punkteplan zur Förderung des Radverkehrs« entstehen, Qualitätsmerkmale für die Weiterentwicklung des Radverkehrs werden für die Stadt Mainz festgelegt. Die Maßnahmen sind konkret benannt und beinhalten messbare Ziele. Durch die Beteiligung der verschiedenen Akteure soll ein abgestimmter Gesamtplan entstehen. Verkehrsdezernentin Eder kündigte im Oktober 2019 an, diesen »Punkteplan« vor oder direkt nach der Sommerpause 2020 dem Mainzer Stadtrat zum Beschluss vorlegen zu wollen.



Verkehrszeichen: Regelverletzungen

Verkehrszeichen, die niemand sieht oder versteht, geringer Kontrolldruck, Bußgelder, die nicht wehtun: Was tun?

Es ist die Regel, nicht die Ausnahme. Der Platz zwischen Kötherhofstraße und Große Langgasse, der offiziell Anfang März als Maria Einsmann-Platz benannt wird, steht voll. Mit Fahrzeugen. Die hier parken. Was grundsätzlich verboten ist, denn es handelt sich um einen verkehrsberuhigten Bereich, der über entsprechende Beschilderung so ausgewiesen wird.

Geahndet wird dieses Vergehen, sofern es »entdeckt« wird, mit 10 Euro. Bald wird es teurer: Der Bereich wird als Fußgängerzone ausgewiesen, dann wird bei verbotswidrigem Parken umgehend abgeschleppt und zu den Abschleppkosten kommen noch die Kosten für das ordnungswidrige Parken in der Fußgängerzone in Höhe von 30 Euro hinzu. Ob das als »erzieherische Maßnahme« Wirkung zeigt und die Menschen davon abhält, ihr Fahrzeug »eben mal schnell« auf dem Platz zu parken und um die Ecke einzukaufen? Es

ist deutlich geringer geworden. Das Verkehrsaufkommen in der Bushaltestelle Höfchen. Seit Juni 2018 hat DER MAINZER in acht Artikeln die verbotswidrige Durchfahrt thematisiert. Laut Verkehrszeichen ist die Durchfahrt einzig und allein Bussen und Taxen erlaubt. So lange die Große Langgasse nur in einer Fahrtrichtung befahrbar war, wurde die Fußgängerzone Ludwigsstraße samt der Bushaltestelle Höfchen als Ausweichstrecke benutzt. Das Thema, Verkehrskontrollen in den Mainzer Fußgängerzonen, mag niemand. Die Kommune weist eine Fußgängerzone aus, verbietet die Durchfahrt einer Bushaltestelle - und eine Landesbehörde, die Polizei soll kontrollieren, ob das eingehalten wird. In Zeiten, in denen alle, die von Staatswegen irgendetwas kontrollieren sollen, alle Hände voll zu tun haben, ist das besonders schwierig.

Es gibt keine Ausnahmegenehmigung!

Täglich fahren Dutzende, wenn nicht Hunderte von Fahrradfahrer/-innen durch die Bushaltestelle. Alle, ausnahmslos, verstoßen gegen die Straßenverkehrsordnung, was mit einem Bußgeld von 15 Euro geahndet werden könnte. Ebenso alle Fahrzeuge, die nicht Bus oder Taxi sind oder Polizei und Rettungsdienst im Einsatz. Zum wiederholten Male bestätigte die Mainzer Pressestelle dem MAINZER: es gibt für die Durchfahrt der Bushaltestelle Höfchen keine Ausnahmegenehmigung. Keine. Einzige.

Der Geschäftsführer von Kastelplast antwortete auf die Frage, mit welcher Berechtigung ein Fahrzeug seines Unternehmens durch die Bushaltestelle Höfchen fährt: Selbstverständlich würde sich sein Unternehmen an die Verkehrsregeln halten und es lägen alle erforderlichen Genehmigungen vor. Von der Stadt Mainz kann diese Genehmigung nicht sein. Die Frage, wie der Kastelplast-Geschäftsführer sicherstellt, dass sich die Fahrer des Unternehmens an die »nötigen Vorschriften« halten und dass »der Lieferverkehr rechtskonform« ausgeführt wird, blieb bis Redaktionsschluss unbeantwortet.

Dieter Hanspach, Vorsitzender der Mainzer Tafel e.V. weiß, dass die Fahrzeuge des Vereins, der Nahrungsmittel abholt, um sie kostenlos im Laden in der Heidelbergerfaßgasse abzugeben, keine Berechtigung haben, durch die Bushaltestelle Höfchen zu fahren. Es geschieht dennoch, was in der Eigenverantwortung der Fahrer liegt. Die, das stellt der Vereinsvorsitzende klar, von ihm daran erinnert werden, dass auch sie sich an Verkehrsregeln zu

halten haben.

Vorbilder sind gefragt

Würden die Vorgesetzten in den stadtnahen Unternehmen, von Mainzer Stadtwerke bis Wirtschaftsbetrieb ihren Mitarbeitenden erklären, dass auch sie sich an Verkehrsregeln zu halten haben und diese Bushaltestelle nur durchfahren dürfen, wenn sie »im Einsatz« sind, würden die Vorgesetzten der Hilfsorganisationen ihren Mitarbeitenden erklären, dass Einkaufen in der Fußgängerzone kein Einsatz ist, hätten die Busfahrer/-innen in der Bushaltestelle mehr Platz und die Fahrgäste könnten sicherer den Bussteig wechseln.

| SoS

[Große Langgasse: Das Miteinander will gelernt sein](#)



Ist das erlaubt?

Bei Rot über die Ampel fahren oder

laufen, in der Fußgängerzone parken, als Seniorin auf dem Bürgersteig radeln: Wen interessieren heutzutage noch Verkehrsregeln?

DER MAINZER glaubt an das Gute im Menschen und geht davon aus, viele Menschen wissen schlicht nicht (mehr), wann welche Verkehrsregel greift. Um etwaige Unsicherheiten zu beseitigen, greifen wir einzelne Situationen heraus, die in Mainz und Rheinhessen durchaus üblich sind, halten sie fotografisch fest und fragen die Polizei oder die Verkehrsüberwachung, ob das erlaubt ist.

PKW oder was?

Mittenmang. Wäre das Gerät nicht so groß, würde es im Gewühl der Fahrräder untergehen. Weil es aber so groß ist, fällt es auf und: es behindert diejenigen, die ihr Rad hier an den Fahrradbügeln anschließen oder wenigstens abstellen wollen.

Das Gerät hat vier Räder, ein großes Nummernschild - ergo ist es doch gleichzusetzen mit einem PKW, oder? Wieso parkt es dann auf dem Bürgersteig zwischen den Fahrrädern?

Die Pressestelle der Stadt Mainz kennt sich aus. Pressesprecher Marc Andre Glöckner erklärt: »Als diese Art Fahrzeuge neu auf den Markt kamen, waren sie nicht typisiert und wurden als ‚landwirtschaftliche Fahrzeuge‘ zugelassen. Kontrolliert werden sie aber als PKW - das heißt, sie dürfen nur dort stehen, wo auch PKW parken dürfen. Mit Ausnahme der extra dafür ausgewiesenen Flächen dürfen diese Fahrzeuge nicht auf dem Gehweg parken.« Heißt: hier an dieser Stelle hat das Gerät gar nichts zu suchen.

Geprüft habe die Verkehrsverwaltung bei der Gelegenheit auch, ob diese Fahrzeuge überhaupt in die Umweltzone fahren dürfen. Ergebnis: »Ja, die Fahrzeuge dürfen in die Umweltzone einfahren, da sie als landwirtschaftliche Fahrzeuge zugelassen werden und diese Fahrzeugkategorie generell rechtlich ausgenommen ist.«



Immer wieder: Mainz außer Kontrolle?

Die Rückmeldungen von den Lesenden lauten ausnahmslos: »Bleiben Sie bitte dran an dem Thema Straßenverkehr+Sicherheit+Kontrolle«. Was meinen die Stadtratsfraktionen dazu?

Im MAINZER-Interview in der August-Ausgabe sagte Heiko Arnd, Leiter der Polizeiinspektion Mainz 1, Bußgelder und Kontrolldruck, also die Wahrscheinlichkeit bei einem Vergehen erwischt zu werden und bezahlen zu müssen, würden dazu beitragen, die Straßenverkehrsordnung zu beachten. Die Chance, dass Straßenverkehrsteilnehmer/-innen auf Verkehrsschilder achten und sie befolgen ist also größer, wenn sie häufiger dazu »aufgefordert« werden: durch Kontrollen, durch Bußgelder.

Heiko Arnd sagte aber auch, die Polizei habe viele andere Aufgaben und müsse bei Kontrollen des fließenden Verkehrs immer Schwerpunkte setzen. Den gesamten Verkehr rund um die Uhr zu kontrollieren sei schlicht unmöglich, man konzentriere sich auf die Kontrolle der bekannten Unfallschwerpunkte.

Gleichzeitig leiste die Polizei durch Information und Aufklärung Präventionsarbeit, um Gefährdungen und Unfälle zu vermeiden.

Im Grunde bedeuten die Aussagen eine Quadratur des Kreises: Kontrollen und Bußgelder machen Sinn, um die Uneinsichtigen davon abzuhalten, auf Kosten anderer zu tun und zu lassen, was sie wollen, dabei sich und andere zu gefährden. Aber es gibt zu wenig ausgebildete Kräfte, die solche Kontrollen durchführen. Und weiter? Alle, die wollen, befahren verkehrswidrig die »Lu« und die Bushaltestelle Höfchen? Muss die Gesellschaft das so akzeptieren?

DER MAINZER fragte die Vertreter/-innen der Stadtratsfraktionen: »Welche Maßnahmen kann Ihre Fraktion im Mainzer Stadtrat ergreifen, um die Sicherheit der Passanten auf der »Lu« und die Sicherheit von Fahrgästen der Mainzer Mobilität sowie Passanten im Bereich der Bushaltestelle Höfchen zu gewährleisten?« Einig sind sich CDU, SPD, Bündnis 90/Grünen, FDP und ÖDP, dass die Rathausfraktionen keinen, bzw. nur geringen Einfluss haben, da die Kontrolle Aufgabe der Polizei sei. Allenfalls durch Anfragen bei der Verwaltung könne die Politik »Einfluss« nehmen. Thomas Gerster, verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Stadtratsfraktion, ergänzt, die CDU würde es begrüßen, wenn in diesem Bereich verstärkt kontrolliert würde. Das gelte auch für Radfahrer, denen es ebenfalls nicht gestattet ist, die Bushaltestelle Höfchen auf der Straße zu durchqueren. Die SPD-Fraktion meint, »wir wirken gerne noch einmal in den entsprechenden Gremien darauf hin, dass an solchen Punkten Schwerpunktkontrollen durchgeführt werden.« Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN geht davon aus, »wenn sich ein vermehrtes Befahren der Fußgängerzone ergibt, wird sicherlich auch absehbar wieder verstärkt kontrolliert.« Walter Koppius schreibt, die FDP nehme die Anfrage zum Anlass, die Verwaltung zu bitten, mit der Polizei im Herbst eine konzertierte Aktion gegen das Durchfahren durchzuführen. Die ÖDP sieht Oberbürgermeister Michael Ebling politisch in der Pflicht, diesbezüglich bei der Polizei vorstellig zu werden. Man werde ihn jedenfalls dazu drängen, schreibt Wilhelm Schild.

| SoS

[Fördern Bußgelder die Einsicht?](#)



Fußgängerzone: Schutz durch Poller?

In der MAINZER-Juli-Ausgabe haben wir uns dem Thema »Mainz außer Kontrolle« gewidmet, u.a. die Wildparkerei zwischen Ball- und Schillerplatz dokumentiert. Mittlerweile ist eine Zufahrt »abgepollert«.

Der Bereich zwischen Ball- und Schillerplatz ist beliebt - unter den Autofahrenden, die keine Lust haben ihr Fahrzeug im fünf Gehminuten entfernten Karstadt-Parkhaus oder im fußläufig etwa zehn Minuten entfernten Proviantamt-Parkhaus abzustellen und dafür Gebühren zu zahlen. Da es sich hier um eine angeordnete Fußgängerzone und in Teilbereichen zudem um eine Feuerwehrezufahrt handelt ist die Mainzer Verkehrsüberwachung häufig unterwegs - und wurde der Wildparkerei dennoch nicht Herr. Genauso wenig wie sie verhindern konnte, dass die hier parkenden Fahrzeuge ganz bequem aber absolut verkehrswidrig über die Fußgängerzone Schillerplatz in die Gaustraße oder in die Schillerstraße fahren.

Bereits in der Vergangenheit war versucht worden durch Poller dem Treiben

Einhalt zu gebieten. Die, so schreibt Pressesprecher Ralf Peterhanwahr, seien mehrfach umgefahren oder herausgeholt worden. Derlei komme im Stadtgebiet leider häufig vor. Ende Juli 2018 wurde ein neuer Versuch gestartet. Seither gestatten drei Poller eine Durchfahrt nur denjenigen, die über einen Schlüssel verfügen. Was, wie das Foto, aufgenommen am ersten August-Montag, vormittags, belegt, keine Wirkung zeigt. Wer hier parken will, fährt von der Weißliliegasse durch die Feuerzufahrt in die Fußgängerzone – die Beschilderung ist eindeutig. Laut Peterhanwahr ist der »Schleichweg« bekannt, kann aber nicht »verbaut« werden, da im Umfeld zulässige Stellplätze angesiedelt sind, die erreichbar bleiben müssen.

In jenen Bereichen, wo widerrechtlich geparkt werde, müsse daher, wie herkömmlich und trotz der Poller, das Verkehrsüberwachungsamt agieren. Die Mitarbeiter/-innen hätten den Bereich aufmerksam im Auge. Das Buß-/Verwarnungsgeld bei Verstößen beträgt hier übrigens 30 Euro.

| SoS



Wer kann der fährt. Wer kann der parkt.

Die Ludwigsstraße ist eine

Fußgängerzone, die Bushaltestelle am Höfchen darf nur von Bussen und Taxen befahren werden und für das Parken auf Mainzer Plätzen bedarf es einer Ausnahmegenehmigung. Nur, wen interessiert das überhaupt?

Seit den 90er Jahren ist die Ludwigsstraße für den Durchgangsverkehr gesperrt. Wer sie befahren will braucht eine Ausnahmegenehmigung. Komplette gesperrt ist der Straßenabschnitt an der Bushaltestelle Höfchen - sogar für Fahrzeuge, die eine Ausnahmegenehmigung für das Befahren der Fußgängerzone haben. Die Beschilderung ist eindeutig. Sie erlaubt die Durchfahrt ausschließlich für Busse und Taxen. Selbst Fahrradfahrer haben hier nichts verloren.

Seit Anfang des Jahres hat sich das Verkehrstreiben auf der Lu noch einmal verschärft, so hat es den Anschein. Die Große Langgasse ist nur in eine Richtung zu befahren, wer den Umweg über die Rheinstraße scheut, fährt eben durch die Fußgängerzone »Lu« und die Bushaltestelle Höfchen, um schneller zur Quintinsstraße und über Flachsmarkt und Bauhofstraße Richtung Kaiserstraße und Neustadt zu kommen. Oder alles retour.

Ob der Eindruck, die Lu habe sich in eine ganz normale Verkehrsstraße verwandelt stimmt, und welche Möglichkeiten es gibt, die bestehende Verkehrsregelung durchzusetzen, sind die Ausgangsfragen für diese Reportage.

Gefahr für die Fahrgäste?

Der erste Schritt war eine über mehrere Tage und zwei Wochen lang durchgeführte Zählaktion: Jeweils 15 Minuten lang wurden alle Fahrzeuge gezählt, die über die »Lu« kommend sowie von der Alten Universität kommend das Höfchen durchfahren. Fahrzeuge bedeutet, LKWs und PKWs jeder Art - auch jene, die eine Ausnahmegenehmigung für das Befahren der Fußgängerzone haben. Denn auch die dürfen, laut der Beschilderung, diesen

Abschnitt nicht befahren. Nicht mitgezählt wurden Taxen und Busse. Ergebnis: Vormittags waren die meisten Fahrzeuge unterwegs, 15 bis 28 in einer Viertelstunde. Bei einem Mittelwert von 21,5 bedeutet das in einer Stunde 86 Fahrzeuge, die widerrechtlich den Bereich der Bushaltestelle befahren. Hier fanden zudem mehrmals Überholaktionen mit plötzlichen Bremsvorgängen statt, weil auf der Gegenseite ein Bus oder ein anderes Fahrzeug in die Bushaltestelle einfahren wollte. Außerdem mussten Busse immer wieder vor der Bushaltestelle warten, bis die widerrechtlich die Bushaltestelle durchfahrenden Fahrzeuge Platz gemacht hatten. Stellenweise herrschte zwischen den beiden Bussteigen ein kaum zu überblickendes Durcheinander von Fahrzeugen (Foto u.).



Vor diesem Hintergrund wollte DER MAINZER von der Mainzer Mobilität wissen, was unternommen werde, um die Sicherheit der Fahrgäste in der Bushaltestelle Höfchen zu gewährleisten? Pressesprecher Michael Theurer antwortet schriftlich: »Die MVG kann wenig unternehmen, da eine mögliche Gefahr ausschließlich durch Dritte entsteht und es sich um den öffentlichen Straßenbereich handelt. Werden dort von den Verkehrsteilnehmern alle Regeln eingehalten, gibt es aus unserer Sicht keine Gefahr. Zudem spielen sich die beschriebenen Szenen im Fahrbahnbereich, also im öffentlichen Straßenbereich ab. Wir sind da nicht zuständig, auch wenn es auch unsere Fahrgäste betrifft. Es ist aber natürlich dennoch nicht gut, wenn so etwas passiert.« Auf die Frage, ob die Mainzer Mobilität die Polizei auffordern kann, den Verkehr vor den Einfahrten in die Bushaltestelle Höfchen zu kontrollieren, antwortet Theurer: »Eine Kontrolle der Einfahrt in den Fußgängerzonen Höfchen/Lu wäre sicher wünschenswert, wir werden diesbezüglich noch mal Rücksprache halten mit der Stadt und der Polizei.«

Pressesprecher Alexander Koch von der Mainzer Polizei beantwortete die MAINZER-Fragen schriftlich und telefonisch. Seit Einführung der Großbaustelle Große Langgasse, so Koch, seien mehrere Kontrollstellen eingerichtet worden. Bei den Kontrollen sei insbesondere auf die verbotswidrige Benutzung der Fußgängerzone geachtet worden, da es durch dieses Fehlverhalten vorkam, dass Fußgänger behindert oder gar gefährdet wurden.

Koch verweist auf insgesamt zwölf Kontrollen in diesem Bereich - allerdings wurden bis auf zwei Kontrollen alle dabei erfassten Daten bereits gelöscht. Das sei aus Gründen des Datenschutzes vorgegeben, so Koch. Drei Monate nach einer Kontrolle müssten alle dabei erhobenen Daten gelöscht werden. Einzig die Tatsache, dass eine Kontrolle stattgefunden habe fließe in solchen Fällen in die Polizeistatistik ein. Im Nachhinein ließe sich somit weder die Anzahl der Verkehrsverstöße noch die Anzahl der Bußgelder ermitteln. Allein zur letzten Schwerpunktkontrolle am 31. März 2018 liegen die Erfassungsdaten noch vor: Zwei Polizeibeamte kontrollierten von 15.30 bis 16.15 Uhr elf Fahrzeuge, von denen sechs eine Ausnahmegenehmigung zum Befahren der »Lu« hatten. Allerdings, ergänzt Koch, seien in dieser Zeit weitere Fahrzeuge über die »Lu« gefahren, die nicht kontrolliert werden konnten. Der Polizeisprecher hebt hervor, dass seit Einrichtung der Großbaustelle Große Langgasse am 15. Februar 2018 kein einziger Unfall im Bereich »Lu/Höfchen« gemeldet worden sei. Außerdem erläutert Koch, dass die Polizei ihre Kontrollmaßnahmen nicht daran orientiert, wo sie am meisten Bußgelder eintreiben könne. »Ziel ist es, den Verkehrsunfall in seiner Entstehung zu verhindern.«

Mainz parkt auf seinen Plätzen

Egal an welchem Wochentag, egal zu welcher Uhrzeit: auf Mainzer Plätzen und in Mainzer Fußgängerzonen sind immer Fahrzeuge abgestellt. Wer eine Ausnahmegenehmigung für das Befahren der Mainzer Fußgängerzonen hat, ist auch berechtigt, auf den Plätzen in den Fußgängerzonen zu parken, so steht es auf den gelben Zetteln der Mainzer Stadtverwaltung, die gut sichtbar hinter der Windschutzscheibe platziert sein müssen. Nicht alle Fahrzeuge, die in Fußgängerzonenbereichen parken haben eine solche Ausnahmegenehmigung. Nachforschungen, zwei Wochen lang an mehreren Tagen jeweils vormittags ergaben: sowohl auf dem Gutenberg-, als auch auf dem Ballplatz besaßen von

den jeweils dort geparkten Fahrzeugen im Durchschnitt die Hälfte keine entsprechende Ausnahmegenehmigung (großes Foto o.). Die parkenden Fahrzeuge im Durchgang zwischen Ball- und Schillerplatz (Foto rechts u.), ausschließlich PKWs, hatten, bis auf ein einziges, nie eine Ausnahmegenehmigung.



Ist hier nun Parken erlaubt oder nicht, war die Frage, die, da es sich um »ruhenden Verkehr« handelt, von der Mainzer Pressestelle beantwortet werden musste. Laut Pressesprecher Ralf Peterhan wahr sei hier Parken, entsprechend der Beschilderung nur für Lieferverkehr während der zum Be- und Entladen frei gegebenen Zeiten erlaubt. Denn es handele sich um eine angeordnete Fußgängerzone und in Teilbereichen zudem um eine Feuerwehzufahrt. Das Buß-/Verwarnungsgeld bei Verstößen betrage 30 Euro. Ausnahmeregelungen gelten für schwerbehinderte Verkehrsteilnehmer/-innen mit blauer Sonderparkberechtigung während der Ladezeiten sowie für alle Fahrzeuge, die Sonderrechte haben (z.B. Polizei, Rettung und Feuerwehr) als auch für Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung, die von der Straßenverkehrsbehörde erteilt wurden. Kontrollen führt hier das Verkehrsüberwachungsamt durch, das seit Jahresbeginn bis Ende April 2018 hier 24 Mal kontrolliert hat. Aufgrund einer Beschwerde avancierte er zum Schwerpunktbereich und wurde allein seit Anfang Mai 34 Mal kontrolliert. Dabei wurden in der Regel zwei bis drei abgestellte Fahrzeuge angetroffen, teils mit Ausnahmegenehmigungen. Hatten sie keine, erfolgten Verwarnungen, im Extremfall ein Schlepp. Insgesamt halte sich das Fehlverhalten aber »in gewissen Grenzen«. Über möglicherweise abzapollende Durch- und Zufahrtsbereiche könne erst nach der Johannismacht nachgedacht werden.

Kommentar: Das falsche Signal?

Das Thema Sicherheit und Kontrollen ist eines, über das nicht gerne öffentlich gesprochen wird. Die Mainzer Mobilität befürchtet, die ruhende Debatte über den Busverkehr in der Fußgängerzone könnte wieder aufflammen. Also lieber nicht zu oft darauf hinweisen, dass es für die Busfahrer/-innen anstrengend ist, den eh schon geringen Platz an der Bushaltestelle Höfchen mit anderen Fahrzeugen teilen zu müssen. Polizei und Verkehrsüberwachung haben zu wenige Kräfte, um überall dort, wo Kontrollen und Bußgelder regelwidriges Verhalten und die Gefährdung anderer verhindert, präsent zu sein. Und die, um die es hauptsächlich geht, die Fahrgäste und die Flanierer in der Fußgängerzone, denen bleibt nichts anderes übrig, als sich zu arrangieren. Das kann als Signal verstanden werden: Wer sich nicht um Verkehrsregeln schert, hat kaum etwas zu befürchten. Wer sich an Verkehrsregeln hält, ist selbst schuld.

| SoS



Die Mainzer CDU müht sich redlich...

...und kann dennoch nicht punkten. Substanzielles Wachstum über die angestammte Wählerklientel hinaus, ist kaum möglich. Es bräuchte zündende Themen, mit denen insbesondere die jüngeren und mittelalten Mainzer/-innen zu einem Kreuz bei der CDU bewegt werden könnte.

Die CDU hat mit 18 Mandaten im Stadtrat eine Stimme mehr als die zweitstärkste Partei SPD, die Christdemokraten stellen sechs von 15 Ortsvorstehern, sind nach der SPD die Mitgliederstärkste Partei in Mainz - und spielen politisch nur eine Statistenrolle. Nun gibt es in der Mainzer Politik genügend Aufreger, zu denen sich die CDU auch regelmäßig äußert und eigene Vorschläge einbringt. Die aber »versanden« solange die Mehrheit im Stadtrat nicht gewillt ist, auf sie zu reagieren.

Der letzte Dezernent im Stadtvorstand mit CDU-Parteibuch musste 2011 der Grünen Katrin Eder Platz machen, seither hat die Partei keinen offiziellen Draht mehr in die Stadtverwaltung. Was unternimmt die Partei, um wieder mitzuspielen? DER MAINZER sprach mit Sabine Flegel und Hannsgeorg Schöning.

Welche inhaltlichen Schwerpunkte setzt die Partei und wie gestaltet sie die Oppositionsarbeit?

Sabine Flegel, als CDU-Kreisvorsitzende, für die Parteiarbeit zuständig: »Wir haben neue Formate eingeführt und organisieren publikumswirksame Veranstaltungen - zuletzt den Neujahrsempfang mit 300 Besuchern, am 14. Februar den politischen Aschermittwoch im Festzelt auf dem Gutenberg-Platz - da kann jeder kommen. Wir gehen zu den Menschen, nutzen die direkte Ansprache in den jeweiligen Quartieren, gehen dahin, wo es brennt, z.B. bei den Umbaumaßnahmen in der Hauptstraße Mombach, da haben wir den Baustellenmanager durchgesetzt oder auf den Gonsbachterrassen, da haben

wir das Problem der Netzanbindung für die Bewohner - nach zehn Jahren - endlich gelöst. Ab Februar werden wir einen neuen Mitglieder-Dialog initiieren, wir wollen uns die Meinungen zu dem Thema Rheinbrücken anhören, damit der Dampf entweichen kann, der da im Kessel steckt. Außerdem wollen wir verstärkt den Sachverstand der Bürger mit einbeziehen, z.B. bei Verkehrsthemen.«

Hannsgeorg Schönig, Vorsitzender der CDU-Fraktion im Mainzer Stadtrat: »Wir kümmern uns um alle aktuelle Themen wie die Entwicklung der ‚Lu‘ oder jüngst zum Römischen Theater und thematisieren immer wieder die Verkehrssituation in Verbindung mit den Baustellen, die unendlichen Staus. In der letzten Stadtratssitzung haben wir bspw. in einem Antrag gefordert, die Planung der Infrastruktur stärker mit den Landkreisen Alzey/Worms und Mainz/Bingen abzustimmen. Überall entstehen Neubaugebiete, nicht nur in Mainz, die Gewerbegebiete werden erweitert - wie sollen denn die Menschen und Waren an ihre Bestimmungsorte kommen, ohne entsprechende Wege? Dieser Antrag wurde übrigens mit den Ampelstimmen angenommen - so wie wir zum Wohle der Stadt öfter gemeinsam mit der ‚Ampel‘ stimmen, z.B. bei Anträgen zur »Lu‘, zum ‚Bibelturm«, kürzlich zur Übertragung des Taubertsbergbades an die Mainzer Stadtwerke...«

Flegel: »... während vernünftige und wichtige Anträge der CDU einfach abgeschmettert werden, wie ‚Ist Luisa hier‘ oder der Antrag zum Mainzer (Mehrweg-) Becher.«

Schönig: »Ein anderes Thema, das wir immer wieder in den Stadtrat bringen, ist die Wohnraumentwicklung: Geschosswohnungsbau und Nachverdichtung, das passiert überall, was aber ist mit den bezahlbaren Einfamilien- oder Reihenhäusern, von denen gerade viele junge Familien träumen? Und wo ist Platz für gehobenen Wohnungsbau? Wo sind große Grundstücke, die Menschen, die sich das leisten können und eben nicht im Geschosswohnungsbau leben wollen, bebauen können? Warum leben so viele Professoren der Mainzer Uni in Nieder-Olm?

Weil es dort Platz gibt für ihre Häuser! Es muss Wohnungsbau geben im Niedrigpreissegment genauso wie im Hochpreissegment. Außerdem: die Grundstücke, die aktuell bebaut werden, wie der Zollhafen, das Gelände der ehemaligen Peter-Jordan-Schule, am Heilig-Kreuz-Weg: die sind der Stadt zufällig in die Hände gefallen - es gab und es gibt keine Strategie, wie der

stetig wachsenden Bevölkerung adäquater Wohnraum zur Verfügung gestellt werden kann! Deshalb plädieren wir weiterhin für einen neuen Stadtteil. Unser Vorschlag für einen neuen Stadtteil wurde abgeschmettert, ja, aber das hindert uns nicht daran, weiterhin strategische, zukunftsorientierte Vorschläge zu machen - allerdings müssen wir das noch intensiver in die Öffentlichkeit tragen.«

Wie funktioniert Oppositionsarbeit ganz praktisch?

Schönig: »Wir bekommen als Stadtratsmitglieder natürlich die gleichen Infos zur Verfügung gestellt, wie die anderen Parteien auch, das ist oft die Grundlage, um entsprechende Anträge formulieren zu können. Außerdem bieten sich immer wieder Bürger an, die sich hauptberuflich zum Beispiel mit Verkehrsplanung befassen und uns entsprechend fachlich beraten - wir brauchen den Sachverstand solcher Experten, denn wir sind ja alle Ehrenamtler und in unseren Erwerbsberufen nicht mit solchen Angelegenheiten befasst.«

Der Stadt Mainz droht ein Dieselfahrverbot - und die CDU fordert einen umfangreichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Ist das zeitgemäß?

Flegel: »Wir erleben es Tag für Tag, Blech an Blech: wie viel Feinstaub verursacht denn der Stillstand auf den Mainzer Straßen? Der Verkehr muss fließen! Eine starke Wirtschaft braucht fließenden Verkehr und der verursacht weniger Feinstaub. Laut Prognosen wird der Verkehr um 10-15 % zunehmen, überall entstehen neue Wohngebiete, also müssen wir die Infrastruktur anpassen an die Bedürfnisse: die Logistiker in Hechtsheim, die brauchen eine ausgebaute Rheinhessenstraße, im Landkreis gibt es mehr Menschen, die Gewerbegebiete sollen weiter wachsen.«

Schönig: »In 20 Jahren sind die Fortbewegungsmittel andere, dann haben wir den Verbrennungsmotor hinter uns gelassen, die Diskussion über Stickoxide ist vom Tisch - aber es braucht weiterhin Wege. Schauen Sie sich die Theodor-Heuss-Brücke an, dort teilen sich Radfahrer und Fußgänger auf jeder Seite einen Verkehrsweg - das kann so nicht bleiben, wenn immer mehr Menschen mit dem E-Bike unterwegs sind, dann braucht es aus Sicherheitsgründen für die Radfahrer einen eigenen Verkehrsstreifen, dazu noch in der Mitte die Citybahn - wo sollen dann noch andere Fahrzeuge fahren?«

Flegel: »Wir brauchen eine neue Rheinbrücke - nur mal so als Idee: wenn z.B. auf der Höhe des Mainzer Straßenbahndepots eine Brücke über den Rhein gebaut würde, käme die auf Wiesbadener Seite in Höhe der Bereitschaftspolizei heraus - beide Gelände gehören dem Staat, man kann also recht leicht darauf zugreifen...«

Schönig: »Demnächst wird die CDU-Stadtratsfraktion einen Antrag einbringen, dass die Verwaltung Varianten für eine neue Rheinüberquerung prüfen soll - in Abstimmung mit den verantwortlichen Wiesbadener Parteifreunden. Noch etwas: Einzelhandel und Dienstleister - alle klagen wegen der Erreichbarkeit, wegen den Verkehrssituationen, viele haben Existenzängste! Wir wollen keine tote Innenstadt! Wir wollen ein langfristiges Konzept! Und wenn das Ziel der Dezernentin Eder tatsächlich eine autofreie Innenstadt ist, dann muss sie das auch so offen kommunizieren! Das würde den Mainzer Einzelhandel ersticken und das muss sie den Einzelhändlern auch offen sagen.«

Die CDU hat vor der Bundestagswahl ein Verkehrskonzept beschlossen, das auch für die Kommunalwahl 2019 gilt. Gefordert werden: drei Rheinbrücken (eine in Mainz, zwei im Landkreis), der sechsspurige Ausbau der A 643 und der A 60, der vierspurige Ausbau der Rheinhessenstraße, ein Autobahnanschluss für Finthen und ein Verzicht auf Tempo-30-Zonen aus Lärmschutzgründenden. Hinzu kommt die Citybahn, deren Bau die CDU befürwortet.

Wie soll das alles finanziert werden, ohne dass die Stadt Mainz immense Schulden anhäufen muss?

Schönig: »Die Rheinhessenstraße ist eine Landesstraße, also muss deren Ausbau das Land finanzieren; die Autobahnen obliegen dem Bund, die Brücken sowohl Land als auch Bund, die Citybahn teilen sich Bund, Land, Stadt und für die Verbesserung des ÖPNV, insbesondere für den Austausch der Dieselsebusse braucht die MVG die Unterstützung des Landes - was in Wiesbaden so funktioniert, dort zahlt das Land Hessen. Zur Finanzlage von Mainz noch folgendes: Die Landesregierung gibt den Kommunen in RLP zu wenig Geld und der Mainzer OB Ebling ist als ehemaliges Mitglied der Landesregierung zu schwach, um das zu ändern - ein Mainzer CDU-OB würde ganz anders auftreten!«

Kommunal- und OB-Wahl 2019/20: Bündnispartner und Kandidat/-in?

Schönig: »Wir schließen ein Bündnis mit ‚radikalen‘ Parteien aus, dazu zählt die AFD genauso wie die LINKE. Ansonsten wissen wir, es gibt kein Wunschkonzert mehr.«

Flegel: »Unser Ziel ist es, so stark zu werden, dass ohne uns keine Koalition mehr möglich ist und ich bin mir sicher, aufgrund unseres Engagements werden wir das auch schaffen: Nach der Kommunalwahl kommt eine Mehrheit im Stadtrat nur zustande, wenn wir mitspielen!«

Schönig: »Für die OB-Wahl 2020 stehen uns genügend Kandidat/-innen zur Verfügung, die aufgrund ihrer Ämter und aufgrund ihrer fachlichen Kompetenzen geeignet sind.«

| SoS