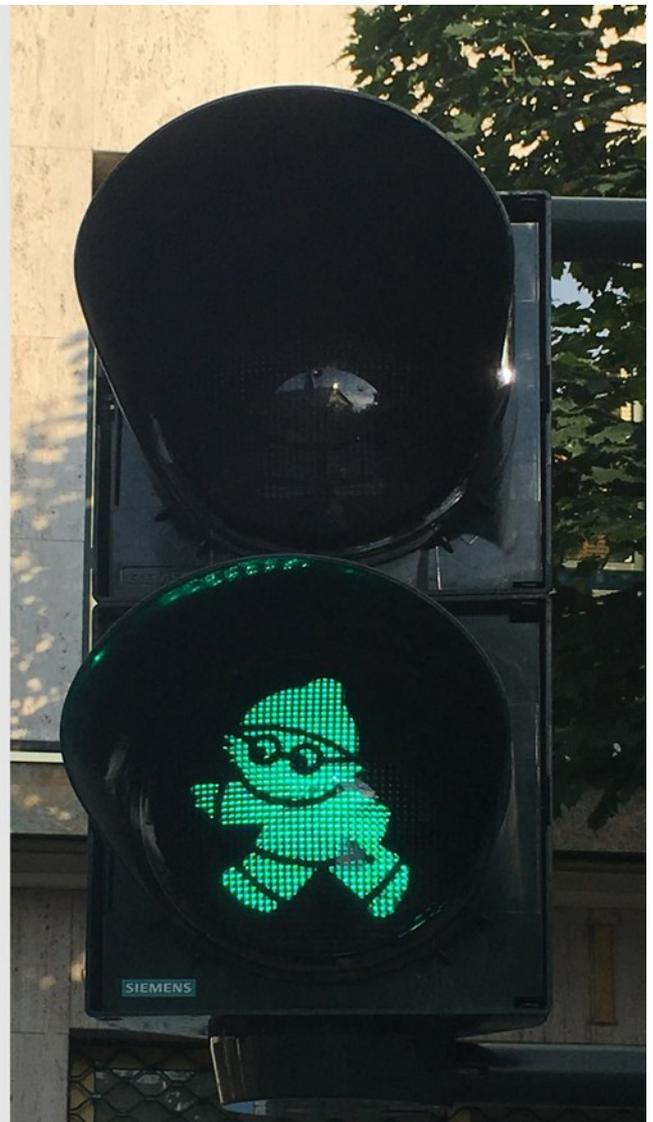


Fußverkehrs-Checks in Mainz



Durchgeführt 2019 vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. im Rahmen des Projekts „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“



www.fuss-ev.de

Das Projekt wird gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit.



www.umweltbundesamt.de



Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

www.bmu.de

I. FUSSVERKEHRS-CHECK-FORMAT

Durch den Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. wurde in Mainz ein zweistufiger Fußverkehrs-Check durchgeführt:

An zwei normalen Werktagen (12. & 13.06.2019) in den Zeiten zwischen circa 9 bis 19 Uhr wurde von den Mitarbeitern des FUSS e.V. (Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar) ein **Fach-Fußverkehrs-Check** im Format „**Blitzlicht**“ durchgeführt. Es handelt sich hierbei um eine recht schnelle und i.d.R. noch nicht in jedes Detail gehende Betrachtung der Zustände. „Blitzlichtartig“ (flashlight) bedeutet, dass die örtliche Situation für eine nur kurze Zeit „beleuchtet“ und betrachtet wird. Das Verfahren setzt weder eine umfassende Ortskenntnis voraus, noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Somit können die Ergebnisse gewisse Ungenauigkeiten und auch Ideen und Vorschläge für Maßnahmen enthalten, die in der Kommune bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Hingegen liegt eine der Vorteile dieses Formats in dem „frischen“ und unvoreingenommenen, von außen kommenden Blick.

Aufbauend hierauf wurde an einem Werktag (14.10.2019; 16:00 – 18:30 Uhr) ein **öffentlicher Fußverkehrs-Check** durchgeführt im Format „**Stadt wahrnehmen**“. 14 zuvor ausgewählte Orte wurden gemeinsam aufgesucht. Jeweils an der Station angekommen, wurden die Teilnehmenden aufgefordert, die Situation vor Ort speziell aus Perspektive der Gehenden genau zu betrachten und persönlich zu bewerten – als „sehr gut“, „eher positiv“, „eher negativ“ oder „schlecht“. In einer vorbereiteten Vorlage gaben die Teilnehmenden ihre persönliche Bewertung zu Protokoll. Anschließend wurden die Bewertungen abgefragt, woraus in der Regel ein Stimmungsbild erkennbar wurde. Schließlich wurden die einzelnen persönlichen Beobachtungen und die Begründungen für die vorgenommene Bewertung abgefragt und in der Gruppe diskutiert. Hierbei waren mitunter gerade solche, aus einer allgemein eher übereinstimmenden Wahrnehmung abweichenden „Minderheiten-Eindrücke“ besonders anregend für die Erörterung der jeweiligen Problemlagen.

Der öffentliche Fußverkehrs-Check wurde u.a. begleitet von Vertreterinnen und Vertretern der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung, dem Behindertenbeauftragten der Stadt, je einer Vertreterin bzw. einem Vertreter des Beirats für die Belange von Menschen mit Behinderungen, des Verkehrsüberwachungsamts, der Polizei, des ADFC, der politischen Parteien ödp und BÜ90/Die Grünen sowie weiteren Bürgerinnen und Bürgern. Die Gruppe an Teilnehmenden umfasste insgesamt 19 Personen, somit haben die erfolgten Bewertungen nur bedingten, quantitativen Aussagewert, sind keinesfalls repräsentativ. Hilfreich sind jedoch die in der gemeinsamen Erörterung deutlich gewordenen, qualitativen Beschreibungen der jeweiligen Situation. Auch ermöglicht dieses Format den einzelnen, die jeweils eigenen Eindrücke mit den Wahrnehmungen und Bewertungen der anderen Teilnehmenden zu vergleichen. Dies fördert die Sensibilisierung für die Belange der Fußgängerinnen und Fußgänger, was bereits ein wesentlicher positiver Effekt des Fußverkehrs-Checks darstellt.

Weitere Informationen zu Fußverkehrs-Checks sind zu finden unter: www.fussverkehrs-check.de.

Dieses vorliegende Protokoll führt die Beobachtungen, Änderungsvorschläge und Diskussionen aus den beiden Fußverkehrs-Checks zusammen. Es versteht sich als Dokumentation sowie als Empfehlung und Arbeitspapier für die Stadtverwaltung und Kommunalpolitik.



Foto: Ilona Hartmann

Naheliegend für Fußverkehrs-Checks und Bemühungen für eine Fußverkehrsförderung konzentriert sich dieser Bericht auf die Perspektive und die Belange der zu Fuß Gehenden. Selbstredend gibt es neben dieser Sichtweise in weitestgehend jeder städtischen Situation regelmäßig auch Ansprüche und Belange der anderen Verkehrsträger – auf deren Darstellung an dieser Stelle aber in der Regel verzichtet wird. Die hier dargestellten Positionen oder Vorschlägen sind in diesem Sinne noch nicht mit eventuell gleichermaßen berechtigten Belangen oder mit wünschenswerten (Komfort-)Regelungen der anderen Verkehrsträger abgeglichen – dieser Ausgleich ist und bleibt die Aufgabe der Kommunalpolitik und der Stadtverwaltung.

Vielerorts wurde zurückliegend bei den unumgänglichen Abwägungs- und Aushandlungsprozessen der Fußverkehr häufig nur unzureichend berücksichtigt:

Nach Aussage des renommierten Verkehrsplaners Heiner Monheim „bleibt der Fußverkehr, die wichtigste und grundlegendste aller Verkehrsarten, weiterhin das Stiefkind der Verkehrspolitik und Planung. Obwohl er bei nahezu allen Mobilitätsvorgängen direkt beteiligt ist, entweder als Hauptverkehrsmittel oder in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln beim Zu- und Abgang oder Umstieg. Trotzdem wird der Fußverkehr in seiner riesigen Quantität meistens übersehen [...]“ (R. Monheim: Wege zur Fußgängerstadt. 2018)

Auch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg konstatiert in dem von ihm herausgegebenen Leitfaden für Fußverkehrs-Checks: „Obwohl der Fußverkehr eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen einnimmt und für einen Großteil der Bevölkerung ein wichtiges individuelles Verkehrsmittel zur Bewältigung der Alltagsmobilität ist, wurde er lange Zeit verkehrspolitisch nicht wahrgenommen.“

Was aber nicht oder nur unzureichend wahrgenommen wird, wird auch in Verwaltungsabläufen wie auch in gesellschaftspolitischen Aushandlungen nicht gebührend berücksichtigt. In diesem Sinne verfolgt dieser Bericht die Absicht, die Belange der zu Fuß Gehenden deutlich zu artikulieren und stärker im „allgemeinen Bewusstsein“ zu verankern.

Impressum:

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

Fotos: FUSS e.V., Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar / Ilona Hartmann (wenn beschriftet)

Allgemeine Hinweise:

Das Protokoll soll weitestgehend die besprochenen Inhalte und Ergebnisse darstellen, legt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die hierin verwendeten Fotos wurden zum Zweck der Dokumentation des Projektes „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ aufgenommen und sind nicht weiterzugeben.

Veröffentlicht im März 2020

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

II. BEOBACHTUNGEN UND VORSCHLÄGE

Fußverkehrs-Check

Der öffentliche Fußverkehrs-Check untersuchte 14 Stationen. Der Fach-Fußverkehrs-Check betrachtete darüber hinaus weitere Punkte (graue Nummern in der Karte). Die in der Karte dargestellten Nummern entsprechen der Nummerierung der nachfolgenden Tabelle.



Kartengrundlage: Stadt Mainz

Beobachtungen entlang der Check-Route:

#1 Holzhofstraße (am Bahnhof „Römisches Theater“)



Die Holzhofstraße verläuft zwischen Neutorstraße und Albanstraße in einer Kurve. Inmitten der Kurve befindet sich ein Fußgängerüberweg (FGÜ) mit Mittelinsel, was Fußgängern ein sicheres Überqueren der Holzhofstraße ermöglicht. Dieser FGÜ liegt zugleich auf einer wichtigen Fußwegeverbindung zwischen dem Bahnhof „Römisches Theater“, der Altstadt und dem westlichen Rheinufer (siehe auch #12 - #14, #17). Positiv ist die dem Bahnhofseingang direkt gegenüber liegende Passage zu bewerten, wodurch Fußgänger ihren Weg zwischen Dagobert- und Holzhofstraße abkürzen können. Des Weiteren erleichtert der FGÜ Fahrgästen den Umstieg von Bahn zu Bus (Haltestelle stadteinwärts) und umgekehrt, da sie dadurch die Holzhofstraße ohne Wartezeit queren können.



Während des Fach-Fußverkehrs-Checks konnten einige Radfahrer beobachtet werden, die den FGÜ zum Queren der Holzhofstraße befuhren.

Der südliche Gehweg ist im Kurvenbereich mit einer Pollerreihe von der Fahrbahn abgetrennt, der nördliche hingegen nicht. An einigen Laternenmasten waren Fahrräder angeschlossen, was darauf hindeutet, dass nicht genügend Abstellmöglichkeiten im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs vorhanden sind. Auf der nördlichen Gehwegseite befindet sich direkt neben dem FGÜ eine Bushaltestelle. Diese ist mit einer Sitzbank und einem digitalen Fahrgastinformationssystem ausgestattet und ist barrierefrei (→ siehe bei „Barrierefreiheit“). Der nahe gelegene Durchgang wie auch die Passage des Bahnhofsgebäudes bieten wartenden Fahrgästen einen gewissen Schutz vor Witterung, einen eigentlichen Warteraum (ohne Konsumzwang) gibt es jedoch nicht.



Barrierefreiheit:

Die Bordsteine sind an der Querungsstelle ausreichend abgesenkt, sodass auch Personen im Rollstuhl, mit Rollator oder Kinderwagen den FGÜ bequem nutzen können. Es gibt auf beiden Straßenseiten und auf der Mittelinsel des FGÜ ein Blindenleitsystem mittels taktiler Bodenplatten und Leitstreifen, die sich farblich jedoch nicht vom restlichen Bodenbelag abheben. Eine gewisse optische Orientierung schafft eine doppelte Reihe aus kleinen Pflastersteinen, bei welcher sich jeder Vierte als weißer Stein deutlich abhebt (Hell-Dunkel-Kontrast). Dagegen heben sich die taktilen Bodenelemente im Bereich der Bushaltestelle (stadteinwärts) deutlich besser vom umgebenen Bodenbelag ab.

Sehbehinderte Menschen können sich per Druckknopf die Abfahrtszeiten der Busse an der Haltestelle ansagen lassen.

Die Meinungen der Teilnehmer des öffentlichen Fußverkehrs-Checks (FVC) lagen hier dicht beieinander – die Mehrheit (11 Personen) bewerteten diesen Ort als eher positiv, fünf Teilnehmer sogar als sehr gut. Positiv wurde angemerkt, dass der Straßenraum über-



Foto: Ilona Hartmann

sichtlich und der FGÜ mit einer Mittelinsel ausgestattet sei. Von solchen Querungshilfen dürfe es in Mainz gerne mehr geben, meinten einige Teilnehmer.

Es gab jedoch auch Kritikpunkte von den FVC-Teilnehmern – zwei Personen bewerteten den Ort als eher negativ. Nach deren Ansicht sei der Ort zu laut, rieche nach Abgasen und es mangle an Stadtgrün. Die Bürgersteige seien zudem zu schmal im Verhältnis zu der großen Anzahl an Fußgängern, die tagtäglich diesen Raum passieren. Da es keinen Radweg, aber ein hohes Verkehrsaufkommen bei nur einer Fahrspur je Richtung gibt, würden manche Radfahrer ordnungswidrig auf dem Gehweg fahren. Zudem seien die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten an dieser Stelle zu hoch.

Ein sehbehinderter Teilnehmer, der von seinem Blindenhund begleitet wurde, wies darauf hin, dass der Kontrast der Blindenleitstreifen zum Gehwegbelag nicht ausreichend sei. Er schlug vor, die taktilen Elemente und Borde weiß einzufärben. Außerdem seien die Rillen für Sehbehinderte mit Langstock kaum ertastbar.

Empfehlungen: FUSS e.V. findet, dass der Raum auf Fußgänger wenig einladend wirkt – mit hohem Verkehrsaufkommen (Abgase / Lärm) und ohne Grün ist es mehr ein Raum zum „Hindurch-Eilen“ als zum Verweilen. Insbesondere an der Bushaltestelle stadteinwärts sollten weitere Sitzmöglichkeiten (bestenfalls überdacht) geschaffen werden. Um Platz für einen solchen Wartebereich zu schaffen, sollte der Gehweg verbreitert werden, was durch Wegnahme der Bushaltebucht möglich wäre, sodass der Bus auf der Fahrspur hält. Damit würde eventuell auch Platz für Straßenbäume gewonnen.

Der vorhandene FGÜ sollte unbedingt erhalten bleiben. In Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist dabei die freie Einsehbarkeit auf den FGÜ für den Fahrzeugverkehr sicherzustellen, insbesondere aus östlicher Richtung (Kurve).

#2 Kreuzung Holzhofstraße / Albanstraße / Dagobertstraße



Die Ein- und Ausfahrt des Parkhauses Römisches Theater münden in die Holzhofstraße und kreuzen dabei den südlichen Gehweg der Holzhofstraße – sie unterbrechen somit zwei mal die Gehbahn. Diese Situation ist durchaus problematisch, da sie etwas unklar ist: Fußgänger sind bevorrechtigt gegenüber Fahrzeugen, die aus der Holzhofstraße in das Parkhaus einfahren. Da aber die Parkhausausfahrt zugleich auch Teil der Albanstraße ist, sind hier querende Fußgänger gegenüber ausfahrenden Pkw wartepflichtig. Ein- und Ausfahrt sind jedoch weitgehend gleich gestaltet, mithin ist die Albanstraße nicht als eine Straße erkenntlich (im Unterschied zu einer bloßen Gehwegüberfahrt). Die Querschnitte der Gehwegüberfahrten bzw. der Albanstraße erscheinen eher großzügig für Kfz.

Die FVC-Teilnehmer bewerteten diese Situation überwiegend negativ. So wurde bemängelt, dass der durchgehende Asphalt-Belag der Ein- und Ausfahrt den Autofahrern eine Bevorrechtigung suggeriere.



Aus dem Parkhaus ausfahrende, sich rückstauende Autos, die in die Holzhofstraße einbiegen wollen, behindern den freien Durchgang für Fußgänger



Foto: Ilona Hartmann

Auch bliebe bei Rückstau der ausfahrenden Autos im Bereich der gekreuzten Gehbahn keine freie Gasse für Fußgänger. Die abschüssige Ausfahrt verleite zudem zum schnellen Fahren. Auf das hier fehlende Blindenleitsystem wurde hingewiesen. Reklamiert wurde auch das Parkhaus Schild zwischen Ein- und Ausfahrt, das für Fußgänger ungünstig im Weg steht. Da das Fahren auf der Fahrbahn der Holzhofstraße für Radfahrer unattraktiv sei, würden diese hier den Gehweg nutzen.

Empfehlungen: Um diese Situation insgesamt eindeutig und fußgängerfreundlicher zu gestalten, schlägt FUSS e.V. vor, die Ein- und Ausfahrt mit einem Fußgängerüberweg (FGÜ) zu markieren, jeweils in der Flucht der Gehbahn des südlichen Gehwegs. Damit wäre eine Vorrangsituation für Fußgänger eindeutig signalisiert. Bei Rückstau der ausfahrenden Pkw bliebe durch den FGÜ eine Gasse für Fußgänger frei.

Alternativ könnte geprüft werden, die beschriebenen Querungsbereiche mit einem Schachbrettmuster zu markieren, um darüber bei allen Verkehrsteilnehmer eine erhöhte gegenseitige Rücksichtnahme aufzurufen. Die ausfahrenden (in die Holzhofstraße einmündende) Fahrzeuge könnten auf querende Fußgänger hingewiesen werden, sei es durch entsprechende Verkehrszeichen oder Markierung auf der Fahrbahn.

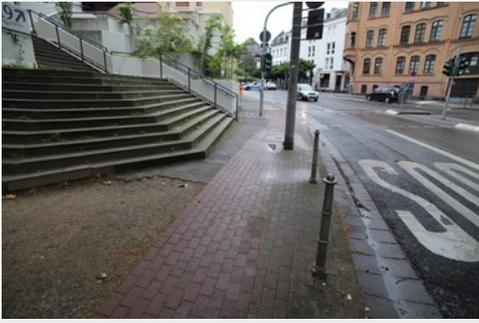
#3 Holzhofstraße im Bereich Hopfengarten



Im Bereich der Bushaltestelle „Altstadt / Holzhof“ quert eine wichtige Fußwegerelation die Holzhofstraße – die Verbindung der Zitadelle mit der Altstadt (Zitadellenweg - Treppenanlage - Querung der Windmühlenstraße - Passage zum Hopfengarten - Augustinerstraße). Die Querung der Holzhofstraße ist hier mit einer Fußgängerampel gesichert. Dabei ist lediglich der nördliche Gehweg mit Bodenindikatoren versehen, auf der südlichen Straßenseite fehlen diese taktilen Elemente jedoch. Die Grün-Phase für Fußgänger beträgt 10 Sekunden (+ 5 Sekunden Räumzeit), in welchen von den Fußgängern vier Fahrspuren und die Mittelinsel zu passieren sind.

Problematisch ist auf der südlichen Seite der äußerst schmale verbliebene Gehweg. Eingeengt von den Stufen der Treppenanlage sowie einem Ampelmast und einer Pollerreihe verbleibt nur ein schmaler Durchgang, in welchem zudem mit roten Pflastersteinen eine Radspur (Breite 1,00 m) markiert ist. Zwar wurde die Benutzungspflicht für den Radweg aufgehoben, die rote Farbe zieht dennoch einigen Radverkehr in diesen engen Seitenraum. Ein Laternenmast und Poller unmittelbar im engen Bereich vor der Treppe (Breite ca. 2,30 m) behindern den Fußverkehr zusätzlich. Diese Situation ist sowohl für Radfahrer wie für Fußgänger gefährlich. Problematisch ist auch die mangelhafte Gehwegoberfläche im Bereich der Platanen.

Die Situation wurde von den FVC-Teilnehmer unterschiedlich bewertet, wobei die negativen Bewertungen deutlich überwogen. Problematisiert wurde insbesondere der zu schmale Gehweg im Bereich



der Treppe. Auch der Aufstellbereich vor der Fußgängerampel (südliche Seite) wurde als viel zu klein bewertet. Der Radweg wurde als gefährlich für Fußgänger beurteilt, woran auch die aufgehobene Benutzungspflicht wenig ändern würde. Aus der Perspektive sehingeschränkter Personen wurde auf die geringen Kontraste hingewiesen, beispielsweise auf fehlende Kantenmarkierungen an den Treppentufen und die sich kaum farblich abzeichnenden Poller.



Empfehlungen: In der Diskussion vor Ort sprachen sich die FVC-Teilnehmer überwiegend dafür aus, den Radverkehr auf der Busspur zu führen, was von FUSS e.V. ebenfalls vertreten wird. In diesem Sinne sollten die roten Pflastersteine auf dem südlichen Gehweg entfernt und auf der Busspur einige Fahrrad-Piktogramme aufgebracht werden.

Auf der südlichen Straßenseite könnte ein Gehweg (und Aufstellbereich) mit ordentlicher Breite erzielt werden, indem man die Mittelinsel und die beiden nach Osten führenden Fahrspuren um ca. 2,5 Meter nach Norden verlegen würde. Der südliche Gehweg könnte somit verbreitert und barrierefrei gestaltet werden, wobei sich diese Aufwertung des Seitenraums bis zur Kreuzung mit der Windmühlenstraße durchziehen sollte (vgl. #15).



Die vorgeschlagene Änderung würde die Verlegung dieser Ladezone um einige Meter nach Osten mit sich bringen, da dabei diese Fläche für die neue Bushaltestelle in Anspruch genommen würde.

Für diese Umgestaltung würden die jetzigen Grenzmarkierungen auf der nördlichen Seite als (einspurige) Fahrbahn beansprucht. Um den abfahrenden Bussen vor Erreichen der Mittelinsel das Einfädeln zu erleichtern (nur noch einspurige Vorbeifahrt an der Verkehrsinsel), könnte die nördliche Haltestelle um einige Meter nach Osten verlegt werden. Dabei könnte durch ein zusätzliches, vorgelagertes Lichtsignal im Bereich der neu positionierten Haltestelle den abfahrenden Bussen ein Vorrang gegenüber den übrigen Fahrzeugen gewährleistet werden. (Eventuell würde auch die Ausbildung einer gewöhnlichen Bushaltestelle genügen, da ansonsten der Busverkehr in westliche Fahrtrichtung mit dem übrigen Fahrverkehr auf der selben Spur gemeinsam geführt wird.) Die Fußgängerampel könnte hierbei ebenfalls um einige Meter nach Osten verschoben werden und läge dadurch direkt in der Achse der Treppenanlage. Die an der Fußgängerampel insgesamt zu querende Fahrbahnbreite würde um eine Fahrspur reduziert.

Vergleiche dazu die Prinzipskizze in Anhang I.

#4 Schönbornstraße



Die schmale Schönbornstraße ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Die beidseitig vorhandenen Gehwege sind durch hohe Bordsteine von der grob gepflasterten Fahrbahn abgetrennt. Mit nur 1,00 Meter bzw. 1,60 Meter Breite sind die Gehwege sehr schmal – sich begegnende Fußgänger müssen auf die Fahrbahn ausweichen. Die ebenfalls schmale Fahrbahn lässt Begegnungsverkehr für Lkw oder Lieferwagen ebenfalls nicht zu – aufeinander treffender Lieferverkehr weicht sich regelmäßig über die Gehwege aus.



Häufig zu beobachten sind auf den Gehweg aufparkende Pkw, wobei mitunter keine Durchgang zwischen Fahrzeug und Hauswand mehr verbleibt. Aus Perspektive der Fußgänger – insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen oder mit Kinderwagen – ist die Schönbornstraße insgesamt sehr unbefriedigend gestaltet, für Rollstuhlfahrer ist sie mitunter unpassierbar.

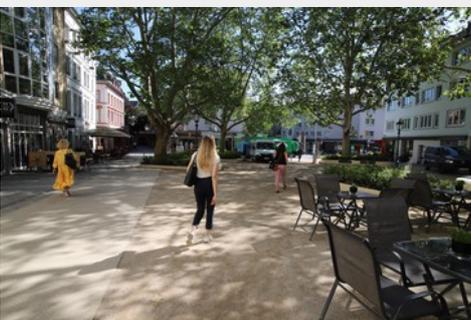


Die FVC-Teilnehmer bewerteten die Schönbornstraße überwiegend negativ. Insgesamt sei die Straße wenig erkenntlich als verkehrsberuhigter Bereich. Neben den oben bereits benannten Mängeln wurde über auf den Gehwegen abgelegter Sperrmüll und häufige Gehwegparker geklagt. So wusste eine Teilnehmerin von einer Anwohnerin zu berichten, dass diese mitunter mit ihrem E-Rollstuhl das Haus nicht verlassen konnte, weil der Hauszugang zugeparkt war. Poller, die solch widerrechtliches Parken verhindern sollten, wurden bereits wiederholt umgefahren.



Empfehlungen: FUSS e.V. plädiert dringlich dafür, diese Straße zu einer „wirklichen“ verkehrsberuhigten Zone umzugestalten. Hierbei sollte das Parken eindeutig geregelt und Falschparken durch bauliche Maßnahmen verhindert werden. Auch Fahrradstellplätze und Aufstellplätze für Müllcontainer (Müllabfuhr) wären dabei zu organisieren. Geprüft werden sollte, ob die Schönbornstraße vom Kfz-Verkehr nur noch in eine Fahrtrichtung befahren werden sollte (Einbahnstraße) und dabei der Verkehr der Gegenrichtung durch die parallele Rochusstraße geleitet werden könnte. Hierdurch würden Fahrzeugbegegnungen vermieden, welche angesichts der schmalen Straße auch für Fußgänger gefährliche Situationen bedeuten. In diesem Zusammenhang verweist FUSS e.V. auf ein Urteil am Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße vom 20.05.2019, dessen ausführliche Urteilsbegründung auf die Schönbornstraße übertragbare Hinweise aufführt. (siehe Anhang II)

#5 Hopfengarten



Der vormals als Parkplatz genutzte, neu gestaltete Hopfengarten macht insgesamt einen sehr freundlichen Eindruck und besitzt nunmehr sehr hohe Aufenthaltsqualität. Hier wird sinnlich erlebbar, welche Qualitäten und Aufwertung des öffentlichen Raums durch eine Verkehrswende erzielt werden können.

Die Neugestaltung des Hopfengarten wurde von den FVC-Teilnehmenden weitestgehend als gut und sehr gut bewertet und diesem eine hohe Aufenthaltsqualität zugesprochen. Angeregt wurde, noch mehr Sitzgelegenheiten zu schaffen. Angemerkt wurde ferner, dass die Hauseingänge nicht barrierefrei gestaltet sind, über den Platz „rasende Radfahrer“ vor allem Kinder gefährden würden sowie die Orientierung für Blinde und Sehbehinderte schwierig sei. Da nur wenig Fahrradständer vorhanden sind, würden Fahrräder häufig ungeordnet abgestellt.



#6 Graben

Im Bereich ab der Einmündung der Weintorstraße bzw. Ende der Fußgängerzone bis zum Übergang in die Neutorstraße und Kapuzinerstraße sind viele Fußgänger zu beobachten. Die Augustinerstraße und der Graben werden hier an fast jeder Stelle gequert. Der Bereich ist verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20).



Die Gestaltung des Übergangsbereich Augustinerstraße in die Straße Graben (nördlicher Bereich) wurde von den FVC-Teilnehmern etwa zu gleichen Anteil eher positiv oder eher negativ bewertet. Einerseits wurde der Situation ein angemessener Kompromiss für die verschiedenen Verkehrsarten zugesprochen, Fußgänger könnten gut queren und der Kfz-Verkehr fahre langsam. Kritische Stimmen verwiesen auf zahlreiche Motorräder und Fahrräder, die auf den Gehwegen parken. Beklagt wurden häufige Falschparker und viel Lieferverkehr auch außerhalb der erlaubten Lieferzeiten. Einige Teilnehmer forderten, die Stellplätze in dem Bereich zu reduzieren und weitere Sitzmöglichkeiten zu schaffen. Aus Perspektive der Blinden und Sehbehinderten seien die Borde nicht gut erkennbar.

Empfehlungen: Die Gestaltung des hier betrachteten Bereichs entspricht weitgehend der einer verkehrsberuhigten Zone. Insofern möchte FUSS e.V. zur Diskussion stellen, ob die Ausweisung als eine solche (Zeichen 325) gegenüber der jetzigen Regelung (Tempo 20; Kfz haben Vorrang) vorzuziehen wäre. Dadurch könnte die Problematik der Orientierung für sehbehinderte Personen entschärft werden.

#7 Holzstraße



Der nordwestliche Gehweg der Holzstraße erschien für die während der Fußverkehrs-Checks beobachteten Situationen ausreichend breit, der südöstliche hingegen zu schmal, wobei auf dieser Seite mehr Fußverkehr zu beobachten war. Auf der südöstlichen Seite wird weitgehend ohne Lücke straßenbegleitend geparkt, entlang der nordwestlichen Seite reihen sich durchgängig quer angeordnete Stellplätze. Während der Fußverkehrs-Checks war in der Holzstraße fast permanent Parkplatzsuchverkehr zu beobachten.



Einige FVC-Teilnehmer bewerteten die Gehwegbreiten als ausreichend. Andere hingegen beklagten, dass der Bürgersteig zugeparkt werde sowie dass in der Holzstraße insgesamt zu viele Autos parken, wodurch die Querung der Fahrbahn fast unmöglich sei. So führe auch die Bordsteinabsenkung (barrierefreie Querung) an der Einmündung der Schlossergasse „ins Nichts“, da auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Anschluss fehlt.

Empfehlungen: In Anlehnung an die Hinweise der FVC-Teilnehmer plädiert FUSS e.V. dafür, die Querungsmöglichkeiten in der Holzstraße zu verbessern. Hierfür müssen die jetzt langen Parkreihen unterbrochen werden. Dafür bieten sich drei Situationen an:



- Haus-Nr. 15 > gegenüberliegend Lücke auf Grund einer Einfahrt
- Haus-Nr. 17 > gegenüberliegend Lücke wg. Ausfahrt Haus-Nr. 18
- Haus-Nr. 21 > Bezug zu gegenüberliegendem Durchgang

Insbesondere auf der südöstlichen Seite sollten Fahrradstellplätze organisiert werden, um auf dem Gehweg ungeordnet abgestellte Fahrräder zu reduzieren. Hierzu sollten jetzige Pkw-Stellplätze am Fahrbahnrand umgewidmet und mit Fahrradbügeln ausgestattet werden.

#8 Kreuzung Rheinstraße / Holzstraße (am Holzturm)



Die Bordsteine im Bereich der Fußgängerfurten sind abgesenkt, es fehlen jedoch taktile Bodenelemente. Die Grünphase für Fußgänger zur Querung der Rheinstraße mit vier Fahrspuren beträgt etwa elf Sekunden. Der Großteil der Fußgänger wird während dieser Grünphase alle vier oder zumindest drei Fahrspuren queren können – langsame Fußgänger (z.B. mit Rollator) werden aber zum Ende der Grünphase eventuell erst die Straßenmitte erreicht haben.

Diese Kreuzung wurde von den FVC-Teilnehmern sehr widersprüchlich beurteilt – acht mal positiv, sechs mal negativ. Im Verhältnis zur langen Wartezeit (Rotphase) sei die Grünphase für Fußgänger sehr kurz – bei starkem Fußverkehr komme es hier häufig zu „Fußgängerstau“. Die vom Kfz-Verkehr ausgehenden Emissionen mit Abgasen und Lärm werden hier als sehr belastend empfunden.

Empfehlungen: Eine Verlängerung der Grünphase für Fußgänger erscheint aus Sicht von FUSS e.V. an der Holzturm-Kreuzung angebracht – zumal die Holzstraße eine wichtige fußläufige Verknüpfung der sehr attraktiven Freiräume Hopfengarten und Holztor / Rheinpromenade darstellt. Entsprechend sollten auch an den anderen Kreuzungen der Rheinstraße die Grünphase für Fußgänger um das selbe Maß verlängert werden: Die „grüne Welle“ für den Kfz-Verkehr in der Rheinstraße würde damit auf deren gesamten Länge einheitlich verkürzt, um die trennende Wirkung der Rheinstraße zu reduzieren. In der Holzstraße sollten im Bereich dieser Kreuzung die Gehwege verbreitert werden (nördöstlich und südwestlich der Rheinstraße). Die derzeit markierten Sperrflächen könnten hierzu zu Gehwegvorstreckungen umgestaltet werden, wobei diese so weit als möglich bis an die Fahrbahnkante der Rheinstraße heranreichen sollen.

#9 Rheinstraße / Ecke Templerstraße

Auf Höhe der Templerstraße (und Templergasse) gibt es keine Fußgängerampeln an der ansonsten mit Lichtsignalanlage (LSA) geregelten Einmündung. Für Fußgänger ist es damit quasi nicht möglich, an dieser Stelle die Rheinstraße zu überqueren.

Die Gehwege in der Rheinstraße nördlich der Templerstraße sind im Bereich der Bushaltestellen sehr schmal, bedingt durch die im Sei-



tenraum organisierten Busbuchten. Auf der südwestlichen Seite fehlt zudem ein Wartehäuschen.

Die FVC-Teilnehmer bemängelten die Gehwege im Bereich der Bushaltestellen als zu schmal. Kritisiert wurde ebenfalls, dass aus der Templerstraße kommende Fußgänger die Rheinstraße nicht ohne Umweg queren können.

Empfehlungen: Um eine direkte fußläufige Verbindung zwischen der Templerstraße und der Tempelergasse (in Fortsetzung dann Ignazgäßchen) zu ermöglichen, sollte an der Einmündung der Templerstraße eine Fußgängerampel zur Querung der Rheinstraße ergänzt werden.

FUSS e.V. schlägt zudem vor, den Gehweg im Bereich der Bushaltestellen zu verbreitern. Dazu sollte die Bushaldebucht aufgelöst werden, sodass der Bus unmittelbar auf der Fahrspur am Fahrbahnrand hält. Damit würde auch ein größerer Wartebereich und Platz für ein Wartehäuschen mit Sitzgelegenheit geschaffen werden. Außerdem könnten dann eventuell weitere Straßenbäume ergänzt werden (Komplettierung der vorhandenen Baumreihe).

#10 Rheinstraße im Bereich Malakoff-Passage



Im Abschnitt zwischen Templerstraße und Holzhofstraße besitzt die Rheinstraße einen Mittelstreifen, der abschnittsweise baulich von der Fahrbahn abgehoben ist. Auf Höhe des Eingangs zur Malakoff-Passage befindet sich auf ca. 20 Metern Breite eine ungewöhnlich breite und schräg angeordnete Fußgängerfurt mit -ampel. Diese mündet auf der gegenüberliegenden Seite jedoch lediglich in das unscheinbare und sehr schmale Hänleingäßchen. (Die Breite der Fußgängerfurt entspricht eher einer Geste – um etwa Verkehrsteilnehmer auf die Shopping-Mall hinzuweisen –, als dass diese für Fußgänger tatsächlich besondere Qualitäten erbringt.)



Fußgänger müssen zum Queren der Straße zweimal zwei Fahrspuren plus Mittelstreifen überwinden. Der Mittelstreifen der Rheinstraße ist an dieser Stelle niveaugleich zur Fahrbahn und lediglich mit weißen Trennlinien von dieser abgegrenzt. Auf beiden Straßenseiten ist der Gehweg jeweils mit Pollern abgesichert und das Parken am Fahrbahnrand verboten. Auf der östlichen Seite ist der Gehweg baulich erhöht. Auf Höhe der Querungsstelle gleichen drei Treppenstufen diesen Höhenunterschied aus. Eine Rampe ermöglicht an dieser Stelle auch mobilitätseingeschränkten Personen ein barrierefreies Wechseln der Straßenseite. Die Grünphase für Fußgänger ist mit elf Sekunden nicht komfortabel, wenn auch für durchschnittlich mobile Personen noch ausreichend. Eine Verlängerung der Grünphase für Fußgänger würde die trennende Wirkung der Rheinstraße reduzieren (vgl. #8). Während der beiden Fußverkehrs-Checks wurde beobachtet, dass sich der Kfz-Verkehr vor allem in Richtung Süden in diesem Bereich staut und zu Beginn der Grünphase für Fußgänger die Querungsstelle noch nicht von den Fahrzeugen geräumt ist.

Die FVC-Teilnehmer bewerteten diese Situation sehr gemischt (1x sehr gut, 2x eher positiv, 4x eher negativ, 2x schlecht). Große Meinungsverschiedenheiten gab es beispielsweise hinsichtlich der Breite der Fußgängerfurt. Eindeutig kritisch gesehen wurden hingegen, dass die Grünphase für Fußgänger zu kurz und der Überweg öfters durch Fahrzeuge zugestellt sei. Es wurde zudem angemerkt, dass hin und wieder Fahrzeuge widerrechtlich auf dem Mittelstreifen parken würden. Auch wurde die mangelhafte Barrierefreiheit kritisch erläutert: Es fehle ein Blindenleitsystem zum Querens der Fahrbahn an dieser Stelle (Markierungen an den Treppenstufen, Tonsignal für Blinde an der Ampel) und der Kontrast zwischen Fahrbahn und Mittelinsel. FVC-Teilnehmer schlugen vor, die Grünphase für Fußgänger zu verlängern und die Mittelinsel baulich leicht anzuheben.

Empfehlungen: FUSS e.V. rät dringend dazu, die Ampelschaltung in diesem Bereich zu überprüfen und möglichst so einzustellen, dass sich kein Rückstau bildet, der die Fußgänger an der Querungsstelle bei Grün behindert. FUSS e.V. stimmt darüber hinaus dem Vorschlag einiger FVC-Teilnehmern zu, die Grünphase für Fußgänger zu verlängern. Außerdem sollte die Querungsstelle durch Verkehrsüberwachungsamt regelmäßig kontrolliert und Falschparker auf dem Mittelstreifen geahndet werden.

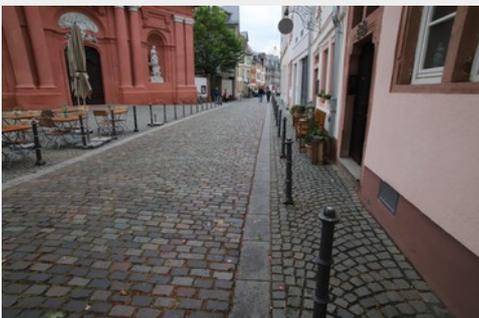
#11 Hänleingäßchen / Kapuzinerstraße



Hänleingäßchen

Das Hänleingäßchen bildet eine Fußwegeverbindung zwischen der Rheinstraße und der Kapuzinerstraße – und stellt damit ein wichtiges Bindeglied im Fußverkehrsnetz zwischen der Rheinpromenade, der Malakoff-Passage und der südlichen Altstadt dar.

Die Pflastersteine sind dekorativ im Schuppenbogenverband verlegt und befinden sich in einem ordentlichen Zustand. Im Bereich der Einmündung in die Kapuzinerstraße ist das Hänleingäßchen aufgeweitet und der Belag durch eine Bordsteinreihe niveaugleich zur Grundstückszufahrt abgegrenzt. Ein Schild weist Fußgängern den Weg zum Dom, gibt aber keine Entfernung an.



Kapuzinerstraße

Die Kapuzinerstraße ist zwischen Graben und Hänleingäßchen als verkehrsberuhigter Bereich mit Einbahnstraßen-Regelung (Radverkehr in beide Richtungen freigegeben) ausgewiesen und baulich anspruchsvoll ausgestaltet. Die Fahrbahn ist in diesem Bereich mit Pollern abgegrenzt und mit grobem Kopfsteinpflaster ausgestattet. Dieser Belag ist vor allem für Menschen mit Rollator unbequem zu begehen bzw. zu überqueren. Bei sich begegnendem Fußverkehr oder Hindernissen am Straßenrand (z.B. Pflanzkübel und Bank eines Geschäfts gegenüber der Kirche St. Ignaz → siehe zweites Foto von oben, links) bleibt jedoch stellenweise keine andere Möglichkeit, als auf jene grob gepflasterte Fahrbahn auszuweichen.



Im Abschnitt zwischen Hänleingäßchen und Dagobertstraße gilt in der Kapuzinerstraße ein Tempo-Limit von 30 km/h und die Gehwege sind baulich von der Fahrbahn abgehoben. In gekennzeichneten Flächen ist das Parken nur für Anwohner mit entsprechendem Parkausweis erlaubt und nur außerhalb der Ladezeit (Ladezone: werktags, 8-19 Uhr). Die Gehwege sind asphaltiert und mit 1,40 Meter bis 1,70 Meter recht schmal.



Insgesamt stellt die Kapuzinerstraße für Fußgänger eine ruhige Alternativverbindung mit Altstadt-Ambiente parallel zur Rheinstraße dar. Der Vorplatz der Kirche St. Ignaz bietet mit seiner ruhigen Lage, den vorhandenen Sitzgelegenheiten (kommerziell durch Gastronomie wie auch nicht-kommerziell), der anschaulichen Fassade des Kirchenbaus und groß gewachsenen Bäumen einen hohen Grad an Aufenthaltsqualität und wirkt sehr belebt.

An dieser Stelle lagen die Meinungen der FVC-Teilnehmer nah beieinander (5x eher positiv, 4x eher negativ). Abzüge in der Bewertung gab es lediglich hinsichtlich der Barrierefreiheit für Menschen im Rollstuhl und Blinde bzw. Sehbehinderte (Boden und Poller wenig kontrastreich), Falschparker in der Ladezone sowie die den Gehweg stark einschränkende Bestuhlung des Lokals (im Sommer).

Empfehlungen: FUSS e.V. schlägt vor, den verkehrsberuhigten Bereich in der Kapuzinerstraße bis zur Einmündung Dagobertstraße zu erweitern (siehe auch #12). Im Zuge künftiger Straßenbauarbeiten (z.B. Leitungsarbeiten) könnte der Straßenbelag ausgewechselt und der Gehweg niveaugleich zur Fahrbahn ausgebildet werden. Auf dem Wegweiser sollte eine Entfernungsangabe (in Minuten) ergänzt werden.

#12 Dagobertstraße zwischen Rheinstraße und Kapuzinerstraße



Beengte Verhältnisse auf dem Gehweg führen dazu, dass Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen.

Östlich der Kapuzinerstraße endet die Dagobertstraße für Kfz in einer Sackgasse, für Fußgänger ist der Durchgang zur Rheinstraße frei. Auf der nördlichen Gehwegseite befindet sich ein einzelner, markierter Stellplatz und die Zufahrt zu einer Kfz-Werkstatt. Der südliche Straßenrand wird vom anliegenden Hotel beansprucht. Eine Reihe von Pflanzkübeln begrenzt einen schmalen Gehbereich auf dem Niveau der Fahrbahn.

Die Überquerung der fünfspurigen Rheinstraße ist durch eine Lichtsignalanlage (LSA) abgesichert. Die Grünphase für Fußgänger ist mit neun Sekunden sehr knapp bemessen. Um die östliche Gehwegseite der Rheinstraße zu erreichen, müssen Fußgänger von der Verkehrsinsel aus eine weitere Fahrspur („freier Rechtsabbieger“) überwinden. Diese Querung ist lobenswerterweise mit einem Fußgängerüberweg (FGÜ) ausgestattet.

Die FVC-Teilnehmer bewerteten diese Situation in der Tendenz als eher negativ. Kritisch beurteilt wurden die zu kurze Grünphase für Fußgänger zum Queren der fünfspurigen, stark verkehrsbelasteten



Rheinstraße, die zu schmalen Gehwege und Hindernisse auf dem Gehweg in der Dagobertstraße sowie die in zu großer Anzahl zur Verfügung stehenden Kfz-Stellplätze. Gemeinsam diskutiert wurde an dieser Stelle darüber, ob die Anwohnerstellplätze nicht in umliegende Parkhäuser in der Nähe verlegt werden können – es gebe bereits drei Parkhäuser in fußläufiger Erreichbarkeit, die in der Regel nicht voll ausgelastet sind, meinten einige FVC-Teilnehmer.

Empfehlungen: FUSS e.V. schlägt vor, den Bereich zwischen Kapuzinerstraße und Rheinstraße als Fußgängerzone (FGZ) zu gestalten. Der ausgewiesene Stellplatz sollte im Zuge dessen wegfallen. (Die Zufahrt zur Kfz-Werkstatt könnte weiterhin ermöglicht werden.) Somit würde deutlich erkennbar, dass die Dagobertstraße hier eine Unterbrechung (für Kfz) hat. Der entstehende öffentliche Raum dieser kurzen FGZ wäre ein entsprechendes Pendant zu dem großzügigen Gehweg des nördlichen Abschnitts der Dagobertstraße – würde mithin der Verknüpfung mit der Malakoff-Terrasse dienen.

#13 Dagobertstraße zwischen Kapuzinerstraße und Neutorstraße



Im Abschnitt der Dagobertstraße zwischen Kapuzinerstraße und Neutorstraße reihen sich auf der südlichen Seite quer angeordnete Stellplätze. Im Abstand von jeweils vier Stellplätzen befindet sich ein Straßenbaum. Der Gehweg ist asphaltiert und weist stellenweise Unebenheiten auf. Durch über die Bordsteinkante überstehende Fahrzeuge und in den Seitenraum ragenden Bewuchs von privatem Grund wird der schon recht schmale Gehweg von 1,40 - 1,60 Meter auf stellenweise bis zu 0,80 Meter (lichte Breite) eingeschränkt. Für Menschen im Rollstuhl, mit Rollator, Kinderwagen oder Personen mit Gepäck auf dem Weg zwischen Bahnhof und Hotel stellt dies eine Herausforderung dar, vor allem da bei Begegnungsverkehr Ausweichen kaum möglich ist.



Auf der nördlichen Straßenseite ist das Parken für Anwohner mit entsprechendem Parkausweis in den markierten Flächen auf dem Gehweg freigegeben. Dadurch wird der Gehweg in weiten Teilen auf 1,20 Meter Breite verengt. Dieser Gehweg ist ebenfalls asphaltiert, aber befindet sich in ordentlichem Zustand. Während des Fach-Fußverkehrs-Checks waren zwei Mülltonnen auf dem Gehweg vor Haus Nr. 3 abgestellt. Für eine Person im Rollstuhl beispielsweise war hier zu diesem Zeitpunkt kein Durchkommen möglich.



Die meisten FVC-Teilnehmer bewerteten diesen Straßenabschnitt als eher negativ. Starke Kritik äußerten die Teilnehmer zur vorherrschenden Parksituation und den zu schmalen verbleibenden Gehbereichen, in denen es zudem Hindernisse (z.B. einen abgestellten Roller) gebe. Manche Teilnehmer schlugen vor, die Straße als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen und die Anzahl an Kfz-Stellplätzen zu reduzieren.

Empfehlungen: FUSS e.V. plädiert dafür, zumindest eine Gehwegseite der Dagobertstraße im Sinne einer wichtigen fußläufigen Ost-West-Verbindung zwischen Rheinufer (Malakoff-Terrasse) und Bahnhof (Römisches Theater) auf eine komfortable Breite (>2,50 Meter) auszubauen. Im Zuge dessen unterstützt FUSS e.V. die Anregungen einiger FVC-Teilnehmer, das Anwohnerparken anders zu organisieren. Es sollte geprüft werden, ob Stellplätze in einem der nahe gelegenen Parkhäuser ausgewiesen werden könnten. Insbesondere sollte das Gehwegparken aufgehoben werden (vgl. auch mit Stellungnahme zum Gehwegparken am Ende des Berichts). Durch das Umwandeln des Querparkens zu Schräg- oder Längsparken könnte Platz gewonnen werden, um den südlichen Gehweg zu verbreitern.

#14 Dagobertstraße zwischen Neutorstraße und Holzhofstraße



Die Dagobertstraße stellt eine wichtige Fußwegeverbindung zwischen dem Bahnhof Römisches Theater und der Altstadt dar. Ein Durchgang bietet Fußgängern auf diesem Weg eine überdachte Abkürzung zwischen Dagobertstraße und Holzhofstraße. Die Dagobertstraße selbst ist ab der Einmündung in die Holzhofstraße bis auf Höhe des Durchgangs als reiner Fußgängerbereich ausgebildet (mit Pollern wird eine Durchfahrt für Kfz verhindert). Eine direkte Querungsmöglichkeit aus der Dagobertstraße über die verkehrsreiche Holzhofstraße zum Erreichen der gegenüberliegenden Albanstraße ist für Fußgänger sehr riskant; Eine Querungshilfe (Mittelinsel) befindet sich erst etwa 20 Meter weiter nördlich (vgl. #2).



Der Gehbereich ist mit dunkelgrauen Steinplatten ausgestattet und in einem sehr ordentlichen Zustand. Mit einem Abstand von jeweils ca. 5 Metern sind junge Bäume gepflanzt, welche den Straßenraum im Stile einer Allee atmosphärisch aufwerten. Zwischen zwei Bäumen gibt es eine Reihe mit Fahrradständern. Während des Fachfußverkehrs-Checks waren alle Fahrradständer belegt und darüber hinaus zahlreiche Fahrräder an Bäumen, Laternenmasten und Pollern wild abgestellt, was den Gehbereich stellenweise einschränkte.



Östlich des Durchgangs sind straßenbegleitend Anwohnerstellplätze angeordnet. Die Gehwege sind in diesem Bereich niveaugleich zur asphaltierten Fahrbahn ausgebildet und farblich mit einer Reihe aus hellgrauen Steinplatten abgegrenzt. Bei den Fußverkehrs-Checks konnte beobachtet werden, dass viele Fußgänger in diesem Abschnitt die Fahrbahn in Längsrichtung begingen, die Dagobertstraße bis zur Einmündung Neutorstraße in der ganzen Breite nutzten. Dies scheint unproblematisch, da die Dagobertstraße in diesem Abschnitt mehr oder weniger nur als Grundstückszufahrt dient.

Die FVC-Teilnehmer nahmen diesen Raum überwiegend als positiv wahr. Gelobt wurden der große Fußgängerbereich, die Abkürzung zum Bahnhof sowie die kontrastreiche Gestaltung des Bodens. Kritisch sahen einige Teilnehmer hingegen die Stellplätze am



Straßenrand sowie das Fehlen von Sitzgelegenheiten und eines Wegweisers.

Empfehlungen: FUSS e.V. schlägt vor, diesen Abschnitt der Dago-
bertstraße als verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325) auszuwei-
sen. Damit würde sich die Vorrangregelung grundsätzlich ändern:
Fußgänger haben Vorrang, sie dürfen nicht behindert oder gar ge-
fährdet werden und dürfen „die Straße in ihrer ganzen Breite benut-
zen (StVO, Erläuterungen zu Zeichen 325.1)“. Sie erhalten damit die
Freizügigkeit, den Straßenraum überall begehen zu dürfen, sie dür-
fen aber „den Fahrverkehr nicht unnötig behindern. (StVO, Erläute-
rungen zu Zeichen 325.1)“ Damit würde das bereits praktizierte Ver-
halten einiger Fußgänger legalisiert. Der Straßenraum entspricht in
seiner Gestaltung bereits den Anforderungen an einen verkehrsberu-
higten Bereich, somit wäre lediglich das Anbringen der entspre-
chenden Verkehrszeichen (Zeichen 325.1 und 325.2) nötig. In Er-
gänzung dazu wird das Schaffen von Sitzgelegenheiten und weite-
ren Fahrradabstellmöglichkeiten als sinnvoll erachtet.
FUSS e.V. unterstützt den Vorschlag eines FVC-Teilnehmers, auf
Höhe des Durchgangs einen Wegweiser aufzustellen.

#15 Kreuzung Holzhofstraße / Windmühlenstraße / Jakobsbergstraße



Die Querungen der einmündenden Windmühlenstraße und der
Holzhofstraße sind mittels Lichtsignalanlage (LSA) gesichert. Die
Grünphase für Fußgänger von etwa zehn Sekunden ist für die je-
weils drei Fahrspuren ausreichend, aber nicht komfortabel. Auf der
östlichen Straßenseite, in der Flucht der südlichen Fußgängerampel
zur Querung der Holzhofstraße, befindet sich eine Grundstückszu-
fahrt, was eine Konfliktsituation zwischen an der Ampel wartenden
oder die Straße überquerenden Fußgängern und dem ein- bzw. aus-
fahrenden Fahrzeug hervorruft (v.a. in Anbetracht des beobachteten
erhöhten Fußgängeraufkommens an dieser Stelle).



Die Kreuzung ist nicht barrierefrei: Es gibt keine taktilen Bodenele-
mente, kein akustisches Signal für Blinde an der LSA und keine aus-
reichende Bordsteinabsenkung auf der nordöstlichen Gehwegseite
der Holzhofstraße.

Die Jakobsbergstraße ist als Fußgängerzone ausgewiesen und mit
dunklen Pflastersteinen ausgestattet, die in einem Verbundmuster
verlegt sind. Der Boden weist ein leichtes Gefälle sowie leichte Un-
ebenheiten auf und ist für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator
daher nur sehr unbequem zu berollen.



Die Gehwege der Holzhofstraße sind im Bereich der Kreuzung aus-
reichend breit und weitestgehend in gutem Zustand. Poller schützen
auf beiden Straßenseiten vor unerlaubtem Gehwegparken. Auf der
nordwestlichen Seite verläuft ein mit roten Steinen gepflasterter,
etwa 1,00 Meter breiter Radweg im Seitenraum, der im Bereich der
Haltestelle „Altstadt / Holzhof“ (stadtauswärts) hinter dem Warte-
häuschen entlang geführt und durch eine Baumscheibe mit wasser-



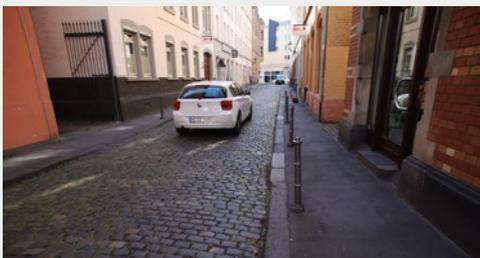
gebundener Decke unterbrochen wird. Der sich an dieser Stelle aufgrund eines Gebäudevorsprunges verjüngende Gehweg wird durch einen an der Gebäudefassade angebrachten, ca. 0,30 Meter tiefen Zigarettenautomaten zusätzlich unnötig eingeschränkt. Während des Fach-Fußverkehrs-Checks konnte beobachtet werden, wie des öfteren den Radweg nutzende Radfahrer an der Engstelle auf den Gehweg auswichen, was ein Konfliktpotential zwischen Fuß- und Radverkehr birgt. Während des öffentlichen Fußverkehrs-Check kam es an der beschriebenen Stelle sogar zu einem Beinahe-Unfall zwischen einem Teilnehmer und einem Radfahrer. Die alternative Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (auf der Busspur) wurde nur von den wenigsten Radfahrern wahrgenommen. Die Haltestelle an sich ist nicht barrierefrei ausgebaut.

Empfehlungen: FUSS e.V. schlägt vor, den Abschnitt der Holzhofstraße zwischen Hopfengarten und Windmühlenstraße grundsätzlich umzugestalten (siehe dazu #3). Als kleinere Maßnahme sollten zuerst die roten Pflastersteine des ehemals benutzungspflichtigen Radwegs auf der westlichen Straßenseite durch graue Steine (wie Gehwegbelag) ausgetauscht werden, da der Seitenraum für eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr zu schmal ist und regelmäßig zu Konflikten zwischen den beiden zu fördernden Verkehrsarten führt. Langfristig ist eine Verbreiterung des Seitenraums unter Wegnahme einer Fahrspur anzustreben.

#16 Durchwegung zum / vom Spielplatz Hopfengarten



Im Innenhof des mit Randbebauung versehenen Grundstücks zwischen Schönbornstraße, Kartäuserstraße, Augustinerstraße und Hopfengarten befindet sich ein öffentlicher Kinderspielplatz. Es gibt hierzu zwei Zugänge: einen im Nordwesten von der Schönbornstraße (zugleich Grundstückszufahrt für den ansässigen Schreinerbetrieb in Haus-Nr. 10) und einen im Südosten vom Hopfengarten (zugleich Grundstückszufahrt für Haus-Nr. 21). Der Zugang an der Schönbornstraße macht einen eher düsteren und beengten Eindruck, zumal die Schönbornstraße für Kinder ziemlich gefährlich erscheint (vgl. #4). Der Zugang am Hopfengarten führt durch einen Durchgang auf den Innenhof und wirkt von dort an offen, hell und grün. Der Weg ist mit ordentlich verlegtem Kleinsteinpflaster ausgestattet und für Kinderwagen gut berollbar.



Der Spielplatz an sich wirkt gepflegt und weist eine angenehme Atmosphäre auf. Er ist eingezäunt und täglich von 7:30 Uhr – 20 Uhr (im Winter bis 18 Uhr) geöffnet. Hunde sind nicht erlaubt. Während des Fach-Fußverkehrs-Checks war der Spielplatz von vielen Kindern bzw. Kindergruppen besucht und wird von diesen gut angenommen.



Empfehlungen: Der Zugang an der Schönbornstraße sollte in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer und im Zuge der Umgestaltung der Schönbornstraße mit aufgewertet werden. Auf der Fahrbahn sollte auf Höhe des Zugangs das Piktogramm „Kinder“ (Zeichen 136) aufmarkiert werden.

#17 Neutorstraße



Die Neutorstraße stellt eine wichtige Wegeverbindung zwischen der Altstadt und dem Quartier am Römischen Theater dar. Die Gehwege verschmälern sich im Abschnitt zwischen Dagobertstraße und Graben in Richtung Altstadt von einer begehbaren Breite von 3,00 Meter (westl. Seite) bzw. 3,60 Meter (östliche Seite) auf 1,40 Meter (westl.) und 2,00 Meter (östlich). An einer Engstelle bei Haus Nr. 22 ist der Gehweg lediglich 0,90 Meter schmal. Zudem ist straßenbegleitendes Parken in Parkbuchten organisiert (bis Haus Nr. 10 beidseitig; von dort an in Richtung Norden wird Parken auf der östlichen Seite mittels Pollern unterbunden). Stellenweise schränken Straßenschilder, Müll-eimer und Fahrradständer die Gehwege ein. Der Belag der Gehwege ist in einem ordentlichen Zustand.

Während des Fach-Fußverkehrs-Checks war der westliche Gehweg im Bereich Graben wegen Bauarbeiten versperrt. An dieser Stelle war keine Umleitung für den Fußverkehr eingerichtet. Eine Person im Rollstuhl, mit Rollator o.ä. hatte zu diesem Zeitpunkt nicht die Möglichkeit gehabt, die Baustelle zu umfahren bzw. die Straßenseite zu wechseln, da parkende Autos diesen Weg verstellten.

Die Absicherung des Fußverkehrs im Bereich von Baustellen ist ein stadtweites, wichtiges Anliegen. Daher sei an dieser Stelle und diesem Zusammenhang auf die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) hingewiesen, wonach dem Fußverkehr „besondere Sorgfalt zu widmen ist (RSA, Teil B, Pt. 2.2, Abs. 5)“. So darf „die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer im Bereich von Arbeitsstellen nicht beeinträchtigt werden. Auf Sehbehinderte (Blinde), Rollstuhlfahrer und Kinder ist besondere Rücksicht zu nehmen. Geh- und Radwege sind nach Möglichkeit weiterzuführen, ggf. über Notwege [...]. Ist dies nicht möglich, so ist die Einrichtung von Überquerungshilfen (z.B. Fußgängerüberweg) zu prüfen und ggf. anzuordnen (RSA, Teil B, Pt. 2.4.0).“ Notwege sind „über Grünstreifen, Parkstreifen oder die Fahrbahn angelegte (RSA, Teil B, Pt. 2.4.4)“ Wegführungen auf der gleichen Straßenseite und sie haben Vorrang vor der Einrichtung einer Querungsanlage mit Wegführung auf der gegenüberliegenden Straßenseite.

Empfehlungen: Aufgrund der zahlreich zu beobachtenden Fußgänger auf dem Weg zwischen Bahnhof (Römisches Theater) und Altstadt schlägt FUSS e.V. vor, die Neutorstraße zwischen Graben und Dagobertstraße parallel zur Kapuzinerstraße als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen (vgl. #11). Die Parkstände könnten dabei wechselseitig angeordnet werden, um hierdurch die Fahrgeschwindigkeiten abzubremesen. Darüber hinaus wird empfohlen, den Straßenraum wo möglich (östlicher Abschnitt) mit Stadtgrün auszustatten.

Untersuchungen und Stellungnahme des FUSS e.V. zum Pilotprojekt der Stadt Mainz zur Ordnung von Gehwegparken in Gonsenheim



Für den Stadtteil Gonsenheim legte die Stadtverwaltung Mainz im Jahr 2017 ein Konzept vor, nach welchem die „zukünftige Verfahrensweise bei der Ordnung von Gehwegparken in Bestandssituationen“ (1) geregelt werden sollte. Dieses als Pilotprojekt verstandene Konzept war zunächst nicht Bestandteil des zwischen FUSS e.V. und der Stadtverwaltung verabredeten und hier dokumentierten Untersuchungsrahmens. FUSS e.V. sah sich jedoch zu einer Stellungnahme veranlasst, da das von der Stadtverwaltung vorgelegte Konzept zum Gehwegparken in Hinblick auf eine Fußverkehrsförderung eine sehr grundlegende Problematik behandelt. Zudem wurde FUSS e.V. aus der Mainzer Bürgerschaft heraus direkt hierzu aufgefordert.



Im Ergebnis stellte sich ein deutlicher Dissens zwischen den Positionen des FUSS e.V. und jenen der Stadtverwaltung Mainz heraus. Während FUSS e.V. sich für eine Attraktivitätssteigerung für das Gehen einsetzt, entwickelte die Stadtverwaltung eine Kompromisslösung, durch welche auch die Stellplatz-Ansprüche der Pkw-Besitzer so weit als möglich erfüllt werden. Nachfolgend soll sowohl die Stellungnahme des FUSS e.V. wie auch der seitens der Stadtverwaltung durchgeführte Abwägungsprozess dargelegt werden.

Anordnung des Gehwegparkens:

Der Hintergrund für die angestrebte Ordnung des Gehwegparkens bildet zunächst eine vorherige stadtinterne Festlegung aus den frühen 1990er Jahren, die als Bedingung für eine mögliche Anordnung von Gehwegparken eine anschließend noch zu verbleibende Restgehwegbreite von 1,75 m definierte. (1)



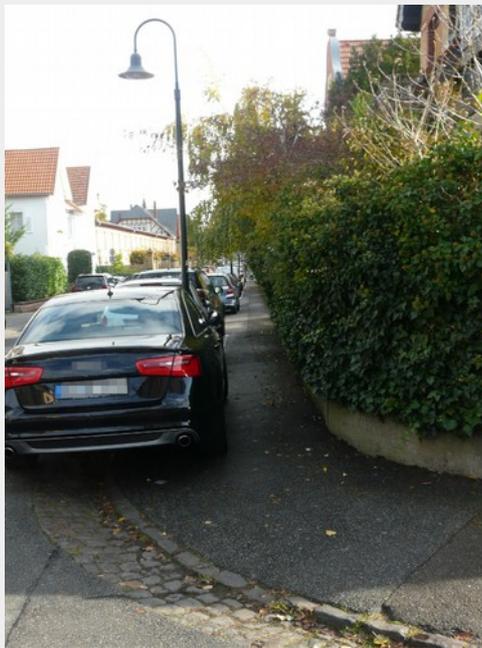
Nach den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt06) sind straßenbegleitende Gehwege so zu dimensionieren, dass sich Fußgänger auf dem Gehweg ungehindert begegnen können, wobei ein Begegnungsabstand sowie ein Abstand zur Fahrbahn und gegebenenfalls zur Hauswand / Begrenzung hinzuzurechnen sind. Die Richtlinien leiten daraus ab, dass „sich daraus im Regelfall eine Seitenraumbreite von 2,50 m“ ergibt. (RASt06, 6.1.6.1) Demnach sollte Gehwegparken nicht angeordnet werden, wenn dadurch eine Restgehwegbreite von 2,20 m unterschritten wird. (2)



Im deutlichen Unterschied hierzu formuliert das Pilotprojekt der Stadt Mainz die Aussage, dass auch das gewählte Mindestmaß von 1,30 m das paarweise Gehen nebeneinander oder den Begegnungsfall zweier Fußgänger zulassen würde. (1) FUSS e.V. weist darauf hin, dass die in der RAST06 aufgeführten zu berücksichtigenden Abstände gänzlich außer Acht gelassen worden sind.

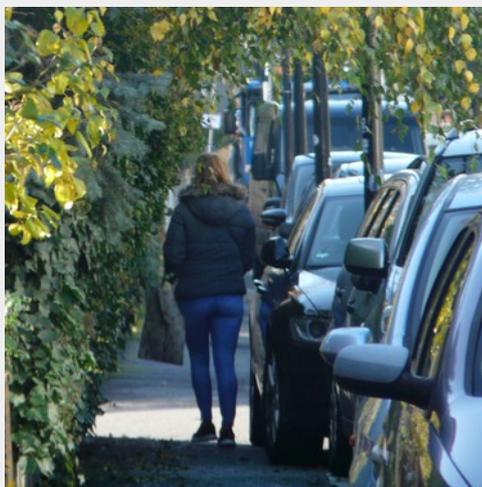
Duldung des illegalen Gehwegparkens:

In der Vergangenheit wurde in Mainz abseits einer aktiven Ausweisung von Gehwegparken durch „das Verkehrsüberwachungsamt Gehwegparken dort geduldet, wonach eine Restgehwegbreite von 1,10 bis 1,20 m (Personen mit Rollstuhl) verblieb und andere sicherheitsrelevante Aspekte nicht entgegenstanden.“ (1) Die hier zitierte



Beschlussvorlage bezeichnet diese Vorgehensweise als „pragmatische Handhabung“ (1) und verweist zugleich darauf, dass diese „derzeitige Duldung im Hinblick auf die in der StVO geforderte Kennzeichnung von Gehwegparken eine Grauzone dar[stelle]“ (1). Erst durch Parkflächenmarkierungen oder die Anordnung durch Zeichen 315 StVO erfolgt eine „Legalisierung“ von Gehwegparken (vgl. VwV-StVO, Anlage 2, lfd. Nr. 74, II.).

Der dringende Bedarf für eine ordnungskonforme Regelung des ruhenden Verkehrs in Mainz wurde deutlich durch Schulwegsicherheitsuntersuchungen und hierbei intensiv geführte Diskussionen über verbesserungsbedürftige Verhältnisse: „Zum einen war und ist zu beobachten, dass teilweise auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge tendenziell weiter als vertretbar im Gehwegbereich abgestellt werden und dabei das o.g. Mindestmaß unterschritten wird.“ (1) Außerdem wurde konstatiert, dass „es den Verkehrsüberwachungskräften nicht flächendeckend möglich [ist], die Unterschreitung der Mindestgehwegbreite zu kontrollieren und entsprechend zu ahnden.“ (1)



In Hinblick auf eine Förderung des Fußverkehrs, wie sie FUSS e.V. anstrebt, lässt die von der Stadtverwaltung Mainz vorgelegte Regelung zur Ordnung von Gehwegparken bereits auf den ersten Blick gegenüber der vorherigen stadtinternen Festlegung eine Verschlechterung für Fußgänger vermuten: Darin wird die einzuhaltenen Restgehwegbreite gegenüber der vorherigen Vorgabe 1,75 m reduziert auf nur noch 1,30 m. Dies bedeutet für die ungehinderte und sichere Begehbarkeit der Gehwege eine eindeutige Verschlechterung. Die neue Regelung erfüllt vordergründig das Ziel, beidseitiges Parken am Straßenrand zu ermöglichen – auf Kosten der zu Fuß Gehenden.

Die Begründung zur neuen Regelung zum Gehwegparken folgt der Argumentation, durch die (An-)Ordnung des Gehwegparkens würde die Verkehrssicherheit verbessert: „Das Einzeichnen von Markierungen ermöglicht es insbesondere auch, das Parken an Einmündungsbereichen und Kreuzungseckausrundungen so zu steuern, dass die Straßenüberquerung erleichtert und eine gegenseitige Wahrnehmung und Sichtbeziehung zwischen dem Kraftverkehr und den Fußgängerinnen und Fußgängern verbessert wird. Dies stellt allgemein und speziell für die Schulwegsicherheit einen erheblichen Gewinn dar.“ (1)



Nach Darstellung der Stadtverwaltung ist die getroffene Regelung das Ergebnis eines längeren Abwägungsprozesses, was im Ergebnis in der Praxis zu einer Verbesserung geführt habe. Entsprechend wird die Ortsvorsteherin Sabine Flegel (CDU) in der Mainzer Presse zitiert, die „ein dickes Dankeschön an die Verwaltung“ (3) richtet und konstatiert: „So umstritten die Einzeichnung der Parkbuchten zur Ordnung des ruhenden Verkehrs im Vorfeld war – die Maßnahme habe sich bewährt.“ (3)

Durch die Mitarbeiter von FUSS e.V wurden die Straßen des Modellgebiets in Gonsenheim zwei Mal aufgesucht. Während der Begehungen des betreffenden Karrees zeigte sich, dass in der Praxis ge-

rade auch in den benannten Einmündungs- und Kreuzungsbe-
reichen weiterhin geparkt wird. Wie weit letztlich durch das Pilotpro-
jekt die Verkehrsordnung und die Qualität des öffentlichen Raums
zum Besseren gewendet werden konnte, vermag FUSS e.V. auf
Grundlage zweier Begehungen nicht zu bewerten. Festzuhalten
bleibt jedoch, dass in den begutachteten Straßen die jeweils vorge-
fundenen Situationen aus Perspektive des Fußverkehrs – insbeson-
dere für Personen im Rollstuhl, mit Rollator, Kinderwagen oder ähn-
lichen, mitgeführten Gegenständen – mehrfach als unbefriedigend,
vereinzelt sogar als unpassierbar, hingegen nirgendwo als „komfor-
tabel“ (im Sinne einer Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs,
wie es das Projekt von FUSS e.V. anstrebt) zu bewerten waren.
Dem Lob der Ortsvorsteherin vermag sich FUSS e.V. daher nicht an-
zuschließen. Vielmehr plädiert der Fachverband eindringlich, dieses
Konzept noch einmal grundsätzlich zu hinterfragen und es keines-
falls ohne Korrekturen auf weitere Stadtbereiche auszuweiten.

So zeigt auch die betreffende Beschlussvorlage bei genauem Lesen
mehrere Schwachstellen: „Durch das Einzeichnen von Sperrflächen
werden vorrangig diejenigen Bereiche freigehalten, die durch die
geltenden Vorschriften ohnehin untersagt sind, z.B. im 5 m-Bereich
an Einmündungen ab Schnittpunkt der Fahrbahnkanten kreuzender
Straßen.“ (1) Mit anderen Worten: Das Konzept hält weitestgehend
lediglich jene Flächen frei von Gehwegparken, auf welchen Parken
ohnehin nicht angeordnet werden könnte. Sollen nennenswerte Er-
leichterungen zur Straßenquerung tatsächlich erzielt werden, bedarf
es aus Sicht von FUSS e.V. dafür ein etwas ambitioniertes Vorge-
hen. In diesem Sinne bliebe vor Ort genau zu überprüfen, ob mit der
Umsetzung des Projektes die formulierte Forderung tatsächlich er-
füllt wird, nämlich „spätestens nach 18 m Engstelle eine Ausweich-
möglichkeit zu schaffen“ (1). Diese Vorgabe bedeutet, dass eine
Parkreihe nach ca. jedem dritten Pkw eine Unterbrechung aufweisen
muss – nicht nur auf dem Plan, sondern auch in der Realität.

Nicht berücksichtigt in dem Konzeptpapier ist der Umstand, dass
Gehwege (insbesondere in Wohngebieten) häufig durch in den Geh-
weg reichende Hecken oder ähnlichen Bewuchs eingeeengt werden.
Die auf einem Plan dargestellten (Rest-)Breiten zeigen sich in der
Realität häufig schmaler. So verengen auch Schaltkästen, Mauer-
vorsprünge, Laternenmasten oder Pfosten von Verkehrsschildern
stellenweise den noch verbleibenden „lichten“ Rest-Gehweg. Nicht
selten zu beobachten ist auch, dass ein Pkw weiter als markiert auf
den Gehweg aufgeparkt wird – die dann noch verbleibende Geh-
wegbreite beträgt mitunter deutlich weniger als 1,30 m. Dies wird
insbesondere dann – oder auch nur dann – zu ein Problem, wenn
die Gehwegbreite derart „auf Kante genäht“ dimensioniert wird, wie
in diesem Konzept. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass Pkw und
SUV seit Jahren immer breiter werden, müsste ein Konzept zur Ord-
nung des Gehwegparkens bereits von vorne herein einen gewissen
„Toleranzbereich“ mitberücksichtigen (z.B. mit einem Puffer von min-
destens 20 cm).

Der Plan zum Pilotprojekt (Anlage zur Beschlussvorlage) lässt zudem auch Unstimmigkeiten erkennen:

Einige der geplanten Parkreihen unterschreiten das definierte Mindestmaß der verbleibenden Gehwegbreite, so z.B. in der Nerotalstr. zwischen Eleonorenstr. und Gerhart-Hauptmann-Str. mit 1,19 m verbleibender Gehwegbreite. Dass mit dieser Planung die selbst definierten (sehr bestreitbaren) Mindeststandards auch noch unterschritten werden, ist aus Sicht von FUSS e.V. nicht akzeptabel. (Leider fehlen im Plan Maßangaben zur verbleibenden Gehwegbreite bei einigen Parkreihen, z.B. für die Maler-Becker-Str.).

Nicht zuletzt bleibt noch die Frage zu stellen, inwieweit einerseits bei dem Abwägungsprozess und bei der Evaluation des „Modellprojekts“ die Stimmen jener Mitbürger angehört wurden, die keinen Pkw besitzen und andererseits die Überlegungen und Bestrebungen bezüglich einer notwendigen Verkehrswende hinreichend Berücksichtigung fanden. Betrachtet man für das Modellprojektgebiet (siehe Anhang III) die Zahl der Einwohner (859 EW) im Verhältnis zur Anzahl der hier zugelassenen Privat-Pkw (445 Pkw), so beträgt der Motorisierungsgrad etwa 52 %. Statistische Daten zur Anzahl der Haushalte liegen nicht vor – angesichts dieses Motorisierungsgrades kann jedoch hinreichend davon ausgegangen werden, dass ein sehr hoher Anteil der Wege nicht mit Pkw zurückgelegt wird. Die Gestaltung der Straßen und die Aufteilung des öffentlichen Raums im Modellgebiet wird diesem Umstand aber in keiner Weise gerecht – das Erscheinungsbild des Quartiers und dessen Straßenräume werden dominiert durch den ruhenden MIV.

Interessant ist auch die Betrachtung der Altersstruktur des betreffenden Quartiers: Etwa ein Viertel der Einwohner ist 65 Jahre und älter. Diese Alters-Kohorte ist traditionell dem Mobilitäts-Typ „eigenes Auto direkt vor der Haustür“ verhaftet. Dieser Anteil der Bevölkerung wird jedoch in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren wesentlich abnehmen, während zugleich eine Generation nachwächst, für die der Besitz eines Pkw deutlich weniger Bedeutung haben wird (Stichwort „fridays for future“). Diese Chance gilt es durch „Push and Pull-Faktoren“ zu nutzen. Insbesondere sind die Angebote des Umweltverbunds, also ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, insgesamt attraktiver zu gestalten. Dies bedeutet gerade auch neben sicheren Querungsmöglichkeiten komfortable Gehwege – und nicht lediglich Mindestbreiten. Zugleich ist eine gewisse Knappheit an Stellplätzen im öffentlichen Raum von Vorteil, um den notwendigen Umstieg auf die klimaschonenden und sozial verträglicheren Verkehrsträger zu forcieren.

Die Stadt Mainz verfolgt im Rahmen ihres Klimaschutzplans die erklärte Strategie einer Verlagerung des Verkehrs – weniger motorisierter Individualverkehr und größer werdender Anteil des Umweltverbundes. Die Darstellung attraktiverer Verbindungen des ÖPNV ist hierbei beispielsweise eine bereits aufgegriffene Herausforderung. Die Regelung der Verfügbarkeit von Stellplätzen im öffentlichen Raum – in der Kombination mit den anderen Maßnahmen – darf dabei nicht außen vor gelassen werden. (4)

In dieser Hinsicht enthält das Konzept zum Gehwegparken jedoch keine Aussagen. Ebenfalls keine Angaben enthält das Konzept, inwiefern eine Einführung von Anwohnerparken geprüft wurde, wodurch die Situation sicherlich entschärft werden könnte – denn es ist anzunehmen, dass der Parkdruck in dem Quartier zu einem nicht unerheblichen Anteil von den Kunden und Angestellten aus den Einzelhandelslagen in der Breiten Straße herrühren.

Das betrachtete Stadtgebiet liegt in fußläufig kurzer Entfernung zu den Straßenbahnhaltestellen in der Breiten Straße und ist damit gut an das ÖPNV-Netz angebunden (auch am Wochenende und auch in den Nachtstunden) – verfügt somit bereits über hohe Potentiale in Hinblick auf die als notwendig erkannte Verkehrswende. Diese bleibt in dem Konzept jedoch unerwähnt, was insofern die Frage aufwirft, ob dieser Aspekt in dem Abwägungsprozess ausreichend Berücksichtigung fand.

Der Koalitionsvertrag 2020-2024 der Mainzer Stadtratsfraktionen GRÜNE, SPD und FDP enthält viele wichtige Aussagen zur „Mobilitätswende in Mainz“: „In den nächsten Jahren soll der Fußverkehr stärker als eigenständige und gleichberechtigte Verkehrsform gewürdigt werden und Teil dieser Offensive ist die Steigerung der Sicherheit, Bequemlichkeit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität.“ Explizit werden also auch Bequemlichkeit des Fußverkehrs und Aufenthaltsqualität als Ziele einer Offensive benannt – dieser politischen Zielsetzung steht aber eine Reduzierung der Gehweg(rest)breite von 1,75 m auf nur noch 1,30 m deutlich entgegen.

Die Evaluation und abschließende Beurteilung des Pilotprojekts zur Verfahrensweise mit Gehwegparken ist und bleibt selbstredend die Aufgabe der Lokalpolitik in Rückkoppelung mit den Bürgern vor Ort.

Im Ergebnis der Betrachtung rät der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. aus mehrfachen Gründen von der Umsetzung dieses Konzeptes dringend ab.

> Zur generellen Position von FUSS e.V. zu dem Thema siehe z.B.: <http://www.gehwege-frei.de/was-wir-wollen.html>

Verwendete Quellen:

(1) Beschlussvorlage der Stadt Mainz: „Zukünftige Verfahrensweise bei der Ordnung von Gehwegparken in Bestandssituationen“, 11.09.2017; https://bi.mainz.de/vo0050.php?__kvonr=20205 [zuletzt aufgerufen am 17.10.2019].

(2) <https://www.gehwege-frei.de/rechtliche-aspekte/legalisiertes-gehwegparken.html> [zuletzt aufgerufen am 17.03.2020].

(3) Torben Schröder: „Parkbuchten in Gonsenheim wirken“. In: Allgemeine Zeitung, 14.12.2019; https://www.allgemeine-zeitung.de/artikel_20883891 [zuletzt aufgerufen am 13.03.2020].

(4) Stadt Mainz: „Masterplan 100% Klimaschutz für die Landeshauptstadt Mainz“, Endbericht, 2017; https://www.mainz.de/microsite/klimafit/medien/bindata/MPK_Mainz_Endbericht.pdf [zuletzt aufgerufen am 17.03.2020].



FAZIT

Das untersuchte Gebiet hat viele Potentiale für eine fußgängerfreundliche Stadt. Die hohe bauliche Dichte zusammen mit der dem menschlichem Maßstab angepassten „Maschenweite“ des Straßengefüges bildet eine gute Basis für eine Stadt der kurzen Wege. Mit der Rheinpromenade, der Fußgängerzone und der Zitadelle finden sich gleich mehrere Bereiche, die zum Spazieren einladen.

Der umgestaltete Hopfengarten überzeugt als direkt erlebbares Ergebnis auf dem Weg zu einer Verkehrswende und bedeutet bereits eine Veränderung hin zu einer fußgängerfreundlichen Stadt – von der letztlich alle Verkehrsteilnehmer profitieren. Die wachsende Sensibilität zu Themen des Fußverkehrs auf Seiten der Stadtverwaltung (Verkehrsplanung) und des Stadtrats (Verkehrspolitik) stimmt ebenfalls hoffnungsvoll. Hingegen bedeuten die Ansprüche des MIV in vielen Straßen eine scheinbar kaum zu überwindende Herausforderung und einen die Qualität des öffentlichen Raums stark begrenzenden Faktor, was insbesondere in der Holzhofstraße, der Holzstraße und Rheinstraße deutlich wird.

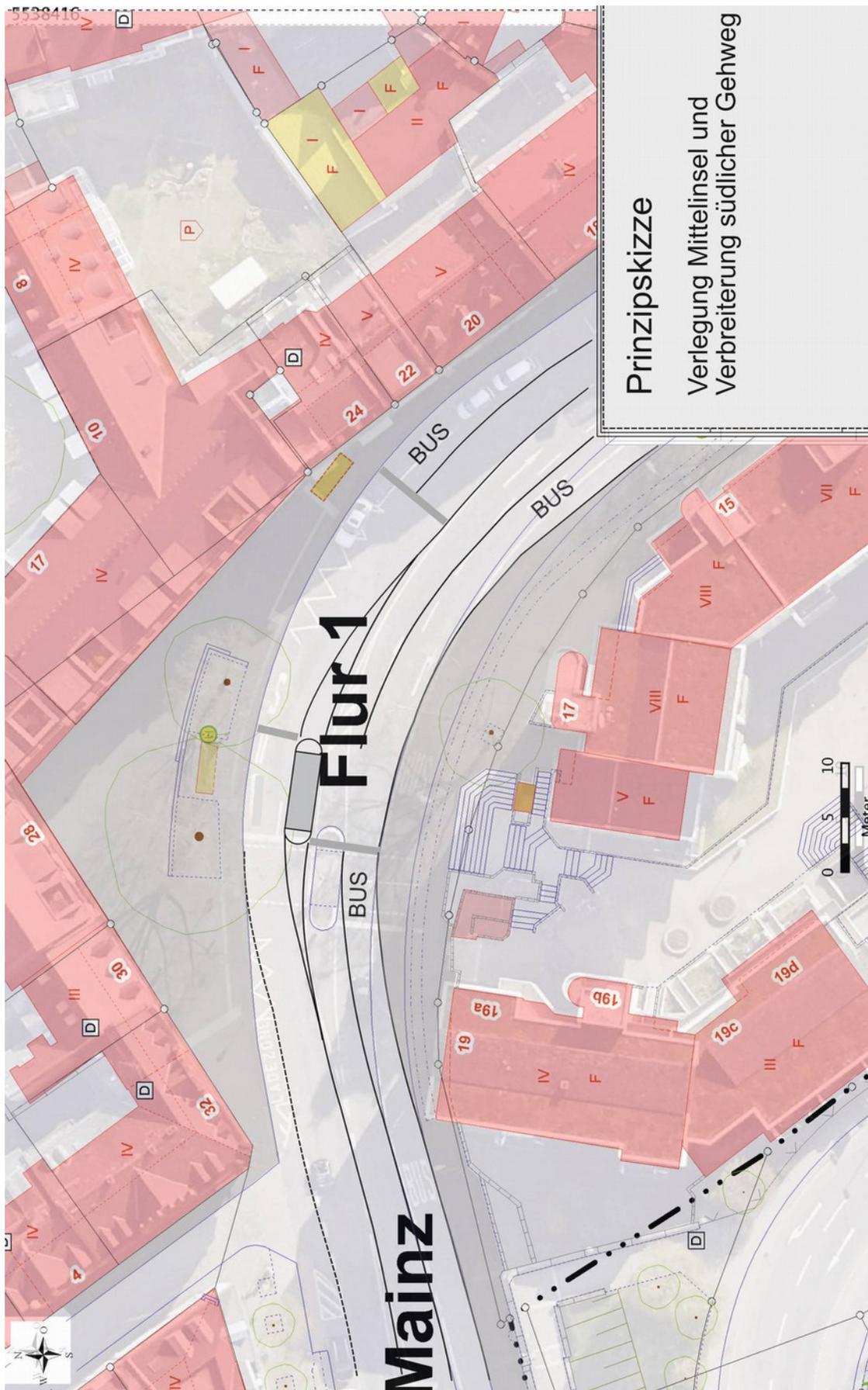


Der untersuchte Mainzer Stadtbereich ist durch die Rheinstraße in zwei Hälften zerschnitten – die verkehrsbelastete Straße vermittelt über Abschnitte den Eindruck eines ausgesprochenen Nicht-Aufenthalts-Ortes. Für Fußgänger bedeutet die Rheinstraße eine sehr deutliche Barriere, die den urbanen Kern (Anfang Fußgängerzone, Hopfengarten) von der Rheinpromenade (Landschaft) quasi abschneidet. Je stärker es zukünftig gelingen wird, die Rheinstraße einerseits für Fußgänger durchlässiger zu gestalten und ihr andererseits wieder den Charakter einer annähernd integrierten Stadtstraße zurückzugeben, um so stärker wird dieser Stadtbereich insgesamt gewinnen.

In Hinblick einer stadtweiten Fußverkehrsstrategie sollten Möglichkeiten für strukturelle Veränderungen innerhalb der Stadtverwaltung (Verkehrsplanung) geprüft werden: Hier wäre die Einführung einer/s Fußverkehrs-Verantwortlichen zielführend und Erfolg versprechend. Ebenso könnte ein stadtweit agierender „Arbeitskreis Fußverkehr“ eingeführt werden, in dem Vertreterinnen und Vertreter des Stadtrats (Verkehrspolitik) und der Stadtverwaltung (Verkehrsplanung) als auch aus der Bürgerschaft möglichst kontinuierlich zusammenarbeiten. Die Stadt- und Verkehrsplanung Mainz könnte sich mit einem zweijährigen Arbeitsschwerpunkt intensiv und abteilungsübergreifend dem Fußverkehr widmen. Denkbar wäre dabei eine digitale Bürgerbeteiligung mittels einer Online-Karte, in welche Mängel und Fußverkehrsprobleme einfach eingegeben werden könnten.

Anhang I

Umgestaltungsvorschlag (Prinzipiskizze) von FUSS e.V.
zu #3 Holzhofstraße (Haltestelle „Altstadt / Holzhof“)



Anhang II

Hingewiesen wird auf ein Urteil am Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße (3. Kammer) vom 20.05.2019, dessen Urteilsbegründung insbesondere für die Position #4 Schönbornstraße erhellende Hinweise aufführt. Im weiter aufgefassten Sinne sind die aufgeführten Hinweise auch aufschlussreich für die Betrachtung der Schulwegsicherung und zum Pilotprojekt Gehwegparken in Mainz-Gonsenheim.

Betreffender Artikel auf der Internetseite von FUSS e.V.:

<https://www.fuss-ev.de/?view=article&id=776:gemeinde-muss-gefahr-beheben&catid=55>

Download Urteil:

<https://www.umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/themen-websites.html?download=493:inhaltsverzeichnis-hlf&start=40>

Auszüge aus dem Urteil:

[...] Tatbestandsvoraussetzung für Einschränkungen des fließenden Verkehrs nach § 45 Abs. 1, Abs. 1b Nr. 3 und Nr. 4 i.V.m. Abs. 9 StVO ist eine Gefahrenlage, die auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt, setzt eine konkrete Gefahr voraus, die auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruht. Die danach erforderliche qualifizierte Gefahrenlage bestimmt sich nicht allein nach der Verkehrsdichte im fraglichen Bereich, sondern wird von einer Gemengelage verschiedener Faktoren beeinflusst, so unter anderem von der Breite und dem Ausbauzustand der für den Fahrzeug- und Fußgängerverkehr zur Verfügung stehenden Fläche, den Ausweichmöglichkeiten, der Inanspruchnahme von Flächen durch parkende Fahrzeuge und deren Auswirkungen auf den Verkehr, der Übersichtlichkeit der Streckenführung, der Verteilung des Verkehrs über den Tag und der Anteil des Schwerlastverkehrs (s. BVerG, Beschluss vom 23. April 2013 – 3 B 59/12 – Rn.9, juris; OVG RP, Urteil vom 25. August 2016 – 7 A 10885/14 – Rn. 25 ff., juris). [...]

Aus dem Umstand, dass es sich nach Mitteilung der Polizeidirektion Neustadt/Weinstraße vom 9. März 2017 bei dem betreffenden Streckenabschnitt nach Erkenntnissen der Polizeibehörde um keine Unfallhäufungsstelle bzw. Unfallhäufungslinie handeln würde, folgt nichts anderes. Die Beklagte hat nach § 45 Abs. 1, Abs. 1b Nr. 3 und Nr. 4 i.V.m. Abs. 9 StVO **bereits ab dem Zeitpunkt des Bestehens einer qualifizierten Gefahrenlage** und nicht erst bei Eintritt eines Schadens ermessensfehlerfrei über geeignete Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu entscheiden. **Unter Berücksichtigung, dass es um die Abwehr von Gefahren für die hochrangigen Rechtsgüter Leib und Leben geht, ist nach allgemeinen Grundsätzen des Gefahrenabwehrrechts ein behördliches Einschreiten bereits bei einer geringeren Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts zulässig und geboten.** Eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts oder ein tatsächlicher Eintritt eines Schadens ist von § 45 Abs. 1, Abs. 1b Nr. 3 und Nr. 4 i.V.m. Abs. 9 StVO nicht gefordert (s. BVerwG, Urteil vom 23. Sept. 2010 – 3 C 37/09 – Rn. 27, juris; OVG RP, Urteil vom 25. August 2016 – 7 A 10885/14 – Rn. 24, juris).

Aufgrund der erheblichen qualifizierten Gefahrenlage im betreffenden Teilabschnitt der Kaiserslauterner Straße, **insbesondere für Fußgänger, ist das Entschließungsermessen der Beklagten auf Null reduziert. Nach § 45 Abs. 1, Abs. 1b Nr. 3 und Nr. 4 i.V.m. Abs. 9 StVO hat sie geeignete Maßnahmen zur tatsächlichen Beruhigung des fließenden Verkehrs und zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu treffen.** [...]

Rechtfehlerhaft hat die Beklagte angenommen, dass aufgrund der historisch gewachsenen Streckenführung der Straße im Begegnungsverkehr die Gehwege durch die Fahrzeuge zusätzlich zur Fahrbahn regelmäßig befahren werden können und alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch der Fußgängerverkehr, im Begegnungsverkehr zur gegenseitigen Rücksichtnahme verpflichtet seien und deshalb keine weiteren Maßnahmen durch die Beklagte derzeit zu treffen seien.

[...] Die Vorgaben der StVO sind indes auch in historisch gewachsenen Straßen durch alle Verkehrsteilnehmer zu befolgen und als verbindliches Bundesrecht auch durch die Beklagte bei der Ausübung ihres Auswahlermessens nach § 45 Abs. 1, Abs. 1b Nr. 3 und Nr. 4 i.V.m. Abs. 9 StVO zu beachten.

Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 StVO müssen Fahrzeuge die Fahrbahn benutzen. Kein Bestandteil der Fahrbahn sind die Seitenstreifen, die auch Gehwege beinhalten, § 2 Abs. 1 Satz 2 StVO. Eine Ausnahme von diesem Verbot für Fahrzeuge auf Gehwegen zu fahren, ist im Begegnungsverkehr nicht anerkannt. Ein Fußgänger muss auf einem Gehweg nicht mit Gefährdungen durch Fahrzeuge (vgl. Hentschel König/Dauer, 44. Aufl. 2017, § 2 StVO, Rn. 29). Dies hat auch der Ordnungsgeber in der Begründung zur Einführung des Begriffs des „Seitenstreifen“ in § 2 Abs. 1 Satz 2 StVO ausdrücklich klargestellt, indem er in den Gesetzesmaterialien ausgeführt hat, dass bewusst der Begriff „Seitenstreifen“ in die gesetzliche Regelung aufgenommen worden sei, um klarzustellen, dass die Norm nicht nur die Benutzung der Gehwege durch Fahrzeuge, sondern auch die Benutzung der (sonstigen) Seitenstreifen verbiete. Weiter heißt es, dass damit die Meinung eines Oberlandesgerichtes abgelehnt werde, dass ein Kraftfahrer in die Erwägung über die angesichts der Sichtweise zulässigen Geschwindigkeit auch die Möglichkeit einbeziehen dürfe, notfalls den Seitenstreifen zur Verfügung zu haben (s. BR-Drs. 420/70, S. 51).

Die Straßenverkehrsordnung kennt keine Ausnahmen vom Verbot des § 2 Abs. 1 StVO für Begegnungsverkehr in engen, historisch gewachsenen Straßen. Als Ausnahme vom grundsätzlichen Verbot in § 2 Abs. 1 StVO ist lediglich ein Überfahren eines Gehweges, um in eine Einfahrt zu fahren (vgl. § 10 StVO) oder ein Mitnutzen eines Gehweges zum Parken (vgl. § 12 StVO) anerkannt. Des Weiteren kann ausnahmsweise in Notlagen ein kurzzeitiges Ausweichen auf einen Seitenstreifen gerechtfertigt sein, um etwa Kollision im Begegnungsverkehr zu vermeiden. **Ein kurzfristiges Befahren der Gehwege darf** aber auch in Zwangslagen im Sinne eines rechtfertigenden Notstandes jedenfalls nur ausnahmsweise unter äußerster Sorgfalt und sofortiger Anhaltebereitschaft und **jedenfalls nicht zum Zweck des rascheren Vorankommens im fahrenden Verkehr erfolgen** (vgl. Hentschel König/Dauer, 44. Aufl. 2017, § 2 StVO, Rn. 29 unter Hinweis auf OLG Hamm, Urteil vom 23. Mai 1986 – 9 U 245/85; vgl. a. Haarmann, NZV 1992, S. 175 f.)

[...] **Gehwege dürfen auch an Engstellen im Begegnungsverkehr nicht befahren werden**, § 2 Abs. 1 Satz 2 StVO. **Verstöße gegen dieses Verbot in § 2 Abs. 1 Satz 2 StVO sind bußgeldbewehrt.** § 49 Abs. 1 Nr. 2 Ordnungswidrigkeitengesetz – OWiG – i.V.m. § 24 Straßenverkehrsgesetz – StVG –.

Aufgrund der erheblichen qualifizierten Gefahrenlage und des auf Null reduzierten Entschließungsermessens ist es der Beklagten verwehrt, zunächst keine weiteren Maßnahmen zu treffen und erst in mehreren Jahren mit weiteren Untersuchungen zu beginnen, um die Einführung einer Einbahnstraßenregelung weiter zu prüfen. Sie ist vielmehr verpflichtet, zeitnah erneut über den Anspruch des Klägers auf eine ermessensfehlerfreie Auswahlentscheidung über Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gemäß § 45 Abs. 1, Abs. 1b Nr. 3 und Nr. 4 i.V.m. Abs. 9 StVO zu entscheiden. **Aufgrund der damit verbundenen erheblichen Gefahrenlage ist insbesondere durch geeignete Maßnahmen zeitnah sicherzustellen, dass im Regelfall die allein dem Fußgängerverkehr gewidmeten Gehwege nicht durch den fahrenden Verkehr in Anspruch genommen werden.** Dabei wird sie auch zu berücksichtigen haben, ob bei einer langfristig angedachten Maßnahme, die eventuell weitere Untersuchungen erfordert, in der Zwischenzeit weitere (ggf. temporäre) Maßnahmen bis zur Umsetzung der langfristigen Maßnahmen zu treffen sind, um der erheblichen qualifizierten Gefahrenlage im betreffenden Straßenabschnitt zu begegnen.

Nichts anderes folgt aus dem Umstand, dass nach Ansicht der Beklagten Maßnahmen im betreffenden Teilabschnitt der Kaiserslauterer Straße, wie die Einführung einer Einbahnstraßenregelung, in angrenzenden Straßen durch eine zu erwartende Verlagerung des Verkehrs ebenfalls Gefahrensituationen entstehen bzw. bereits bestehende Gefahrenlagen verstärkt werden könnten. Die Beklagte wäre vielmehr bei Eintritt einer konkreten qualifizierten Gefahrenlage auch in diesen angrenzenden Straßen nach § 45 Abs. 1 i.V.m. Abs. 9 StVO verpflichtet, über geeignete Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Sicherheit der Verkehrsteilnehmer ermessensfehlerfrei zu entscheiden und geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

Anhang III

Strukturdaten: Pkw-Besitz je Haushalt in ausgewählten Straßen in Mainz-Gonsenheim
(Datengrundlage: Stadt Mainz; Auswertung: FUSS e.V.)

Straßenname	Beschreibung des Teilstücks	von HausNr.	bis HausNr.	Blockreihe	wohnberechtigte Einwohner mit Haupt- und Nebenwohntätigkeit (männlich und weiblich)										Ges	ab 18 bis Jahrgangsgesamt	Ges	privat	Pkw / Kombi dienstlich zugelassen	Ges.
					00 - 14	15 - 17	18 - 24	25 - 44	45 - 64	65 - 74	> 75	ab 18 bis Jahrgangsgesamt								
Jahnstraße	west, zwischen Breite Straße und Händelstraße ost, zwischen Breite Straße und Goetzstraße ost, zwischen Goetzstraße und Graf-Stauffenberg-Str. ost, zwischen Graf-Stauffenberg-Str. und Händelstraße süd, zwischen Jahnstraße und Kirchstraße nord, zwischen Jahnstraße und Kirchstraße	5	31	4121132	2	0	0	3	5	10	6	9	33	24	35	20	0	0	0	20
		4	8	4121143	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		16	26	4121104	4	0	3	5	8	1	1	1	18	17	22	17	0	0	0	17
		30	30	4121084	0	0	0	0	2	1	0	0	3	3	3	1	0	0	0	1
		-	-	4121143	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		4	8	4121103	4	0	1	2	2	0	1	0	6	5	10	1	0	0	0	1
		4	4	4121101	0	1	2	2	0	0	0	0	6	6	7	1	0	0	0	7
		3	7	4121083	2	1	1	0	5	0	2	0	8	6	11	6	0	0	0	6
		-	-	4121111	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		24	30	4121124	0	0	0	0	2	1	1	4	8	4	8	6	6	0	0	0
Goetzstraße	nord, zwischen Maler-Becker-Straße und Nerotalstraße süd, zwischen Maler-Becker-Straße und Nerotalstraße nord, zwischen Nerotalstraße und Waldstraße nord, zwischen Nerotalstraße und Waldstraße	25	31	4121092	3	1	1	2	4	1	1	9	8	13	4	0	0	0	4	
		34	36	4122074	2	1	1	2	4	0	0	7	7	10	4	0	0	0	4	
		37	43	4122053	0	1	2	1	2	2	5	12	7	13	3	3	0	0	3	
		38	38	4122081	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		45a	47	4122062	3	0	0	3	2	0	0	5	5	8	2	1	0	0	1	
		14	18	4121081	0	0	0	0	3	3	1	7	6	7	6	7	6	0	0	
		11	15	4121053	0	0	0	0	3	3	1	7	6	7	6	7	10	0	10	
		45	57	4121141	2	0	2	3	10	1	0	16	16	18	13	14	14	0	14	
		59	71	4121102	0	0	0	0	5	6	4	3	18	15	18	14	0	0	14	
		Händelstraße	west, zwischen Jahnstraße und Kirchstraße nord, zwischen Jahnstraße und Kirchstraße nord, zwischen Jahnstraße und Kirchstraße west, zwischen Breite Straße und Goetzstraße	73	75	4121082	2	0	0	1	0	0	1	2	1	4	2	4	2	0
38	40			4121194	0	0	3	0	2	2	0	7	7	7	7	4	0	0	4	
42	44			4121174	0	0	3	0	2	2	0	7	7	7	7	5	0	0	5	
46	50			4121154	0	0	0	0	3	2	1	6	5	6	3	3	0	0	3	
52	56			4121114	0	0	0	0	1	3	0	4	4	4	4	6	6	1	7	
65	75			4121191	3	0	1	2	7	1	2	13	11	16	7	16	7	0	7	
38	54			4121173	2	1	1	1	8	4	1	15	14	18	12	15	10	0	15	
51	63			4121204	3	0	3	2	4	3	6	18	12	21	10	21	10	0	21	
24	36			4121182	1	0	0	2	6	2	6	16	10	17	8	17	8	0	17	
Gerhart-Hauptmann-Straße	süd, zwischen Nerotalstraße und Waldstraße nord, zwischen Nerotalstraße und Waldstraße süd, zwischen Waldstraße und Wilhelm-Raabe-Straße nord, zwischen Waldstraße und Oranienstraße süd, zwischen Kirchstraße und Maler-Becker-Straße nord, zwischen Kirchstraße und Maler-Becker-Straße süd, zwischen Maler-Becker-Straße und Nerotalstraße nord, zwischen Maler-Becker-Straße und Nerotalstraße			39	47	4121214	3	0	2	3	6	2	0	13	13	16	7	0	0	7
		12	22	4122103	0	0	0	9	2	2	2	20	22	11	22	11	0	0	11	
		23	35	4122134	3	0	2	2	7	1	3	16	13	19	9	19	9	0	9	
		6	10	4122112	1	0	0	2	7	1	0	10	10	11	8	11	8	0	8	
		2	12	4121171	0	0	7	0	6	3	0	16	16	16	6	16	6	0	6	
		1	11	4121153	0	0	8	4	3	0	4	19	15	19	6	19	6	0	6	
		16	26	4121184	3	0	0	6	6	1	2	15	13	18	7	18	7	0	7	
		15	27	4121162	1	1	4	6	4	3	1	18	17	20	8	20	8	0	8	
		28	38	4122101	0	0	3	2	9	2	1	17	16	17	12	17	12	0	12	
		Elonenstraße	nord, zwischen Nerotalstraße und Waldstraße süd, zwischen Waldstraße und Oranienstraße nord, zwischen Waldstraße und Oranienstraße süd, zwischen Kirchstraße und Maler-Becker-Straße nord, zwischen Kirchstraße und Maler-Becker-Straße süd, zwischen Maler-Becker-Straße und Nerotalstraße nord, zwischen Maler-Becker-Straße und Nerotalstraße	31	37	4122092	2	1	0	4	2	1	3	10	7	13	8	0	0	8
42	44			4122114	0	0	0	0	2	2	2	6	4	6	3	6	3	0	3	
41	43			4122083	0	0	1	1	4	0	0	6	6	6	3	6	3	0	3	
4	18			4121151	4	0	1	7	4	6	2	20	18	24	13	24	13	0	13	
3	17			4121113	0	0	1	4	2	4	12	8	12	8	6	12	6	0	6	
20	28			4121164	1	0	0	5	1	3	0	9	9	10	6	10	6	0	6	
19	29			4121122	1	2	1	2	6	1	4	14	10	17	13	17	13	0	13	
38	40			4122094	1	0	2	2	3	1	1	9	8	10	5	10	5	0	5	
35	39			4122072	0	0	4	2	2	0	2	8	8	8	3	8	3	0	3	

