

Projektabschluss in Mainz

- Bausteine für kommunale Fußverkehrsstrategien -



Abb.1: Mehr Raum für zu Fuß Gehende – der umgestaltete Hopfengarten in Mainz

Das Projekt wurde durchgeführt 2018-2020 vom Fachverband Fußverkehr Deutschland.



Das Projekt wurde 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

Anwesende

- von der Stadtverwaltung: Herr Christian Heitzmann (Verkehrsreferent); Herr Christoph Kerbeck, Frau Viki Leva, Frau Manuela Metzsch, Herr Sascha Müller (alle Stadtplanungsamt); Frau Silvia Ringshausen (Verkehrsüberwachungsamt); Herr Bernd Quick (Behindertenbeauftragter)
- von der Polizei Mainz: Herr Philipp Brömmel
- von FUSS e.V.: Herr Patrick Riskowsky, Herr Bertram Weisshaar

Rückblick auf das Projekt: Was lief gut / was hätte besser laufen können?

FUSS e.V. stellte eingangs rückblickend den Projektverlauf dar:

- Die Projektaktivitäten in Mainz starteten im Juni 2019 mit einem Auftaktgespräch zwischen FUSS e.V. und der Stadtverwaltung sowie einer anschließenden Begehung einer von der Stadtverwaltung ausgewählten Route für ein mögliches Untersuchungsgebiet. Anschließend führten zwei Mitarbeiter des FUSS e.V. einen Fach-Fußverkehrs-Check in Mainz durch. Im Oktober folgte ein öffentlicher Fußverkehrs-Check, bei dem erfreulicherweise auch die Medienöffentlichkeit vertreten war (u.a. berichtete das [SWR Fernsehen](#)). Im November 2019 veranstaltete FUSS e.V. zudem einen Fußverkehrsstrategie-Workshop unter dem Motto „Wo stehen wir und wollen wir hin?“.

Die Stadtverwaltung bilanzierte die von FUSS e.V. durchgeführten Projektaktivitäten folgendermaßen:

- Gut gelungen sei der öffentliche Fußverkehrs-Check im Oktober 2019 gewesen, bei dem es eine große Bandbreite an Teilnehmenden unterschiedlichen fachlichen Hintergrunds und verschiedenen Themen gab. Während dieser Veranstaltung konnte die Stadtverwaltung mit verschiedenen Playern ins Gespräch kommen und einige hilfreiche Anmerkungen mitnehmen. Auch gut sei gewesen, dass der öffentliche Fußverkehrs-Check ein „Augenöffner“ war – eine Übung zum bewussten Hinschauen (was u.a. in der Holzstraße deutlich wurde).
- Zu kritisieren sei, dass bei dem Workshop im November 2019 ein gemeinsamer Abschluss fehlte, sodass unter anderem nicht deutlich wurde, wie mit den erarbeiteten Ergebnissen weiter umgegangen werden soll.
- Des Weiteren sei die „Zweigleisigkeit“ in der Darstellung der beiden durchgeführten Fußverkehrs-Checks (intern / öffentlich) in einem gesamtheitlichen Bericht, so wie dieser der Stadtverwaltung im Februar 2020 vorgelegt worden war, sehr ungeschickt, da sich unterschiedliche Sichtweisen (des FUSS e.V., der Stadtverwaltung und der Teilnehmenden) zu stark vermischen würden. Beispielsweise untersuchten die Mitarbeiter des FUSS e.V. über die mit der Stadtverwaltung abgestimmte Route – die bewusst mit einer Mischung aus Neugestaltungen und Problemstellen ausgewählt worden war – hinaus auch ein Gebiet im Stadtteil Gonsenheim und stellten dazu nur ihre außenstehende Sichtweise dar. FUSS e.V. wies darauf hin, dass diese Art der Vorgehensweise einheitlich bei allen Modellstädten so erfolgt sei. Man werde den Bericht aber dahingehend noch einmal präzisieren und die jeweiligen Positionen deutlicher als solche kennzeichnen.

Schwerpunkte des weiteren Gesprächsverlaufs bildeten das Pilotprojekt der Stadt Mainz zur Ordnung von Gehwegparken in Gonsenheim, Hinweise zum Fußverkehrs-Check-Bericht sowie der Vorschlag von FUSS e.V. zur Einstellung einer/s Fußverkehrsbeauftragten bzw. der Einrichtung eines Arbeitskreises Fußverkehr. Diese werden im Folgenden weiter ausgeführt.

Thema Gehwegparken / Pilotprojekt Gonsenheim

Bezüglich des Pilotprojekts im Stadtteil Gonsenheim wurden unterschiedliche Positionen deutlich und erörtert: Die Stadtverwaltung hätte sich gewünscht, FUSS e.V. hätte sich bei seiner Betrachtung des Gebiets in Gonsenheim mehr mit der Stadtverwaltung abgestimmt. FUSS e.V. betonte, dass Mainzer Bürger direkt auf den Verein zugegangen wären mit der Bitte, sich mit dem Pilotprojekt in Gonsenheim auseinanderzusetzen. Die Stadtverwaltung gab zu erkennen, dass sich einzelne Bürger (Gegner des Pilotprojekts zum legalisierten Gehwegparken) in der Vergangenheit bereits an viele Stellen gewandt haben. Hinter dem Pilotprojekt stecke nach ihrer Ansicht allerdings ein langer Abstimmungsprozess zwischen Stadtverwaltung, Politik und Anwohnerschaft. Es handele sich zunächst um eine Testphase zur Legalisierung und Ordnung von Gehwegparken durch Markierung von Stellplätzen in ausgewählten Straßen in Gonsenheim. Die Stadtverwaltung ist sich darüber bewusst, dass das Projekt keine Ideallösung für zu Fuß Gehende darstellt, aber zumindest eine Verbesserung gegenüber der bisherigen Situation schaffe. Bis heute könne beobachtet werden, dass sich die meisten Kfz-Besitzer*innen an die vorgeschriebenen Markierungen halten würden und auch eine vereinfachte Kontrolle der Verkehrsüberwachung möglich sei.



Abb.2: Gehwegparken in Gonsenheim

Mitarbeiter des FUSS e.V. hatten unmittelbar vor dem Gesprächstermin noch einmal das Gebiet in Gonsenheim aufgesucht. Sie beobachteten, dass einige der markierten Stellplätze unbesetzt gewesen seien, zugleich wären Pkw auf anderen, nicht markierten Gehwegen und in Kreuzungsbereichen abgestellt gewesen. In einigen Straßen wären Fahrzeuge derart auf Gehwegen parkiert gewesen (nicht markierte Stellplätze), dass verbleibende „Gehwegbreiten“ stellenweise lediglich zwischen 1 m - 50 cm betragen. Bei einem Gespräch des FUSS e.V. mit einem Anwohner vor Ort habe dieser berichtet, dass durch die eingeführten Stellplatzmarkierungen das Parken geordneter erfolge.

Die Stadtverwaltung machte deutlich, dass sie sich grundsätzlich nicht davor scheue, – auch gegen Widerstand aus der Zivilgesellschaft – Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum zu reduzieren, was beispielsweise anhand der Umgestaltungen am Hopfengarten, in der Großen Langgasse und Bahnhofstraße ersichtlich werde. In Gonsenheim sei die Situation jedoch schwieriger, da es sich um historisch schmale Straßenquerschnitte handelt und bei freizuhaltenden Gehwegbreiten von mehr als 1,30 m ca. 50 % aller Stellplätze weggenommen werden müssten, was in der Anwohnerschaft auf große Ablehnung stoßen würde. Die Stadtverwaltung habe sich im Vorfeld nach anderen Lösungen umgeschaut, darunter ein Beispiel aus Karlsruhe, wo im Falle von legalisiertem Gehwegparken durchgängig 1,60 m Gehwegbreite freizuhalten sind. Die Stadtverwaltung habe sich damals bewusst gegen diese Variante entschieden und im Ergebnis von durchgeführten Abwägungen und Kompromisslösungen eine Variante mit 1,30 m Restgehwegbreite sowie Ausweichflächen in annehmbaren Abständen erarbeitet.

Insgesamt werde aber in dem von FUSS e.V. vorgelegten Bericht bislang nicht auf jene Abwägungs- und Kompromissfindungsprozesse sowie die positiven Seiten des Pilotprojekts eingegangen, merkte die Stadtverwaltung an. Letztlich kam man darin überein, dass der Bericht zum Thema Gehwegparken überarbeitet und präzisiert werden müsse. Dabei sollen die unterschiedlichen Positionen von FUSS e.V. und Stadtverwaltung jeweils eindeutig erkennbar dargestellt werden. FUSS e.V. unterstrich, dass das Thema Gehwegparken für das Anliegen der Förderung des Fußverkehrs von sehr zentraler Bedeutung sei und von daher innerhalb des Modellprojekts und in diesem Bericht notwendig auch behandelt werden müsse. Der gegenwärtige Zeitpunkt – die in Gonsenheim testweise eingeführte Regelung soll demnächst auf weitere Stadtbezirke ausgeweitet werden – sei dafür im Prinzip auch genau der Richtige.

Hinweise zum Fußverkehrs-Check-Bericht

In dem Gespräch wurde eine grundsätzliche Problematik bzw. Fragestellung deutlich – inwieweit bei einem solchen Projekt die Belange der Fußgänger*innen für sich alleine herausgestellt dargestellt werden sollen bzw. können oder ob nicht stets alle Belange aller Verkehrsteilnehmer*innen zu betrachten seien. So brachten die Vertreter*innen der Stadtverwaltung zum Ausdruck, dass sie eine Verknüpfung der Betrachtungsweise mit den Belangen anderer Verkehrsträger erwartet hätten – vergleichbar damit, wie diese bei Nahmobilitäts-Checks in Hessen betrachtet werden. Es wurde ergänzt, dass es ein ausführlicheres Vorwort geben sollte, welches erläutert, dass die Betrachtung insbesondere aus Sicht der zu Fuß Gehenden stattfindet und die Maßnahmenvorschläge noch nicht mit anderen Planungsbereichen (Radverkehr, ÖPNV, Tiefbau etc.) abgestimmt sind, was eher einer „Idealvorstellung“ aus Sicht des Fußverkehrs-Fachverbands gleichkomme. Diese Betrachtungsweise wurde von Verwaltungsseite als nicht zielführend, gar als „welfremd“ kommentiert. FUSS e.V. erwiderte, dass sich alle einig sind, dass die angesprochene Abstimmung mit anderen Planungsbereichen und Verkehrsträgern erfolgen muss. Der Verband sehe das Ziel des Projekts dennoch einen Schritt davor, wo es zunächst darum gehe, einen geschärften Blick explizit aus der Sicht von zu Fuß Gehenden zu bekommen. Dies sei notwendig, da die Belange der Fußgänger*innen im Unterschied zu den Ansprüchen der anderen Verkehrsträger regelmäßig deutlich weniger artikuliert und bewusst werden. Deutlich geworden wäre dies beispielsweise beim öffentlichen Fußverkehrs-Check bei der Station Holzstraße (#7) – und eben dies wurde zu Anfang dieser Gesprächsrunde übereinstimmend als „Augenöffner“ anerkennend herausgestellt. Damit zukünftig die Anliegen der Fußgänger*innen bei der Abstimmung der Belange der verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen stärker berücksichtigt werden, sei es eben notwendig, dass diese auch deutlicher öffentlich artikuliert werden.



Abb.3: Holzstraße in Mainz

Des Weiteren hatte sich die Stadtverwaltung praktikablere und leichter umsetzbare Maßnahmenvorschläge von FUSS e.V. erhofft. Von Verwaltungsseite wurde angeführt, dass im Bericht zu den Fußverkehrs-Checks stellenweise eine gewisse Stringenz fehle – so seien z.B. die Hinweise zu den Stationen #3 und #15 richtig, wünschenswert wären aber auch Hinweise zu anderen Einschlüssen und zu einem „Lückenschluss“ gewesen.

Die Polizei merkte an, dass Außenstehende aufgrund des Logos der Stadt auf dem Bericht möglicherweise annehmen könnten, alle Aspekte darin seien vollständig mit der Stadtverwaltung abgestimmt, was aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht der Fall sei. Seitens der Stadtverwaltung wurde hierzu ergänzt, dass sie für eine integrierte Planung und nicht für eine gesonderte Betrachtung einzelner Verkehrsträger stehe, der Bericht aber rein aus der Sicht des Lobbyverbands geschrieben sei, was darin jedoch nicht ausreichend vermittelt werde. Zudem wies die Stadtverwaltung darauf hin, dass bei den Abbildungen im Bericht nicht immer klar werde, was FUSS e.V. mit diesen ausdrücken möchte (positive oder negative Aussage?).

Thema Fußverkehrsbeauftragte/r bzw. Arbeitskreis Fußverkehr und weitere Hinweise

FUSS e.V. stellte die unterschiedlichen Erfahrungen und Haltungen zum Thema der Einführung und Arbeit einer/s Fußverkehrsbeauftragten aus den Städten Leipzig und Erlangen vor. Ein Vorschlag des FUSS e.V. zielte auf die Einrichtung eines Gremiums für Fußverkehr als zweijährige Schwerpunktsetzung (u.a. mit Mitarbeiterschulungen). Aus Sicht der Stadtverwaltung Mainz sei noch kein/e einzelne/r Fußverkehrsbeauftragte/r geplant; Eine zweijährige Schwerpunktsetzung sei aber gut denkbar und in der Vergangenheit bereits schon einmal im Gespräch gewesen. Ein Mitarbeiter der Stadtverwaltung ergänz-

te, dass es zum Thema Barrierefreiheit bereits eine geeignete regelmäßige Veranstaltung in Mainz gebe: das Quartalsgespräch – ein Dialog zwischen Betroffenen und Planenden im Stadthaus, wo es bereits um Themen gehe, die sich um Gehwege, Bordsteinabsenkungen etc. drehen. FUSS e.V. schlug ergänzend dazu vor, jedes 3. oder 4. Treffen des Quartalsgesprächs als „Verkehrsschau“ im belebten Straßenraum stattfinden zu lassen, da sich vor Ort besser über die jeweiligen Situationen diskutieren lasse.

Abschließend stellte FUSS e.V. ein kürzlich gefälltes Gerichtsurteil (Aktenzeichen: 3 K 272/18.NW) aus Neustadt an der Weinstraße vor und verweist auf eine ähnliche Situation in der Mainzer Schönbornstraße (#4). Die Stadtverwaltung kündigte an, sich die betreffende Situation in der Schönbornstraße noch einmal genau anzuschauen.

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

→ Erläuternder Bericht von FUSS e.V.: <https://www.fuss-ev.de/?view=article&id=776:gemeinde-muss-gefahr-beheben&catid=55>

FUSS e.V. warb dafür, dass sich Vertreter*innen der Stadtverwaltung Mainz an Netzwerktreffen der Projekt-Modellstädte von FUSS e.V. beteiligen und einbringen. Die Stadt strebe zunächst an, sich in der Region Frankfurt-Rhein-Main mit hessischen Städten auszutauschen, die einen Nahmobilitäts-Check durchführen ließen.

Links zum Projekt

- Alle Informationen zum Projekt sind zu finden unter: www.fussverkehrsstrategie.de
- Die Ergebnisse aus den Projektaktivitäten in Mainz sind nachzulesen unter: <https://fussverkehrsstrategie.de/modellstaedte/9-staedte/40-mainz.html>

Für Fragen oder Hinweise wenden Sie sich bitte an:

Herrn Patrick Riskowsky

*M.Sc. Stadt- und Regionalplanung
Fachverband Fußverkehr Deutschland, Berlin*

Mail: [patrick.riskowsky\[at\]fuss-ev.de](mailto:patrick.riskowsky[at]fuss-ev.de)

Herrn Bertram Weisshaar

*Dipl.-Ing. Landschaftsplanung
Fachverband Fußverkehr Deutschland, Ortsgruppe Leipzig*

Mail: [b.weisshaar\[at\]atelier-latent.de](mailto:b.weisshaar[at]atelier-latent.de)



Abb.4: Begegnungsverkehr in der Schönbornstraße in Mainz

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

Fotos: FUSS e.V., Bertram Weisshaar (Abb. 1, 3, 4), Patrick Riskowsky (Abb. 2)

Allgemeine Hinweise:

Das Protokoll stellt weitestgehend die besprochenen Inhalte und Ergebnisse aus Sicht des FUSS e.V. dar. Die Vollständigkeit und Richtigkeit der dargestellten Aussagen ist ohne Gewähr.

Die hierin verwendeten Fotos und Skizzen wurden zum Zweck der Dokumentation des Projekts „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ aufgenommen und sind nicht weiterzugeben.