

<p>Handlungsfeld: Mobilität, Verkehr und Transport</p>
<p>3. Indikator: Abbildung des Verkehrsgeschehens 1. CarSharing Angebote 2. ÖPNV-Beförderungsfälle 3. Fahrkartenverkauf im ÖPNV 4. Motorisierungsgrad (Kfz je 1.000 EW mit Hauptwohnsitz) 5. Wegelänge in km (inkl. Radwege) 6. Verkehrsfläche in ha/Verkehrsfläche je EW 7. Verkehrsbelastung Mainzer Ein-/Ausfallstraßen</p>
<p>Erläuterung/Funktion Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung ist ein möglichst großer Anteil des Umweltverbundes anzustreben. Der motorisierte Individualverkehr ist einer der größten Verursacher der Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Ein hoher Anteil des Automobils am Gesamtverkehr bildet die potentielle Belastung (Lärm, Abgase, Aufenthaltsqualität) ab, dem die Einwohner und die Natur ausgesetzt sind. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs sollte zugunsten des Fußgänger-, Fahrrad- und ÖPNV-Verkehrs reduziert werden. Die wohnungsnaher Anbindung an regelmäßig und mit dichter Frequenz verkehrenden Bussen und Bahnen ist eine Grundvoraussetzung für eine vom Auto unabhängige Mobilität. Zur Umweltentlastung kommt bei einer attraktiven ÖPNV-Erschließung die soziale Komponente: 1/3 der Bevölkerung besitzt kein Auto. Es geht um die Verbesserung der Attraktivität der Verkehrsmittel, einen geringeren Flächenverbrauch für den Verkehr, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum und eine klare Prioritätensetzung der Verkehrsplanung bzgl. der Verkehrsträger. Letztlich sollen die Umweltbelastungen durch den Verkehr verringert werden. Für den schonenden Umgang der Ressource Boden wird beispielhaft die Siedlungs- und Verkehrsfläche herausgegriffen. Ziel ist es, den Flächenverbrauch zu ermitteln. Durch eine evtl. Verringerung des Flächenverbrauchs können die Ressourcen- und Umweltbelastung reduziert werden.</p>
<p>Zielerreichung: Zunahme des Umweltverbundes und des CarSharing Angebotes in den nächsten 10 Jahren (Dauer- aufgabe) Stärkung des Innenstadt-Zentrums und Ortsteil-Zentren Abnahme der Verkehrsfläche je EW in 2-5 Jahren Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbundes</p>
<p>Zielkonflikt mit Ansprüche des Wirtschafts- und Freizeitverkehrs, der Stadtentwicklung, Vorrangstellung des MIV</p>
<p>Datenbeschaffung (Quelle, Erhebungsmethode, Berechnung) 68-Amt für Verkehrswesen, CarSharing, Stat. Jahrbuch, Kfz-Zulassungsstelle, MVG, RNN, 12-Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen, 62-Vermessungsamt, 75-Wirtschaftsbetrieb Mainz</p>
<p>Priorität: Sehr wichtig</p>
<p>Anmerkung: Zur Abbildung des Verkehrsgeschehens und Verkehrssituation in Mainz werden zahlreiche Kennzahlen dargestellt. Damit lassen sich zumindest mittelbare Tendenzen hin zu einer nachhaltigen Entwicklung im Verkehrsbereich ableiten. Interpretationen sind in unterschiedlichster Weise möglich. Wesentlich erscheint die Zielerreichung hinsichtlich der Zu- bzw. Abnahme der absoluten Zahlen. Die Entwicklung der Verkehrsfläche entspricht nicht der Zielsetzung.</p>

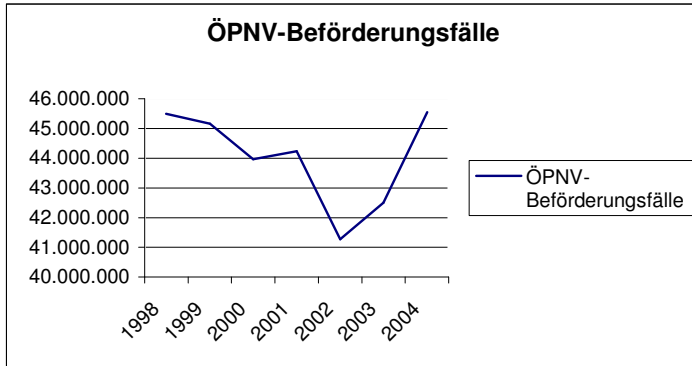
1. CarSharing:

Kundenentwicklung (jeweils 1.1. des Jahres)

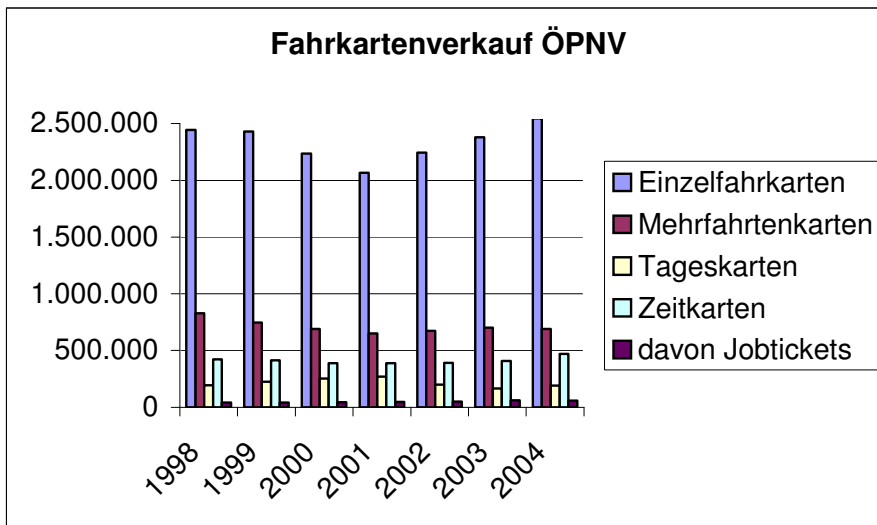
1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
160	170	180	160	180	220	285	442	509

1998 gab es 7 Fahrzeuge mit ca. 20.000 km Fahrleistung (zeitliche Auslastung 25 %) im Jahre 2003 sind es 11 Fahrzeuge mit ca. 30.000 km Fahrleistung (zeitliche Auslastung 40 %). Derzeit stehen (ab 1.2.2006) an 10 Stationen in Mainz 15 Fahrzeuge zur Verfügung. Die Fahrzeugauslastung liegt bei rund 30 %

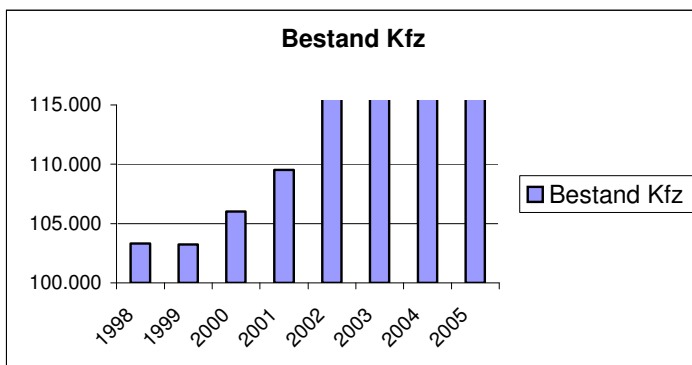
- Die **ÖPNV-Beförderungsfälle** (nur MVG) haben in den letzten 5 Jahren deutlich abgenommen. Dieser deutliche Abwärtstrend kann mit den strukturellen Veränderungen und der Umstellung im Netz der MVG erklärt werden. 2004 ist ein leichter Anstieg zu verzeichnen.

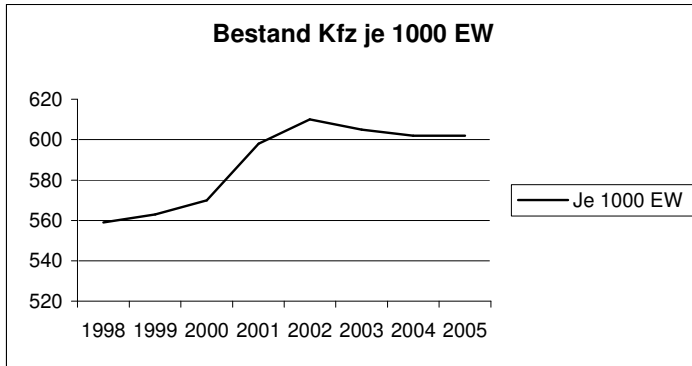


- Fahrkartenverkauf im ÖPNV

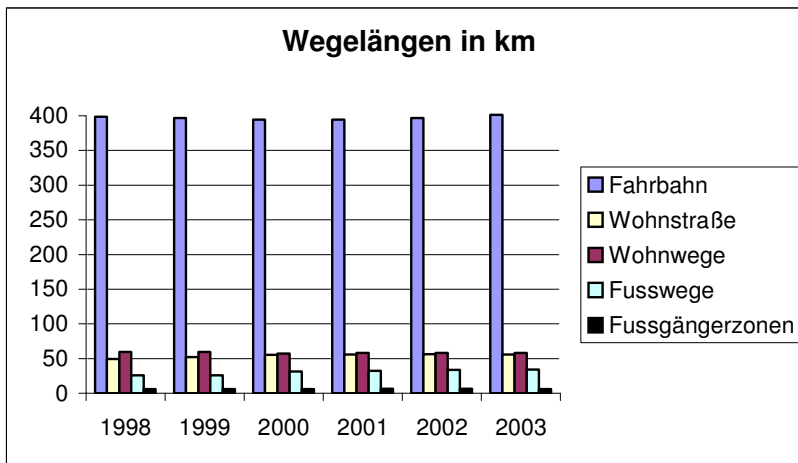


- Der **Kfz-Bestand** ist kontinuierlich angestiegen auch bezogen auf die Einwohner Zahl (mit Hauptwohnsitz).





5. Bei der **Wegelänge in km** hat es keine signifikanten Veränderungen in den letzten 5 Jahren gegeben.



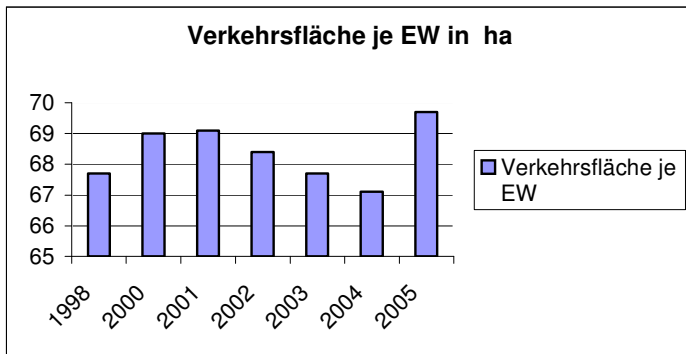
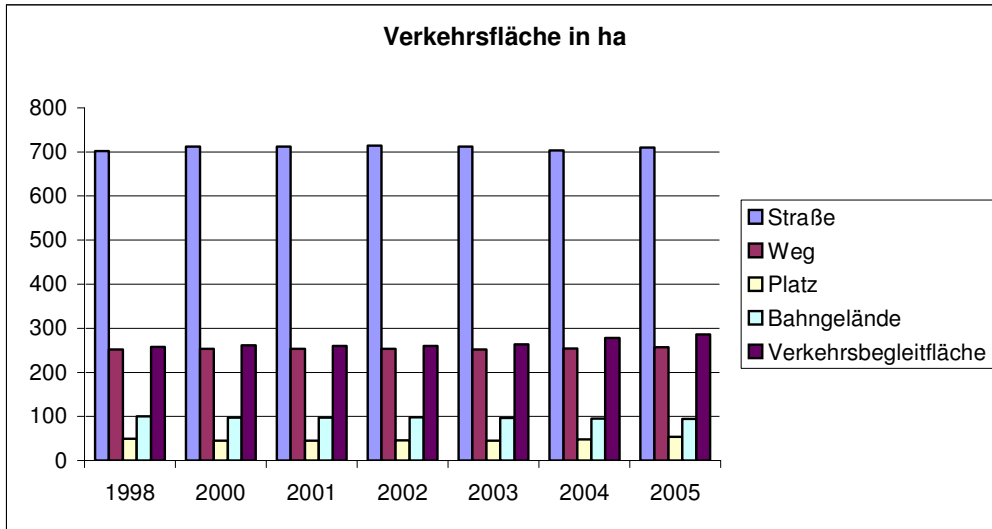
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Fahrbahn	398,5	396,8	394,5	394,3	396,9	401,1
Wohnstraße	49,5	52,3	55,3	55,8	56,3	56,1
Wohnwege	59,9	59,9	57,3	58,1	58,3	58,3
Fusswege	25,8	25,8	31,7	32,5	33,7	34,3
Fussgängerzonen	6,2	6,2	6,2	6,3	6,3	6

•Länge der Radwege:

Jahr	1998	2000	2002	2003	2005
Länge in km	231	233	235	237	293

Die Länge der Radwege hat sich von 231 km 1998 auf 292 km im Jahre 2005 stark erhöht.

6. Die **Verkehrsfläche in ha** hat in den letzten Jahren –wenn auch gering- kontinuierlich zugenommen. Bezogen auf die Einwohnerzahl ist ein leichter Abwärtstrend seit dem Jahre 2000 zu erkennen. Die höheren Flächen je EW ergeben sich durch die geringeren EW-Zahlen in 1999 und 2000 (Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz).



Verkehrsfläche in ha

	1998	2000	2001	2002	2003	2004
Straße	702	712	712	714	712	703
Weg	252	253	253	253	252	254
Platz	49	45	45	46	45	48
Bahngelände	100	97	97	98	96	95
Verkehrsbegleitfläche	258	261	260	260	263	278
Summe	1361	1368	1368	1367	1371	1368

7. Verkehrsbelastung Mainzer Ein-/Ausfallstraßen

Messstellen: Theodor-Heuss-Brücke, Parkstraße/L431, Rheinhessenstr./L425, Essenheimer Str./L426, Mainzer Landstr./L419, Heidesheimer Str./L422

Erklärung zu den fehlenden Verkehrsdaten beim Langzeitvergleich Ein-/Auspendler: Die Dauerkontrollstellen des Amtes für Verkehrswesen liegen auf den Radialen vom/ins Umland weiter stadteinwärts. Dort erheben Sie kontinuierlich Verkehrsdaten. Diese sind im vorliegenden Kontext nicht einschlägig, da an diesen Querschnitten bereits ein deutlicher Anteil innerstädtischen Verkehrs beinhaltet ist. Weiter stadtauswärts liegen teilweise nur Einzelmessungen – wie an der Essenheimer Str. – vor.

Handlungsfeld: Mobilität, Verkehr und Transport
4. Indikator: Mobilitätserziehung
Erläuterung/Funktion Die Verkehrssozialisation von Kindern sollte frühzeitig die Heranführung an die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zum Inhalt haben. Zahlreiche Projekte und Reihen mit Informationen haben dieses Ziel zum Inhalt.
Zielerreichung: Zunahme der Projekte und Reihen an den Mainzer Schulen und Kindergärten in den nächsten 2-5 Jahren
Zielkonflikt mit keine
Datenbeschaffung (Quelle, Erhebungsmethode, Berechnung) 68-Amt für Verkehrswesen, 51-Jugendamt
Priorität: sehr wichtig
Anmerkungen: Für die Kinder in den städtischen Kitas werden regelmäßig Angebote zur Verkehrserziehung der Kinder durchgeführt. Zusätzlich werden Fortbildungsveranstaltungen für die Erziehungsfachkräfte durch die Landesverkehrswacht/Vorschutzparlament angeboten. Im Rahmen der Ausbildung mit der Jugendverkehrsschule (JVS) werden an allen Mainzer Grundschulen die Schülerinnen und Schüler der ersten Klassen durch gezieltes Fußgängertraining mit Polizeibeamten der JVS im ersten Schuljahr für die Erfordernisse des Straßenverkehrs gerüstet. Eine Radfahrausbildung setzt im dritten/bzw. vierten Schuljahr daran an, so dass eine umfangreiche theoretische und praktische Ausbildung erfolgt. Zusätzlich werden für zahlreiche Unterrichtsgänge öffentliche Verkehrsmittel genutzt, so dass auch in diesem Bereich eine gewisse Nachhaltigkeitserziehung (Nutzung der Verkehrswege/Verhalten im Bus usw.) erfolgt. Besondere Aktionen an vielen Schulen, wie Radparcourstraining, Gurtschlittendemonstrationen, gezielte mehrtägige Unterrichtsfahrten mit öffentlichen Systemen wie Bus und Bahn komplettieren die Bemühungen der Nachhaltigkeitserziehung im Primärbereich. Die Maßnahmen zur Verkehrserziehung finden regelmäßig jedes Schuljahr in der beschriebenen Form statt. Eine erneute Abfrage bei den Schulen und Kitas ist daher entbehrlich.