

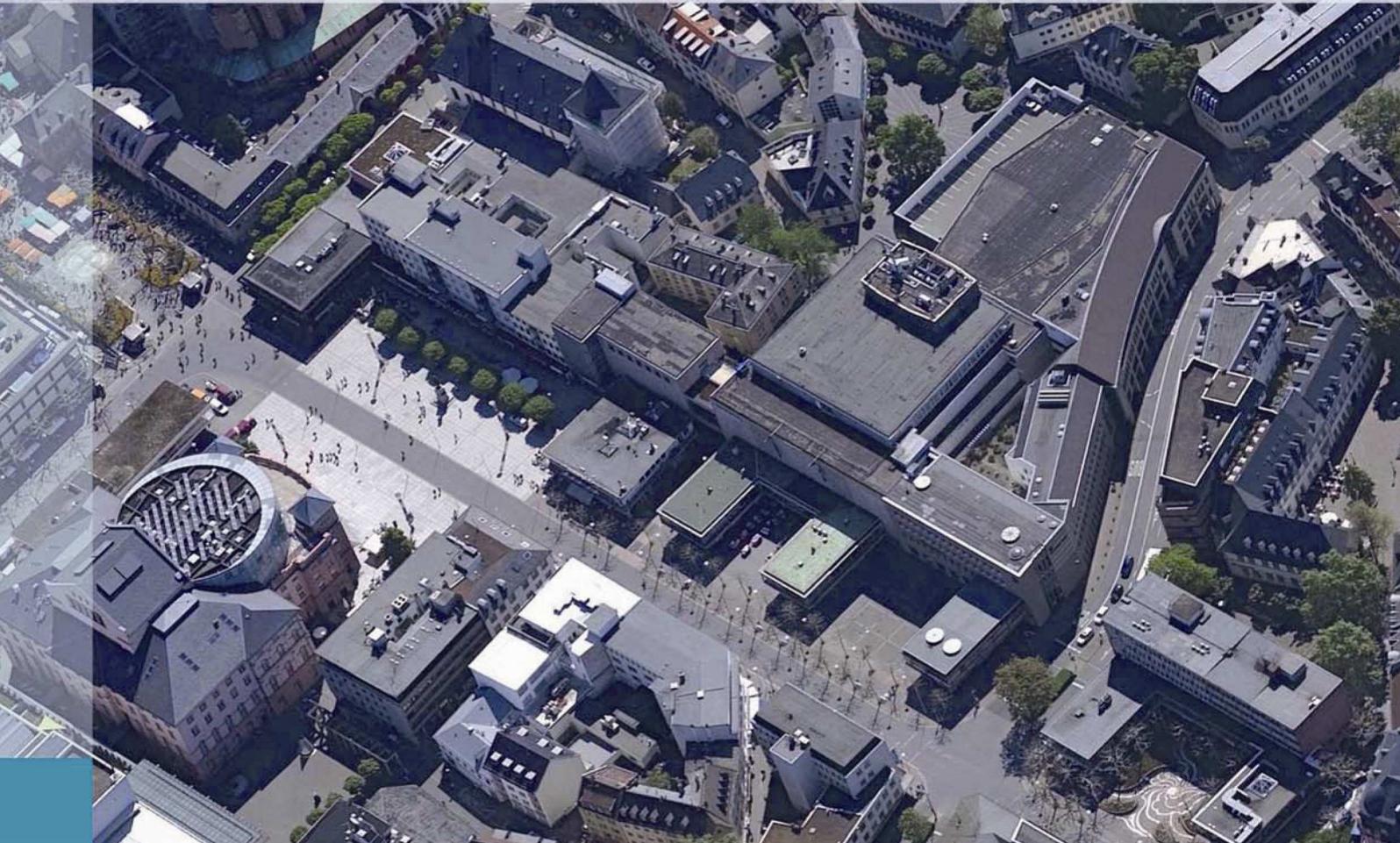
# LudwigsstraßenForum III

*Verkehr / Parken, 28. Oktober 2011*

## *Protokoll*



Landeshauptstadt  
**Mainz**



## *Protokoll*

### LudwigsstraßenForum

Projekt

### Forum Verkehr / Parken

Thema

Gutenbergsaal, Rheingoldhalle, Rheinstraße 66, Mainz

28.10.2011 / 18.00 - 20.15 Uhr

Veranstaltungsort

Datum / Uhrzeit

## TOP      **LudwigsstraßenForum III – Verkehr / Parken am 28.10.2011**

### 1.      **Begrüßung und Eröffnung des Forums III - Verkehr / Parken Oberbürgermeister Jens Beutel, Landeshauptstadt Mainz**

Herr Oberbürgermeister Jens Beutel heißt die rd. 200 Anwesenden herzlich zum 3. LudwigsstraßenForum zum Thema Verkehr und Parken willkommen. Er begrüßt in besonderer Weise die Architektin Kerstin Molter aus Kaiserslautern als Mitglied des Planungs- und Gestaltungsbeirates der Stadt Mainz. Er betont, dass der Planungs- und Gestaltungsbeirat sich zurzeit sehr intensiv mit den planerischen und gestalterischen Aspekten, die mit der Entwicklung im Bereich der Ludwigsstraße zusammenhängen, befasst. Außerdem begrüßt er die für diese Veranstaltung federführende Dezernentin Katrin Eder.

Zum aktuellen Sachstand erläutert Herr Oberbürgermeister Beutel, dass die Skizze, die in der letzten Veranstaltung durch ECE präsentiert wurde, noch nicht konkretisiert worden ist. Für den Investor stehen momentan die Grundstücksverhandlungen im Vordergrund.

Als Resümee der ersten zwei Veranstaltungen des LudwigsstraßenForums (LuFo I Auftakt und LuFo II Einzelhandel) zeigt er auf, dass diese durch eine Vielzahl von Anwesenden genutzt wurden, um Anregungen und Fragen zur geplanten Entwicklung mündlich und auch schriftlich über die bei jeder Veranstaltung ausliegenden Karten sowie über das Internet vorzutragen. Insgesamt wurden in den bisherigen Veranstaltungen rd. 600 Anregungen und Fragen zu verschiedenen Themenbereichen aufgenommen. Dies stellt sich detaillierter betrachtet wie folgt dar:

- 244 zum Themenbereich Einzelhandel, wie z.B. zu den Auswirkungen eines neuen Einkaufszentrums, zu möglichen alternativen oder auch zusätzlichen Nutzungen zum Einzelhandel in diesem Bereich und auch zum Einzelhandelsgutachten.
- 188 Anregungen zum Thema Stadtgestalt und öffentlicher Raum, u.a. zur Durchlässigkeit des geplanten Einkaufszentrums, zur städtebaulichen Integration in das Stadtbild sowie zu gestalterischen Details. Dies, so Herr Beutel, wird das Fokusthema des nächsten Forums im Dezember sein.
- 90 Anregungen und Fragen zum Thema Verkehr, u.a. zur Anzahl der geplanten Parkplätze, zur Erschließungssituation sowie zu Auswirkungen der Entwicklung auf den innerstädtischen Verkehr in insgesamt.
- Darüber hinaus wurden Anregungen und Fragen, hauptsächlich zum Ablauf und zum Verfahren des LudwigsstraßenForums formuliert.



Herr Oberbürgermeister Beutel betont, dass die gesamten Anregungen, die während dieses Verfahrens eingehen bzw. schon eingegangen sind, eine wichtige Grundlage für die allgemeine Meinungsbildung und die öffentliche Diskussion darstellen. Er weist darauf hin, dass alle Anregungen und Fragen ohne Wertung im Internet veröffentlicht werden.

Im Ausblick auf das weitere Verfahren, führt er aus, dass auf Grund der Kritik an dem bisherigen Stand der Potentialanalyse des Gutachtens von BulwienGesa, die Entscheidung gefallen ist, ein weiteres Gutachten zur Überprüfung der von BulwienGesa gewählten Ansätze zu vergeben. Darüber hinaus werden in dem neuen Gutachten auch die städtebaulichen Aspekte des Themenbereichs "Einzelhandel" analysiert. Da die Bearbeitungszeit für dieses 2. Gutachten voraussichtlich 3 Monate betragen wird, können die Ergebnisse dieses Gutachtens erst in der Veranstaltung LuFo V im März vorgestellt werden. Daher, so Herr Oberbürgermeister Beutel, wird die 5. Veranstaltung wahrscheinlich nicht die Abschlussveranstaltung des LudwigsstraßenForums sein. Weitere Veranstaltungen werden zu gegebener Zeit bekannt gegeben.

Herr Oberbürgermeister Beutel betont, dass die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes im Rahmen der Planung eines Vorhabens der im Raum stehenden Größenordnung unbedingt notwendig ist. Der Verkehr ist eines der zentralen Themen, dessen Auswirkungen immens sein können.

Zu den Anregungen der heutigen Veranstaltung hält er fest, dass selbstverständlich alle aufgenommen und im weiteren Planungsprozess auch aufgearbeitet werden. Er legt Wert darauf, dass die sich auch daraus ableitenden Rahmenbedingungen und abzuarbeitenden Fragestellungen dem Investor von Seiten der Stadt vorgegeben werden.

Herr Oberbürgermeister Beutel begrüßt die Architektin und Stadtplanerin Frau Brigitte Holz als Moderatorin der Veranstaltungsreihe und übergibt ihr das Wort.

## 2. **Vorstellung der Tagesordnung und der Regularien** **Moderatorin Brigitte Holz, Architektin und Stadtplanerin**

Frau Holz begrüßt die Anwesenden und stellt die Tagesordnung der Veranstaltung vor. Den Impulsvortrag zum Themenschwerpunkt Verkehr: Bestand, Analyse und Leitlinien wird Herr Günther Ingenthron, Leiter des Stadtplanungsamtes halten. Danach ist ausreichend Zeit für Rückfragen, Anregungen und Diskussion im Plenum vorgesehen. Zum Abschluss der Veranstaltung wird Frau Katrin Eder als Beigeordnete ein Resümee der Diskussion zum Thema Verkehr ziehen.

Zu den Regularien erläutert Frau Holz, dass jeder Beitrag aufgenommen, ungewertet und ungewichtet festgehalten und ins Internet eingestellt wird. In diesem Kontext wird angenommen, dass jeder der sich äußert, mit der Öffentlichkeit der Beiträge einverstanden ist. Zur Erarbeitung des Protokolls wird ein Tonmitschnitt der Veranstaltung angefertigt. Darüber hinaus werden Fotos der Veranstaltung gemacht, die in einer Dokumentation veröffentlicht werden. Auch diesem Vorgehen wird durch das Plenum zugestimmt.

Die Dokumentation der Veranstaltungen wird unter [www.lufo.mainz.de](http://www.lufo.mainz.de) zur Verfügung gestellt. Für diejenigen die keinen Zugang zum Internet haben, stehen schriftliche Dokumente in der Verwaltung zur Verfügung. Frau Holz weist darauf hin, dass in Auswertung des Protokolls der letzten Veranstaltung aufgefallen ist, dass sich sehr viele politische Mandatsträger mit relativ langen Redebeiträgen gemeldet haben. Sie bittet diese darum, sich kurz zu fassen und das Wort zunächst den Bürgerinnen und Bürgern zu überlassen. In den politischen Gremien besteht ausreichend Zeit zu diskutieren, abzustimmen, zu reflektieren und sich mit der Gesamtplanung sowie Teilaspekten auseinanderzusetzen. An alle Anwesenden richtet Frau Holz die Bitte, sich

bei den eigenen Redebeiträgen kurz zu fassen, Anderen zuzuhören und Wiederholungen zu vermeiden. Ziel ist es, konstruktiv miteinander ins Gespräch zu kommen. Nach Zustimmung auch zu diesem Teil der Regularien übergibt Frau Holz das Wort an Herrn Günther Ingenthron.

### 3. Fokusthema Verkehr / Parken

#### 3.1 **Impulsvortrag: Bestand, Analyse und Leitlinien** **Günther Ingenthron, Leiter Stadtplanungsamt Mainz**

Herr Günther Ingenthron stellt anhand einer Präsentation eine Analyse der bestehenden Verkehrssituation und die daraus resultierenden Leitlinien zum Themenschwerpunkt Verkehr und Parken vor. (Siehe LuFo III - 2. Präsentation Verkehr)

Zum Thema **motorisierter Individualverkehr (MIV) und Parken** zeigt er auf, dass bereits eine umfangreiche Datenlage für ein vertiefendes Verkehrsgutachten vorhanden ist. Die Belastungsgrenze der sogenannten Altstadttangente ist noch nicht erreicht. Der vorhandene Parkraum in Parkhäusern und Tiefgaragen der Innenstadt weist noch erhebliche Reserven auf.

Als Anforderungen an das Projekt werden folgende Leitlinien formuliert:

- Es besteht keine Notwendigkeit zum Ausbau der Altstadttangente bei einer flächigen Verteilung der Zu- und Abfahrtsströme zu vorhandenen Parkhäusern.
- Gegebenenfalls besteht das Erfordernis Verkehrsknotenpunkte zu optimieren.
- Die Kundenströme müssen über die gesamte Innenstadt flächig verteilt werden.
- Die Kapazität des Parkraumes des geplanten Einkaufszentrums muss beschränkt werden.

Zum Themenkomplex **öffentlicher Verkehr (ÖV)** stellt Herr Ingenthron vor, dass die Erschließungsqualität des öffentlichen Verkehrs in der Innenstadt gut bis sehr gut ist. Über den gesamten Tag sind in den Bussen und Bahnen ausreichende Reserven vorhanden. Auch die regionale Zuganbindung der Innenstadt ist als gut zu bewerten. Herr Ingenthron zeigt auf, dass bei der Realisierung der 'Mainzelbahn' von einer steigenden Bedienungsqualität im System des öffentlichen Verkehrs ausgegangen werden kann.

Zu diesem Themenkomplex werden die folgenden Leitlinien und Anforderungen festgehalten:

- Die Buslinienführungen über die Ludwigsstraße werden beibehalten.
- Die Lage der Haltestelle 'Höfchen' wird als geographisches Zentrum des Tripols ebenfalls unverändert beibehalten.

Zum Themas **Radverkehr** macht Herr Ingenthron deutlich, dass die Fuststraße und die Eppichmauergasse werktäglich stark frequentierte Verbindungen für den Radverkehr darstellen.

Als Leitlinie für das Projekt werden daher folgende Punkte formuliert:

- Die Radverkehrsverbindungen Fuststraße und Eppichmauergasse müssen ganztagig verfügbar sein.
- Es sind insgesamt 250 - 300 zusätzliche Fahrradabstellplätze in dezentraler Anordnung in der Nähe der Eingänge zu errichten.

Als Befund zum Thema **Fußgängerverkehr** zeigt Herr Ingenthron auf, dass die Fuststraße und die Eppichmauergasse auch für Fußgänger werktäglich eine stark frequentierte Verbindung darstellt. Die Eppichmauergasse ist zudem als fußläufige Verbindung vom Bischofsplatz zur Kirche St. Stephan von touristischer Bedeutung.

Die daraus resultierende Leitlinie und Anforderung an das Projekt lautet daher:

- Die Fußwegeverbindungen Fuststraße und Eppichmauergasse müssen ganztagig zur Verfügung stehen.

Zum Themenkomplex **mobilitätseingeschränkte Personengruppen** stellt Herr Ingenthron folgende Leitlinien und Anforderungen an das Projekt vor:

- Grundsatz der Gesamtplanungen muss die durchgängige Barrierefreiheit sein.
- Die bestehenden Behindertenparkplätze im öffentlichen Raum müssen beibehalten werden, im Falle der Überplanung muss ein adäquater Ersatz geschaffen werden.

Zum Thema **Andienungsverkehr (Ver-/Entsorgung)** zeigt Herr Ingenthron die bestehenden komplexen Andienungserfordernisse auf.

Als Leitlinien werden folgende Punkte festgehalten:

- Die Andienung der Anlieger muss weiterhin gewährleistet sein.
- Die Andienung darf nicht über die Ludwigsstraße erfolgen.
- Die Bedeutung der Erschließungsfunktion der Johannisstraße ist vertieft zu untersuchen.
- Die Andienung des geplanten Einkaufszentrums muss zentral über einen Punkt an der Weißliliegasse erfolgen.
- Gegebenenfalls sind weitere Anlieger über diesen Punkt zu ver- und entsorgen.

Zum Abschluss seines Vortrages stellt Herr Ingenthron dar, dass die Forderungen, die bisher in den Veranstaltungen LuFo I und LuFo II geäußert und in den von der Politik gestellten Anträgen formuliert wurden, mit den heute vorgestellten Leitlinien der Verwaltung zum größten Teil übereinstimmen. Damit schließt er seinen Vortrag und übergibt das Wort an Frau Holz, die die nachfolgende Diskussion moderiert.

### 3.2 Rückfragen und Anregungen zum Fokusthema Verkehr / Parken

Wesentliche Fragestellungen und Anregungen aus dem Plenum sind im Folgenden einschließlich der Beantwortung dokumentiert:

*Frage:* Im Vortrag hieß es, die Fuststraße und die Eppichmauergasse sollen frei bleiben. Das gleiche sagte auch der Planungs- und Gestaltungsbeirat vor wenigen Tagen. Aber es hieß im Vortrag auch, dass man noch nicht wisse, wie die Fuststraße am Ende aussehen wird. Daher wird die Frage gestellt, wieso die Stadt nicht bereits zu diesem Zeitpunkt verbindlich festlegt, dass die Fuststraße und die Eppichmauergasse frei bleiben müssen. Dann hätte auch der Investor ECE Planungssicherheit.

*Anregung:* In dem Vortrag über die verschiedenen Problemfelder wird der Blick auf die Bewohnerparkflächen vermisst. Es wird aufgrund der bisherigen Erfahrung befürchtet, dass der Parkdruck und der Parksuchverkehr, insbesondere bei den Bewohnerparkflächen, durch das Einkaufszentrum stark zunehmen wird, auch wenn dieser zusätzliche Verkehr eigentlich in Parkhäuser bzw. Tiefgaragen geleitet werden soll. Daher wird ein Gesamtkonzept, das dieses Problemfeld berücksichtigt, gewünscht. Ziel sollte es sein, die Nutzung der wenigen Parkflächen, die sich nicht in Parkhäusern bzw. Tiefgaragen befinden, entsprechend zu begrenzen. Es muss ein Anreiz geschaffen werden, dass die Besucher der Innenstadt die Parkhäuser und Tiefgaragen ansteuern. Ein gut funktionierendes Parkleitsystem reiche dafür nicht aus. Es wird vorgeschlagen, sich dem marktwirtschaftlichen Instrument 'Preis' zu bedienen. Dieser sollte für die Parkplätze, die nicht in Parkhäusern bzw. Tiefgaragen liegen, extrem erhöht werden.

*Anregung:* Es wird betont, dass die Fuststraße nicht nur Müllentsorgungsmöglichkeit für den Bischofsplatz ist, sondern einen der beiden Zugänge zur Johanniskirche als einer der ältesten Kirche von Mainz darstellt. Diese trägt als Konzertkirche nicht unwesentlich zum Kulturleben der Stadt bei. Im Falle eines Notfalls könnte man nur über die Schöfferstraße nach Außen gelangen. Außerdem muss berücksichtigt werden, dass die Musiker für Konzerte ihre Instrumente mit einem Bus o.ä. an die Kirche bringen müs-

*sen. Dies funktioniert jedoch nur wenn die Fuststraße befahrbar ist, da ansonsten keine Dreh- oder Wendemöglichkeit besteht. Daher wird die Erhaltung der Fuststraße als ganz wesentlich angesehen.*

**Antwort:** Zur Frage, warum die Stadt nicht schon jetzt genaue Festlegungen hinsichtlich der Fuststraße und Eppichmauergasse macht, führt Herr Ingenthron aus, dass von Beginn des LudwigsstraßenForums an das Prinzip verfolgt wurde, sich im laufenden Partizipationsverfahren städtischerseits nicht festzulegen, sondern die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger bis zum Abschluss des Beteiligungsprozess zwecks Meinungsbildung zu sammeln. Er betont jedoch, dass relativ klar dargestellt wurde, dass eine Forderung an das Projekt sein wird, diese Straßen nicht zu überbauen. Dieser Meinung ist auch der Planungs- und Gestaltungsbeirat. Zum Bewohnerparken in der Altstadt erläutert Herr Ingenthron, dass zurzeit in der gesamten Altstadt Bewohnerparkbereiche ausgewiesen sind. Weitere freie Kapazitäten sind nicht vorhanden. Er führt aus, dass im Verkehrsdezernat ein Projekt gestartet wurde mit dem Ziel den ruhenden Verkehr langfristig in den Parkhäusern und Tiefgaragen zu lenken und somit den Parksuchverkehr auf der Straße zu reduzieren und damit die Situation für die Bewohner zu verbessern. Herr Ingenthron macht deutlich, dass die Erreichbarkeit der Johannisstraße, wie angeregt wurde, in der Planung des Projektes berücksichtigt und eine Lösung zur Sicherung der Verkehrsfunktion bei der Ausarbeitung des Konzeptes gefunden werden muss.

**Anregung:** *Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass trotz der vorgestellten Zahlen, die besagen, dass die Kapazitäten des Parkraumes, der Verkehrsachsen und des ÖV ausreichend sind, die Situation besonders für die Bewohner der Altstadt katastrophal ist. Für Menschen mit Behinderungen oder Familien mit Kinderwagen ist es so gut wie unmöglich einen Parkplatz in der Nähe der eigenen Wohnung zu finden. Die Altstadt-tangente ist regelmäßig vollständig ausgelastet und belästigt die Bewohner mit Abgasen und Lärm. Als Lösung wird vorgeschlagen, den ÖV stärker auszubauen. Zurzeit wären die Busse und Straßenbahnen so überfüllt, dass zum Beispiel Rollstuhlfahrer oder Menschen mit Kinderwagen keinen Platz finden. Die Stadt wird aufgefordert die Interessen der Bürger zu vertreten und nicht die des Investors.*

**Frage:** *Das Konzept, die Parksuchenden in die Parkhäuser am Rande der Innenstadt zu lenken wird befürwortet. Jedoch wird hinterfragt, wie man die Menschen dazu bringen möchte, gar nicht erst ins Zentrum zu fahren, um dort zu schauen, ob vielleicht nicht doch ein Parkplatz frei ist. Gibt es dafür eine technische Lösung?*

**Anregung:** *Herr Martin Lepold, Werbegemeinschaft Mainz, bittet um Verständnis, dass die Einzelhändler nicht gerne über Parkgebührenerhöhung sprechen. Auch wenn gerne mit dem ÖV zusammengearbeitet wird, besteht das Problem, dass die Menschen außerhalb von Mainz, z.B. aus Alzey oder Ingelheim, auf PKW angewiesen sind. Die Werbegemeinschaft fordert daher die Entwicklung eines modernen Parkleitsystems, das die Besucher der Stadt bereits an den Einfallstraßen mit konkreten Angaben über freie Parkplätze informiert. Des Weiteren wird gefordert, die Fuststraße als Verkehrsverbindung zu erhalten, solange nicht eindeutig geregelt ist, wie auch Lieferverkehr bis zum Leichhof kommen kann. Die Beschränkung der Parkplatzkapazität im geplanten Einkaufszentrum wird von der Werbegemeinschaft befürwortet. Herr Lepold weist darauf hin, dass im Bereich Große Langgasse, Theater und Kronberger Hof dringender Handlungsbedarf besteht, um den Verkehrsfluss zum Parkhaus und weg vom Parkhaus zu verbessern.*



*Anregung: Herr Thomas Gerster, verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Stadtratsfraktion und Vorsitzender der CDU-Altstadt, hält eine Erhöhung der Parkgebühren nicht für die Lösung des Problems, solange die Strafzettel im Vergleich so 'günstig' sind.*

*Er gibt zu bedenken, dass die genannten Stellplatzkapazitäten nicht ausreichen könnten und es zu Nachforderungen hinsichtlich einer höheren Anzahl an Stellplätzen von ECE kommen könnte. Aus seiner Sicht kommen viele der in der Präsentation genannten Parkhäuser für potentielle Kunden des geplanten Einkaufszentrum nicht in Frage, wenn man wie bei Bushaltestellen von einem Radius von 200 m ausgeht, den die Leute bereit sind zu laufen. Das heißt, dass eventuell Stellplätze in den Parkhäusern Cinestar, Rathaus, Brand und Kaufhof theoretisch zur Verfügung stehen, jedoch zu weit entfernt sind.*

*Falls die Stellplatzzahl direkt am geplanten Einkaufszentrum erhöht wird, erhöht sich auch die Belastung der Altstadtangente.*

*Herr Gerster skizziert ein Rechenbeispiel um aufzuzeigen, dass in der Innenstadt, im Bereich Ludwigsstraße, nicht ausreichend Stellplätze für ein Einkaufszentrum in der von ECE geplanten Größe vorhanden sind. Herr Gerster betont, dass eine Lösung für dieses Problem gefunden werden muss.*

Antwort: Frau Holz erinnert daran, dass das Thema Beauftragung eines Verkehrsgutachtens bereits im Raum steht. Das Gutachten soll sich auch mit der Lösung dieser Fragestellung auseinandersetzen.

Sie bittet Herr Jochen Erlhof, Geschäftsführer der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) sich zum Thema Optimierungsnotwendigkeiten bzw. -möglichkeiten des ÖV sowie Herrn Dörnemann, Geschäftsführer der Parken in Mainz GmbH (PMG) sich zum Thema Parkhauskapazitäten und Stellplatznotwendigkeiten zu äußern.

Herr Erlhof stellt klar, dass über den gesamten Tag im Gesamtsystem eine Auslastung von 26 % besteht. Dieser Wert schwankt selbstverständlich im Laufe des Tages. Überlastungssituationen zeichnen sich insbesondere in der Morgenspitze, wenn Schüler- und Studentenverkehr zusammenkommen ab, diese liegen jedoch eher im Bereich Hauptbahnhof, Hauptbahnhof West und Universität. Herr Erlhof unterstreicht die Aussage von Herrn Ingenthron, dass zu den Geschäftszeiten der Innenstadt ausreichend freie Kapazitäten, insbesondere im Bereich der Ludwigsstraße, vorhanden sind. Er betont, dass die MVG bei höherer Nachfrage in der Lage ist jederzeit entsprechend nachzusteuern. Es wäre sogar betriebswirtschaftlich günstiger, wenn zu schwachen Zeiten, in denen momentan wesentlich weniger Fahrzeuge als zu Spitzenzeiten im Einsatz sind, mehr Kunden gewonnen werden könnten, um gleichmäßiger ausgelastet über den Tag fahren zu können.

Herr Dörnemann führt aus, dass die PMG 20 Parkhäuser in Mainz betreut, davon 8 Stück in der Innenstadt. Von Seiten der PMG können die von Herrn Ingenthron vorgestellten Zahlen nur bestätigt werden. Laut Herrn Dörnemann, sind erhebliche Kapazitäten in den Innenstadtparkhäusern frei, selbst an Adventssamstagen. Er ist nicht der Auffassung, dass man für das geplante Einkaufszentrum nur die Parkhäuser Kronberger Hof, Theater, Römerpassage und Schillerplatz in den Blick nehmen kann, denn aus seiner Sicht müssen das Parkhaus Römisches Theater und auch andere Innenstadtparkhäuser wie Rathaus mit berücksichtigt werden. Seinerseits wird davon ausgegangen, dass in jedem Fall die Kapazitäten der PMG-Parkhäuser ausreichen werden. Dabei sind noch nicht die ganzen Parkhäuser am Rande der Innenstadt mit einbezogen, wie z. B. der Cityport, die Große Bleiche, der Schlossplatz und auch die Rheinufergarage. Wenn diese noch dazugerechnet werden, stehen freie Kapazitäten von weiteren 1.000 Stellplätzen zur Verfügung.

Herr Ingenthron geht auf die weiteren Fragen und Anregungen des 2. Redeblocks ein.

Zur Thematik der geringen Anzahl an Bewohnerstellplätzen gibt er zu berücksichtigen, dass die Bevölkerungsdichte in der Altstadt hoch ist und entsprechende Flächen für weitere Stellplätze nicht vorhanden sind.

Auch die Bedenken zur hohen Belastung der Altstadttangente können nachvollzogen werden. Von Seiten der Verwaltung wurden dem Bauausschuss schon im Jahr 2009 Konzepte vorgelegt, die eine Umgestaltung der Großen Langgasse hin zu einer Erschließungsstraße mit weniger Verkehr vorsahen.

Zu der Fragestellung der Kanalisierung des Parksuchverkehrs, erläutert Herr Ingenthron, dass es in Mainz ein Parkleitsystem gibt. Zudem wird zurzeit mit den Betreibern ein neues Konzept entwickelt, wie man das Parkleitsystem noch verbessern kann. Das System kann auch mit Hilfe des neuen Verkehrsrechners der Stadt optimiert werden.

Zum Thema Verbesserung des Verkehrsflusses im Bereich Große Langgasse und Kronberger Hof werden zurzeit mit dem Verkehrsdezernat Möglichkeiten für kurzfristige Lösungen diskutiert.

*Anregung: Herr Simon Dietzen, Mitglied der CDU und des Ortsbeirates Mainz-Altstadt, greift die Anregung von Herrn Gerster auf, die Unterlagen und Informationen die vorgestellt werden, frühzeitig im Internet zur Verfügung zu stellen, um eine Vorbereitung auf die Veranstaltungen zu ermöglichen.*

*Herr Dietzen würde gerne mehr über das Konzept zur Reduzierung des Verkehrs auf der Altstadttangente und der Großen Langgasse erfahren. Er fragt sich, ob die Kapazität, um zu den Parkhäusern zu gelangen, bei einer Reduzierung der Fahrspuren immer noch ausreichen wird, wobei sich heute schon zu Spitzenzeiten Staus bilden.*

*Herr Dietzen macht auf den sehr hohen Parkdruck für die Bewohner der Altstadt aufmerksam, die fast keine Möglichkeit haben einen Stellplatz zu finden. Diese Situation könnte sich durch die Planung des Einkaufszentrums noch verstärken.*

*Anregung: Ein Vertreter des Arbeitskreises Verkehr des lokalen Agenda Forums, erläutert, dass das lokale Agenda Forum auf Grund eines Stadtratbeschlusses aller Parteien eingerichtet wurde, um den Sinn der ökologischen Erneuerung einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung in die Bevölkerung zu kommunizieren.*

*Betont wird, dass dieses Forum sich auch Gedanken über die Verkehrsentwicklung macht. Voraussetzung für die Verkehrsplanung muss es sein, keine Erhöhung des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt zuzulassen. Es müssen in einem Gesamtverkehrskonzept Ansätze entwickelt werden, wie man es erreichen kann, dass der ÖV hinreichend attraktiv wird, so dass die Leute gar nicht erst mit ihrem Auto in die Stadt fahren möchten, sondern lieber auf den ÖV zurückgreifen.*

*Darüber hinaus wird eine praktische Umsetzung des Förderwillens für den Radverkehr gefordert. Ein erster Schritt könnte die Realisierung der ca. 10 Jahre alten Planung der Stadt sein, eine durchgehende Radverkehrsachse vom Bahnhof über Gärtnergasse usw. herzustellen, auch wenn dies mit Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr verbunden ist. Es müssen keine neuen Radverkehrsachsen konzipiert werden, da diese schon zum Teil existieren. Optimierung und Umsetzung sind hier wichtige Stichworte.*

*Zu der Dimensionierung der Fahrradabstellanlagen wird festgestellt, dass 300 Stück viel zu wenig sind. Wenn man von 25.000 Besuchern pro Tag, die sich im Schnitt eine Stunde im Einkaufszentrum aufhalten und einem Radverkehrsanteil von 10 % ausgeht, werden 250 Fahrradabstellanlagen benötigt. Da der Radverkehrsanteil erhöht werden soll, z.B. auf 20 %, werden 500 Abstellanlagen benötigt. Vor diesem Hintergrund wird als komfortable und attraktive Alternative ein Fahrradparkhaus mit gesicherten Abstellplätzen und Gepäckablagen vorgeschlagen. Der Radverkehr muss eine sichere und attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr werden.*

*Anregung: Herr Jan Willenberg-Sebastian, Händler und Sprecher des Einzelhandelsverbandes, ist verwundert, dass man an der Verkehrssituation in der Stadt im Prinzip nicht mehr*



*viel verändern muss. Seiner Einschätzung nach, ist der Verkehrsfluss auf den Straßen der Innenstadt meist nicht besonders gut. Er vermisst ein Gesamtkonzept, in dem die Verkehrswege in die Mainzer Innenstadt hinein und Möglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsflusses genauer untersucht werden.*

*Er schlägt vor, die Kurzzeitparkplätze in der Großen Langgasse, Großen Bleiche und in den vielen kleinen Nebenstraßen zu den Parkhäusern zugunsten des Verkehrsflusses zu reduzieren, so dass alle Spuren der Straßen auch als Fahrspuren genutzt werden können. Es sollten keine Tabus bestehen, um den Verkehrsfluss zu den Parkhäusern zu verbessern.*

*Um den Parksuchverkehr zu reduzieren sollte das Parkleitsystem hinsichtlich einer Stellplatzanzahl-Anzeige optimiert werden.*

*Er macht auf die problematische Situation der Fahrradfahrer aufmerksam, die häufig auf dem Bürgersteig fahren, um auf der Straße nicht in Straßenbahnschienen zu gelangen. Es sollten richtige Fahrradwege geschaffen werden.*

*Ferner wird vorgeschlagen, die Bäume entlang der Großen Langgasse zu entfernen, da durch die Hinterlassenschaften der darin sitzenden Vögel viele Kunden daran gehindert bzw. abgehalten werden dort entlang zu gehen. Die Bäume und die Fahrradwege könnten in einem Streifen in der Mitte der Straße platziert, die Fußwege verbreitert und die Kurzzeitstellplätze auf ein Minimum reduziert werden.*

*Er hält es nicht für richtig, nur einzelne Straße zu betrachten, es muss ein Gesamtkonzept erstellt werden.*

**Antwort:** Herr Ingenthron macht deutlich, dass die Detailfragen in dieser Veranstaltung noch nicht beantwortet werden können. Im Rahmen des zu erstellenden Verkehrsgutachtens werden Themen wie z.B. die Verkehrsverteilung oder die Kapazität der Altstadtangänge zu prüfen sein. Viele Aspekte, die angesprochen wurde, sind nachvollziehbar. Er versichert, dass alle Anregungen aufgenommen werden.

Hinsichtlich der zu erwartenden Anzahl an zusätzlichen Besuchern durch das neue Einkaufszentrum, stellt Herr Ingenthron klar, dass die häufig genannte Zahl von 25.000 Besuchern pro Tag relativiert werden muss. Diese Zahl hängt u.a. von der zusätzlich geplanten Verkaufsfläche ab. Das bestehende Kaufhaus Karstadt hat eine Verkaufsfläche von rd. 12.000 m<sup>2</sup> und es ist noch nicht klar wie viel Quadratmeter Verkaufsfläche für das Einkaufszentrum hinzukommen werden.

Viele Anregungen die bisher eingebracht wurden, gehen in die gleiche Richtung wie die Forderungen von Seiten der Stadt. Beispiele sind die Forderung keinen zusätzlichen Verkehr in der Stadt zu erzeugen, d.h. auch die Parkplatzkapazität zu begrenzen, die Straßen nicht auszubauen und den Verkehr über ein intelligentes Parkleitsystem auf die bestehenden Kapazitäten zu verteilen.

Zu der Forderung mehr Fahrradabstellplätze vorzusehen, erläutert Herr Ingenthron, dass zurzeit eine Fahrradabstellsatzung erstellt wird, in der dies auch ein Thema sein wird.

**Anregung:** *Durch eine Vertretung der Allgemeinen Funktaxizentrale wird daran erinnert, dass Taxen auch Teil des öffentlichen Nahverkehrs sind. Die Fuststraße ist essenziell wichtig für den einzigen Halteplatz in der Innenstadt, der zugleich auch der zweitstärkste der Stadt ist. Ohne eine entsprechende Zufahrt kann dieser Halteplatz nicht bestehen bleiben. In diesem Zusammenhang wird nach dem Stand der diesbezüglichen Planung gefragt.*

**Anregung:** *Andreas Behringer, Mitglied der SPD Mainz-Altstadt, schließt sich den Forderungen der Vorredner an. Die Fuststraße und die Eppichmauergasse müssen als öffentliche Straßen erhalten bleiben. Dies wahrt auch die Belange des Taxiverkehrs. Aus seiner Sicht wird ein Verkehrsleitsystem mit einer klaren Angabe, wie viele Parkplätze in welchem Parkhaus frei sind, benötigt. Der Verkehrsfluss, besonders auf der Weißliengasse und der Holzhofstraße, muss verbessert werden. Er regt zudem an, die Parkplatzgebühren des Parkhauses des Einkaufszentrums mit den sonstigen Park-*

*häusern abzustimmen. Damit nicht durch unterschiedliche Preise Konkurrenzsituationen zwischen den Parkhäusern entsteht. Alle Parkhäuser sollten gleich attraktiv für Besucher sein. Aus Sicht von Herrn Behringer sollte, auch aus verkehrspolitischen Gründen, die zukünftige Verkaufsfläche maximal eine Verdoppelung der heutigen Verkaufsfläche darstellen.*

*Anregung: Es wird aufgezeigt, dass die Fußwege in der Ludwigsstraße zurzeit häufig von überdimensionierten Auslagen und Schildern der anliegenden Geschäfte verstellt sind und die Fußgänger behindern. Vor dem geplanten Einkaufszentrum sollten entsprechende Flächen für Auslagen und zum Verweilen, wie auch Flächen für den durchgehenden Fußgängerverkehr eingeplant werden. Daher sollten die Flächen zwischen den Pavillons erhalten bleiben. Zumindest sollte die Baukante nicht weiter Richtung Straße rücken, sondern eher stärker zurücktreten, um eine größere Fläche vor den Geschäften freizuhalten.*

*Ebenfalls wird angeregt, eine Fläche vor dem geplanten Einkaufszentrum für eine mögliche Bushaltestelle freizuhalten.*

*Als weitere Anregung wird vorgebracht, Schließfächer für Gepäck und Einkäufe im Einkaufszentrum vorzusehen, insbesondere für die Besucher die mit dem öffentlichen Verkehr anreisen.*

*Der öffentliche Personennahverkehr in Mainz wird für gut befunden, jedoch sollte der öffentliche Nahverkehr in der Region gestärkt werden.*

*Anregung: Matthias Rösch, Stadtratsmitglied der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, möchte einer Aussage, dass behinderte oder ältere Menschen keinen Platz in Bussen hätten, widersprechen. Er setzt sich seit 20 Jahren für barrierefreie Busse und Bahnen ein. Seit dieser Zeit hat sich viel getan. Mittlerweile kann er als Rollstuhlfahrer jeden Bus nutzen. Gleiches gilt für Menschen, die den Bus mit Rollator oder Kinderwagen in Anspruch nehmen.*

**Antwort:** Herr Ingenthron bestätigt, dass das Thema Taxen, als wesentlicher Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs, im Konzept Berücksichtigung finden muss. Hinsichtlich der Abstimmung der Parkhausgebühren, macht Herr Ingenthron deutlich, dass die Stadt Mainz nur beschränkte Möglichkeiten zur Steuerung besitzt. Die Einflussmöglichkeiten, die ggf. bestehen werden genutzt.

Zu der Anregung zu den Auslageflächen auf Fußwegen, erläutert er, dass es in Mainz eine Satzung gibt, welche die Sondernutzung im öffentlichen Raum regelt. Bei dem geplanten Einkaufszentrum wird auch darauf zu achten sein, dass diese Regelungen eingehalten werden und das uneingeschränkte Flanieren möglich bleibt.

Zum Thema Bushaltestelle in der Ludwigsstraße vertritt die Verwaltung die Auffassung, dass die Qualität der, von Napoleons Architekten als Prachtstraße geplanten Ludwigsstraße erhalten bleiben muss. Eine Bushaltestelle würde, so Herr Ingenthron, einen gravierenden Eingriff in den Boulevard mit sich bringen.

*Anregung: Es wird deutlich gemacht, dass die Altstadtbewohner eine bessere Lebensqualität brauchen. Diese ist auf Grund der Verkehrssituation sehr eingeschränkt. Es müssen freie Achsen für Radfahrer geschaffen werden. Außerdem wird angeregt die Besucher der Innenstadt stärker in die Tiefgaragen und Parkhäuser zu drängen. Dafür sollten die Parkplätze an den Straßenrändern auf ein Minimum begrenzt und die Parkgebühren für diese Parkplätze massiv erhöht werden. Zudem wird eine Preisstaffelung für die Parkhäuser vorgeschlagen. Je näher man in der Innenstadt parken möchte, desto teurer sollte es werden.*

*Anregung: Es wird gefordert, das Umweltbewusstsein in der Stadt stärker zu fördern. Bedauert wird, dass in der Mainzer Innenstadt keine Umweltzone eingerichtet wird. Als Vorschlag wird unterbreitet, lediglich bestimmte Straßen für die Andienung freizuhalten*

*und alle anderen Straßen in der Innenstadt bis auf den öffentlichen Verkehr, wie Taxen und Busse, autofrei zu machen.*

*Es sollte für die Altstadt, Oberstadt und Neustadt ein Konzept erstellt werden, das festlegt, dass Andienungsverkehr, LKW-Verkehr und Lieferverkehr auf bestimmte Straßen beschränkt ist. Am Beispiel der Steingasse wird darauf hingewiesen, dass Geschäftsbereiche von der Sperrung für Autos profitieren können.*

*Des Weiteren wird ein Busbahnhof unter dem geplanten Einkaufszentrum angeregt. Der öffentliche Personennahverkehr sollte weitestgehend unterirdisch erfolgen. Zur Mitfinanzierung könnte der Verkauf der Pavillonzwischenräume dienen.*

**Antwort:** Herr Erhof betont, dass er als Geschäftsführer der MVG die Auffassung vertritt, dass man den öffentlichen Verkehr stärken sollte und auch stärken kann. Aus Sicht des Nahverkehrs kann man sich auch eine andere Situation für eine Haltestelle vorstellen. Er verweist darauf, dass die Stadt Mainz nur über ein vernünftiges Miteinander aller Verkehrsarten funktioniert. Das heißt, dass der motorisierte Individualverkehr ebenso benötigt wird, wie der Fahrradverkehr und der öffentliche Personennahverkehr. Er erinnert daran, dass in den letzten 20 bis 30 Jahren die Entwicklung schrittweise dahin ging, den motorisierten Individualverkehr immer weiter aus der Stadt zudrängen und bessere Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Letztlich, so Herr Erhof, sollte den unterschiedlichen Bedürfnissen der Bürger vernünftig Rechnung getragen werden. Er stellt fest, dass der Verkehr eine dienende Funktion hat. Der Verkehr muss die Leute in die Stadt bringen, damit sie ihren Arbeitsplatz erreichen, zum Arzt gehen bzw. Dinge erledigen können. Der Verkehr ist kein Selbstzweck, er definiert sich aus den Nutzungen in der Stadt. Dafür wird die Vielfalt der Verkehrsarten mit unterschiedlichen Akzenten in unterschiedlichen Bereichen benötigt.

Herr Ingenthron geht auf Bitte der Moderation auf eine noch unbeantwortete Fragestellung zu den Auswirkungen der Verengung der Großen Langgasse sowie ihre Kapazität ein. Er erläutert, dass diese Fragestellung im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes zu bearbeiten ist. Ziel der Stadt Mainz ist, den Individualverkehr nicht zusätzlich zu fördern. Seit den 1990er Jahren wird der Individualverkehr unter Beachtung der Funktionsfähigkeit der Innenstadt sukzessive immer weiter verdrängt. Zielrichtung ist, mehr Fahrradverkehr, mehr Umweltqualität, mehr Lebensqualität in der Innenstadt zu erreichen.

**Anregung:** *Es wird darüber informiert, dass der Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Rheinhessen zusammen mit dem ÖPNV-Verein Vorschläge in Bezug auf das geplante ECE-Einkaufszentrum erarbeitet hat.*

*Die bestehenden Baukanten an der Ludwigsstraße sollten erhalten bleiben, um für eine eventuelle Bushaltestelle, für das Flanieren und auch für die Großveranstaltungen wie das Johannisfest und den Rosenmontagszug genügend Fläche zur Verfügung zu haben.*

*Man ist ebenso der Meinung, dass kein zusätzlicher motorisierter Individualverkehr die Innenstadt belasten darf. Hierzu sind Vorkehrungen zu treffen, das heißt u.a. sollten die Parkplätze in Parkhäusern auf ein Minimum reduziert werden. Gemäß einer Festlegung der Stadt Mainz kann auf bis zu 30 % der notwendigen Stellplätze verzichtet werden, wenn entsprechende ÖV-Anbindung vorhanden ist. Mit den drei Haltestellen Höfchen, Schillerplatz und Pfaffengasse ist das hier gegeben.*

*Es wird eine zusätzliche Haltestelle in der Ludwigsstraße gefordert. Diese ließe sich auch gestalterisch qualitativ in das Stadtbild integrieren.*

*Es wird auf den Konflikt zwischen Fußgängern, Radfahrern und den Autos an der Parkhausein- und Ausfahrt an der Weißliliegasse aufmerksam gemacht. Diese Situation sollte besser gestaltet werden.*

*Die ÖV-Anbindung für die Nutzer aus dem Umland sollte gestärkt werden.*



- Anregung: Die Stärkung des Radverkehrs wird als wichtig erachtet, jedoch muss man bedenken, dass dieser äußerst witterungsabhängig ist. Daher ist es umso wichtiger den ÖV zu stärken. Es muss ein attraktives Angebot geschaffen werden, dass auch die Leute, die aus dem Umland nach Mainz kommen in den peripheren Parkhäusern ihr Auto abstellen und mit dem ÖV weiter in die Stadt fahren. Dafür muss jedoch auch der Fahrtakt der Busse von den Parkhäusern in die Innenstadt entsprechend hoch sein. Es wird angeregt, einen speziellen Pendelbusverkehr einzurichten.*
- Anregung: Festgehalten wird, dass man sehr gerne auf das Fahrrad als Alternative zum Auto umsteigt. Jedoch wird zu bedenken gegeben, dass die Radverkehrswege in der Innenstadt momentan noch nicht gut ausgebaut sind. Beispielhaft wird der Weg von der nördlichen Innenstadt in die Altstadt skizziert, auf dem man als Fahrradfahrer ständig absteigen muss, weil kein Radweg vorhanden ist oder weil das Radfahren in der Fußgängerzone verboten ist. Es sei nicht, wie berichtet wurde, der Fall, dass Radfahrern in der Innenstadt keine Grenzen gesetzt seien.*
- Anregung: Es wird befürchtet, dass im Rahmen der Herstellung der Tiefgarage mit ca. 400 Stellplätzen der Bischofsplatz für viele Jahre eine Baustelle sein wird. Es wird wahrscheinlich auch zu Wasserbaumaßnahmen kommen. Hinsichtlich dieses Aspekts wird an das Unglück in Köln erinnert, wo bei einer U-Bahn-Baustelle es dazu kam, dass das Stadtarchiv mit wertvollen Dokumenten eingestürzt ist.*
- Anregung: Ein Mitglied der Partei die Linke - Stadtverband Mainz macht deutlich, dass durch die Entwicklung eines Einkaufszentrums durch den Investor ECE massive Probleme, nicht nur im Bereich Verkehr, auf die Stadt Mainz zukommen. Eine Lösung wäre, auf das Einkaufszentrum von ECE in Mainz zu verzichten. Es wird zudem die Meinung geäußert, dass die autofreie Innenstadt ein längerfristiges Ziel sein muss. Entsprechend müsste der ÖPNV gestärkt werden. Es muss endlich ein vernünftiges Sozialticket auf den Weg gebracht werden, damit auch sozial benachteiligte Menschen in die Innenstadt kommen können.*
- Anregung: Es wird darauf verwiesen, dass in den letzten LuFo-Veranstaltungen gesagt wurde, dass das Ziel verfolgt wird, über die Entwicklung des geplanten Einkaufszentrums mehr Leute in die Stadt zu bringen und damit eine Win-Win-Situation für den Einzelhandel und die Bürger zu schaffen. Gefordert wird, dass die Verwaltung und die Politik Stellung beziehen, ob ein Verkehrs- und Parkplatzkonzept vorhanden ist, das mehr Menschen in die Innenstadt bringen kann und gleichzeitig auch für die Bewohner der Stadt verträglich umsetzbar ist, so dass die Stadt lebenswert bleibt.*
- Anregung: Es wird angeregt, ernsthaft über das zuvor vorgeschlagene Pendelbuskonzept nachzudenken. Auch vom Hauptbahnhof aus würde ein Pendelbus in die Innenstadt Sinn machen, da es dort nicht ganz einfach zu erkennen ist, welcher Bus in die Innenstadt fährt. Es sollte ein System sein, dass die Menschen leicht von den Parkhäusern bzw. dem Hauptbahnhof zu den Einkaufsbereichen in der Innenstadt bringt.*
- Anregung: Es wird aufgezeigt, dass die Stadt Mainz sehr großen Einfluss auf die Entwicklung und Planung des Investors haben kann und dies auch nutzen sollte. Es wird ein städtebaulicher Vertrag mit dem Investor geschlossen, bei dem sich die Stadt als harter Verhandlungspartner aufstellen muss. Außerdem wird klargestellt, dass keine Lösung für die Taxen, für die Johanniskirche, für die Bewohner und Geschäftsinhaber am Bischofsplatz, am Leichhof bzw. an der Johannisstraße gefunden werden muss, wenn die Stadt es dem Investor zur Bedingung macht, dass die Fuststraße als öffentliche Straße zu erhalten ist.*

Nach dem letzten Wortbeitrag auf Seiten des Plenums nutzt Frau Holz die Gelegenheit, diejenigen zu ermuntern, die sich nicht verbal geäußert haben, ihre Fragen und

Anregungen in schriftlicher Form mitzuteilen. Sie macht auf die an den Ausgängen liegenden Karten und Stifte aufmerksam, auf denen Fragen und Anregungen notiert werden können.

Frau Holz übergibt das Wort an die Beigeordnete Katrin Eder mit der Bitte, ein kurzes Resümee zum Thema Verkehr und Parken zu ziehen und auf noch offene Fragestellungen einzugehen.

### 3.3

#### **Resümee/Zusammenfassung Fokusthema Verkehr / Parken**

##### **Beigeordnete Katrin Eder**

##### **Dezernat für Umwelt, Grün, Energie und Verkehr, Landeshauptstadt Mainz**

Frau Beigeordnete Katrin Eder begrüßt alle Anwesenden und bedankt sich bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Herrn Ingenthron für die Vorbereitung dieser Veranstaltung.

Sie betont, dass diese Veranstaltung unter zwei Prämissen steht:

1. Die meisten Zahlen, die das Einkaufszentrum betreffen, sind noch nebulös, wie z.B. die 25.000 zusätzlichen Besucher in Mainz, die durch das neue Einkaufszentrum von ECE gewonnen werden könnten. Die Anzahl der Menschen, die durch dieses Einkaufszentrum zusätzlich pro Tag nach Mainz kommen werden, hängt unter anderem von der Größe des Einkaufszentrums ab. Diese steht noch nicht fest.
2. In dieser Veranstaltung wurden noch keine Ergebnisse vorgestellt, da im weiteren Planungsverfahren ein vertiefendes Verkehrsgutachten erarbeitet wird.

Dennoch war es spannend, die unterschiedlichen Meinungen zu Handlungsnotwendigkeiten in der Verkehrspolitik für die Mainzer Innenstadt zu hören.

Zur Vision "Autofreie Innenstadt" erläutert Frau Eder, dass es um eine Mischung der Verkehrsmittel geht und für alle Verkehrsteilnehmer etwas angeboten werden muss. Sie stellt jedoch auch klar, dass der motorisierte Individualverkehr nicht ihr Schwerpunkt ist.

Zum Thema Park + Ride-Parkplätzen stellt Sie dar, dass es diese mit dem Projekt "Parkschein = Fahrschein", in Zusammenarbeit von PMG und MVG bereits gibt. Man nutzt die Parkhäuser am Rande der Innenstadt, wie z.B. die Rheinfertiefgarage, die wesentlich günstiger als alle anderen Parkhäuser ist, oder den Cityport, und fährt mit dem Parkschein kostenlos in die Innenstadt.

Die Anregung zu einem Haltestellenleitsystem am Hauptbahnhof ist aus Sicht von Frau Beigeordneten Eder äußerst dienlich.

Die Situation der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt hat sich in den letzten 15 Jahren verändert. Bis zu dieser Zeit waren die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum genauso hoch wie in Parkhäusern; das ist nicht mehr so. Die Anregung, dass Strafzettel viel zu günstig sind, ist richtig, jedoch ist die Höhe nicht von der Stadt steuerbar. Sie erläutert, dass die Stadt ein Konzept zur Parkraumbewirtschaftung erarbeitet. Zurzeit wird noch analysiert, wo in der Innenstadt welche Parkangebote für wen vorhanden sind, was diese kosten und ob es vielleicht sinnvoll wäre, das eine oder andere zu harmonisieren.

Sie betont, dass das Thema Radverkehr eines ihrer Schwerpunktthemen ist und bestätigt die Anregung, dass es teilweise schwierig ist von A nach B zu kommen, wie z.B. die Große Langgasse mit dem Rad entlang zu fahren, wenn man nicht die Fußgängerzonen hindurch schieben möchte. Vor diesem Hintergrund wird demnächst als erster Schritt in der Großen Langgasse die Geschwindigkeit auf 30 km gesenkt. Weitere Verbesserungen für den Radverkehr sind sukzessive und schrittweise umzusetzen. Die Stadt steht in Verhandlung mit dem Land, um auch Mittel der Stellplatzablösung für den Ausbau des Radverkehrs verwenden zu können. Auf Grund der Haushaltssituation ist es momentan schwierig für irgendeine Maßnahme Mittel freizubekommen, daher wird versucht, durch kleine Schritte, wie z.B. durch die Reduzie-

rung der Geschwindigkeit des Individualverkehrs, den Radverkehr sicher auf der Straße mitfließen zu lassen, oder Routen auszuweisen, Stellplätze zu schaffen und somit die Situation für Fahrradfahrer zu verbessern.

Frau Eder betont, dass es für sie klar ist, dass die Fuststraße und die Eppichmurgasse rund um die Uhr öffentlich zugänglich und zu durchqueren sein müssen; dies ist im Sinne der Andienung der Geschäfte, der Anbindung für die Taxen und im Interesse der Fußgänger und Fahrradfahrer.

Frau Beigeordnete Eder bedankt sich sehr für die konstruktive Diskussion. Sie wünscht Allen einen schönen Abend und ein schönes Wochenende.

## 5. Abschluss

Frau Holz bedankt sich bei allen Anwesenden für die Teilnahme an der 3. Veranstaltung des LuFo und für den aus ihrer Sicht sehr konstruktiven Dialog. Das nächste Forum wird am **20. Dezember 2011 um 18.00 Uhr** wieder im **Gutenbergsaal in der Rheingoldhalle** stattfinden. Sie erinnert daran, dass die Dokumentation des Forums auf der Internetplattform [www.lufo.mainz.de](http://www.lufo.mainz.de) eingestellt wird. Sie schließt die Veranstaltung um 20.15 Uhr.

Von Seiten der Bürgerinitiative Mainzer Ludwigsstraße wird im Anschluss auf eine Veranstaltung hingewiesen. Am 19.11.2011 findet eine Tagesfahrt der Bürgerinitiative nach Maastricht statt, um dort eine Lösung für einen sanierten Einzelhandelsstandort, der an die dortige historische Altstadt angepasst ist, zu besichtigen. Informationen dazu sind auf der Internetseite der Bürgerinitiative zu finden.

