

Mainz

VERKEHRSWENDE JETZT!

Bausteine für ein MAINZER
MOBILITÄTSKONZEPT



TEIL II

FIEBERMESSEN

ERFOLGSCONTROLLING

KONZEPTVORSCHLAG

ZUM EINRICHTEN VON

ZÄHLSTELLEN

Zusammenfassung

Auch in Mainz liegen Zielsetzung und tatsächliche Entwicklung der Klimaziele im Verkehrsbereich noch weit auseinander. Dieser Trend geht aus einem Zwischenbericht zur Fortschreibung des Masterplanes der Stadt Mainz hervor. Der Erfolg der Verkehrswende hängt in hohem Maße von der konsequenten Umsetzung kommunaler Maßnahmen ab. Aufgrund der festgestellten Fehlentwicklungen wird ein Erfolgscontrolling um so dringender. Unser Konzeptvorschlag:

1. Festlegen ausgewählter Standorte als Basis

Für die jährliche Auswertung von Grunddaten gilt es, Standorte für Zählstellen festzulegen, aus denen generelle Trends zum Aufkommen im Fuß-, Rad- und Autoverkehr ableitbar sind. Diese sollten auch Achsen abbilden, auf denen sich Wirkungen durch geplante Maßnahmen ergeben. Vorgeschlagen werden Standorte in Form von zwei Ringen um den Innenstadt- und erweiterten Kernbereich, sowie Einrichten von Zählstellen, die das Verkehrsaufkommen in den Ortskernen von Stadtteilen abbilden. Im 5-Jahres-Rhythmus sollten tiefergehende Berichte erstellt werden, in die zusätzlich die Ergebnisse aus Verkehrsbefragungen einfließen.

2. Aufbau von fachlich fundierten Dauerzählstellen

Für den Kfz-Verkehr liegen der Stadt Mainz die Werte zahlreicher Dauerzählstellen vor. Die in der Verkehrsmengenkarte 2018/ 2019 dargestellten Werte der Vor-Coronazeit bieten sich dabei als Basiswerte für kontinuierliche Zählungen an. Auch im Radverkehr liegen Zählwerte vor. Deren Standorte und etwaige Vergleichbarkeit sind MainzZero nicht bekannt. Eben- sowenig, ob bzw. welche hinreichend repräsentativ sind. Für die Ermittlung des Fußverkehrs liegen dagegen keine belastbaren Erhebungen vor. Zu- oder Abnahme des Fußverkehrsaufkommens zu verfolgen, ist somit bisher nicht möglich. Unverzichtbar ist darüber hinaus der Aufbau ausgewählter Dauerzählstellen auf Stadtteilebene.

3. Sonstige repräsentative Zählungen an weiteren Standorten

Des Weiteren wird die Auswahl von Standorten empfohlen, auf denen Werte an einzelnen Zähltagen auf Basis der Richtlinien im Straßenbau erfasst werden. Diese umfassen zum einen Standorte, welche technisch noch nicht als Dauerzählstellen eingerichtet werden können. Zum anderen Zählstandorte, die in Zusammenhang mit geplanten Projekten und räumlich begrenzten Auswirkungen relevant sind.

4. Wirkungen realisierter Maßnahmen

Erforderlich sind Vorher-/Nachherzählungen insbesondere bei geplanten und realisierten Projekten. Ziel ist es, die Wirkungen umgesetzter Maßnahmen zu erfassen und ggf. nachzusteuern. Die Auswertungen können dazu beitragen, künftige Vorhaben zu optimieren. Gleichzeitig sollen die Erfolge realisierter Projekte die öffentliche Diskussion beflügeln. Um die Bürger:innen und Bürger bei der Verkehrswende „mitzunehmen“ bedarf es eines stetigen und auf einer fundierten Datenbasis stehendem Diskurses zum Thema Verkehrswende.

Hierfür ist die Veröffentlichung der Zählzeiten im Internet zwingend erforderlich, um für fachlich interessierte Bürger:innen die notwendige Diskussionsgrundlage zu schaffen. Ebenso muss das Fahrgastaufkommen von Bussen und Bahnen im Nahverkehr öffentlich zugänglich sein.

5. Überleitung zur Treibhausgas-Bilanzierung

Infolge der fehlenden Datenverfügbarkeit existiert eine Kluft zwischen den auf bundesweiten Daten basierenden Bilanzierungen und der Übertragung auf Kommunen. Eine konzeptionell entwickelte Verkehrsdatenerhebung soll die Grundlagen für eine kommunalspezifische Bilanzierung des CO₂-Ausstoßes und anderer Schadstoffe für die Landeshauptstadt schaffen.

Die Bürgerinitiative MainzZero sieht die Einführung eines laufenden Controlling-Instrumentes und die Bilanzierung der Treibhausgase als unverzichtbares Element der Verkehrswende an.

Ziele sind das Eine

Die Stadt Mainz will mit dem Klimaschutz ernst machen. In einem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung wurden Ziele zum künftigen Verkehrsverhalten der Mainzer Bürgerinnen und Bürger formuliert:

Stavo-Beschluss 24. November 2021, Antrag 1663/2021

*„Ziel ist es, den Anteil der zurückgelegten Wege in unserer Stadt von ÖPNV, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen von heute 60 Prozent auf 80 Prozent zu erhöhen. Hierzu muss der ÖPNV weiter ausgebaut werden.“*

<https://www.mainz.de/verwaltung-und-politik/buergerservice-online/verkehrsprojekte/mobilitaetsbefragung-mainz-2019.php>

Um dies zu erreichen, müsste künftig in etwa jede zweite Fahrt in der Stadt, die heute mit dem Auto zurückgelegt wird, mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Darüber hinaus muss damit einhergehend auch die Verkehrsleistung insgesamt deutlich sinken. Wie die Fortschreibung des Masterplans Klimaschutz der Stadt Mainz zeigt, liegen Zielsetzung und tatsächliche Entwicklung seit 2014 im Verkehrsbereich jedoch noch weit auseinander. Während in den Bereichen Gewerbe/ Handel/ Dienstleistung, Haushalte und städtische Liegenschaften die bis 2018 angestrebten Werte größtenteils erreicht oder gar übertroffen wurden (Industrie), ist die Entwicklung im Bereich Verkehr negativ verlaufen (1).

Eine Trendumkehrung wird nur gelingen, wenn die Infrastrukturbedingungen tiefgreifend verändert werden. Mit dem Neubau einzelner Rad- und Tramstrecken ist es nicht getan. Angesichts des Zeitdrucks bis 2035 muss der Erfolg der Maßnahmen früh eintreten. Hier gibt es jedoch große Defizite nicht nur beim Umsetzen von Maßnahmen, sondern auch in der Datenlage, vor allem beim Fuß- und Radverkehr. Als Grundlage politischer Entscheidungen ist es erforderlich, dauerhafte und kontinuierliche Zählstellen und Transparenz im Erfolgscontrolling einzuführen.

(1) Bericht Fortschreibung Masterplan 100% Klimaschutz, Beteiligungsprozess 2021/ 2022, Landeshauptstadt Mainz, Workshop „Mobilität“ 29. März 2022

Erfolgscontrolling das Andere

Was muss erhoben werden?

Die Datenlage mit der der Kfz-Verkehr schon seit Jahrzehnten wie selbstverständlich erfasst wird, muss mit Blick auf eine echte Verkehrswende auf den Radverkehr und vor allem auf den bisher kaum erfassten Fußverkehr ausgeweitet werden.

Zunächst muss die Ausgangslage systematisch erfasst werden, um die Erfolge umgesetzter Maßnahmen messbar und sichtbar zu machen. Und um Erkenntnisse zu gewinnen, wo erhoffte Entwicklungen ausbleiben, einzelne Projekte ergänzt oder nachgebessert werden müssen.

Um Fehlentwicklungen vorzubeugen, ist auch das Einhalten der noch aufzustellenden Programme und Zeitpläne unentbehrlich. Hierzu gehört schon beim Start die Bildung einer „Task-Force“, die in der Lage ist, in die Projektsteuerung einzugreifen.

Im Verkehr sind mehrere Erhebungsformen erforderlich

Parallel zur Beobachtung der Klimaentwicklung und deren fachlichen Vorgaben (Fortführung und Vertiefung des Projektes „Klimawandel in der Praxis“ KLIMPRAX) und der Auswertung der Messungen der Luftverschmutzung durch die Umweltbehörden bedarf es spezifischer Erhebungen im Verkehrssektor:

- **Erfassung der Antriebsformen im Bestand an Kraftfahrzeugen**
In 2020 waren von 100.403 Kfz erst 381 Elektrofahrzeuge und 1.355 Hybrid-Fahrzeuge in Mainz als Pkw angemeldet. Aufgrund hoher staatlicher Subventionen ist ein sprunghafter Anstieg zu erwarten. Daraus lässt sich aber noch keine Aussage zur Verkehrsbelastung in unseren Straßen ableiten, weil die Schadstoffmengen der Ein- und Auspendler in der Statistik nicht erfasst werden. Zudem sind die Verkehrsleistungen der einzelnen Fahrzeugtypen nicht bekannt und können sich verändern. Allerdings ergeben sich hieraus Anhaltspunkte für eine grobe Abschätzung zur Entwicklung des CO₂-Ausstoßes und den Fortschritt bei der Dekarbonisierung der Antriebsarten.

• Mobilitätsbefragungen

Die zentralen Kenngrößen der Alltagsmobilität, von der Annahme neuer Mobilitätsformen, der Fahrzwecke und der Gründe für Verhaltensweisen bestimmter Milieus sind nur durch repräsentative Mobilitätsbefragungen zu gewinnen. Die Mobilitätsstudien der Stadt Mainz bieten Daten für die Jahre 2008, 2016 und 2019. Aktuellere Daten fehlen bisher.

<https://www.mainz.de/verwaltung-und-politik/buergerservice-online/verkehrsprojekte/mobilitaetsbefragung-mainz-2019.php>

In Hinblick auf den hohen Aufwand, aber auch den langsamen Prozess der Veränderungen von Verhaltensweisen auf gesamtstädtischer Ebene, ist diese Form für eine jährliche Erfassung von Daten nicht geeignet. Bei diesen Mobilitätsbefragungs-Studien genügt daher eine Wiederholung im Abstand von 5 Jahren (Angaben für die Jahre 2024, 2029 und 2034).

• Sonderauswertungen Mobilitätsstudien

Ungeachtet der Gesamtbetrachtung im Verkehrsgeschehen sollten zielgerichtet zusätzlich repräsentative Online-Befragungen erstellt werden, um für bestimmte Fragestellungen Analysen herzustellen, - auch um Erkenntnisse für künftige Planungen zu gewinnen.

Beispielthemen: Ermittlung Pendlerpotentiale Radschnellwege, Auswirkungen wachsender Anteil Pedelecs auf Fahrtlänge.

• Einrichtung von Dauerzählstellen

An den Haupt-Einfallstraßen der Stadt sollten feste Zählstellen zur Erfassung der verschiedenen Verkehrsarten unter Einschluss des Fußgängerverkehrs eingerichtet werden.

• Kontinuierlich erhobene Tageszählungen

Zur Verdichtung der Dauerzählstellen, der Ausdehnung der Datenerfassung auf die Ortskerne in den Stadtteilen, aber auch der gezielten Vorher-/Nachher-Messungen von Bauprojekten bedarf es der Durchführung regelmäßiger Verkehrserhebungen auf Basis der allgemeinen Regeln und Normen im Straßenbau. Auch hier liegt der Fokus auf die Sammlung von Grunddaten für den Fußgänger- und Radverkehr, da diese bislang - im Unterschied zum Kfz-Verkehr - noch nicht flächenhaft vorliegen.

• Fahrgastaufkommen in Bussen und Bahnen (ÖPNV)

Erforderlich: Strecken- und zeitbezogenes Erfassen der Fahrgastströme durch die Betreiber. Die Stadt muss hierzu Vereinbarungen für Zeiträume und Untersuchungstiefe treffen.

Kernziel: Nur mit der Erhebung und Vergleichbarkeit aller Verkehrsarten ist die Entwicklung der Verkehrsanteile zu bestimmen. Erst daraus lässt sich eine Aussage zur CO₂-Minderung ableiten und konsequent verfolgen.

Bild rechts

Beispiel Dauerzählstelle Rad

Dauerzählstelle des Landes Hessen und der Stadt Wiesbaden für den Radverkehr an der Südseite der Theodor-Heuss-Brücke in Wiesbaden - Mainz-Kastel.

Sie sind digital für die Öffentlichkeit einsehbar.

data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=8080
(ggf. den Aufruf mehrfach probieren)



Systematik für Erfolgscontrolling

Gegenstand dieses Beitrages ist ein Konzeptentwurf für die Erfassung der Verkehrsfrequenz und der zu erwartenden oder erfolgten Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Verkehrsarten. Der Vorschlag enthält eine Auflistung der Standorte, an denen dauerhaft oder durch kontinuierliche Verkehrserhebungen die Entwicklung im Verkehrsgeschehen permanent verfolgt werden sollte. Im Bereich des Kfz-Verkehrs existieren zahlreich vorhandene Zähl-einrichtungen. Diese können standortbezogen in die festzulegenden Auswertungsstellen integriert werden.

Gleiches gilt für den Radverkehr. Deren Datenmengen sind insgesamt geringer. Eine Verkehrsmengenkarte Rad muss erst noch zusammengestellt werden. Vorhandene Induktionsschleifen sind meist auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Selbst wenn eigene Induktionsschleifen auf Radwegen existieren, müssen diese nicht immer aussagekräftig für alle Wegebeziehungen zwischen den Stadtteilen sein. Oft nehmen Radfahrer:innen aus Komfort- oder Sicherheitsgründen erzwungene Umwege in Kauf und meiden schmale Radwege oder Gefahrenstellen.

Deshalb ist bei der Auswahl der Standorte für Zählstellen zu prüfen, ob anderweitige Radstrecken auf derselben Verbindung genutzt werden. Ist dies der Fall, sind auf der selben Achse weitere Zählstellen einzurichten. Ziel ist, möglichst vollständig die Funktion und Wegebeziehungen einer Verbindung in ihrer Gesamtmenge - inklusive paralleler Führungen - abzubilden. Dies entspricht den Quelle-/ Ziel-Beziehungen, die im wesentlichen mit der Straße gleichlaufen und die somit sinngemäß den Grundsätzen der Straßengesetze zur Verkehrsfunktion einer Straße entsprechen. Das Einbeziehen relevanter Nebenstrecken schafft zudem die Möglichkeit, die Radpotentiale zwischen wichtigen innerstädtischen und überörtlichen Quelle-/ Ziel-Beziehungen präziser ermitteln zu können.

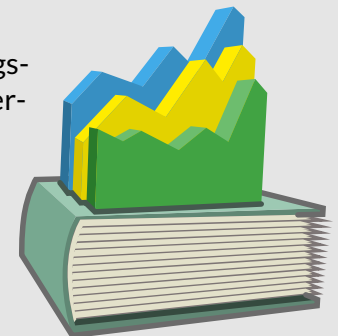
Umfang der Auswertungen

Um den Aufwand zu begrenzen, sollte der Umfang der Erhebungen und Auswertungen differieren:

- **Jährliche Auswertung und Aufarbeitung von Grunddaten**
 - allgemeine Trends Verkehrsentwicklung
 - vertiefte Auswertung Vorher/Nachher-Untersuchungen bei geplanten Projekten (z.B. Radschnellweg Mainz-Ingelheim),
 - Darstellung der erhofften und eingetretenen Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsarten
 - öffentliche Erörterung der Zielerreichung.
- **Berichte im 5-Jahres-Rhythmus**
 - Einbeziehung zusätzlicher Erhebungen, wie die Mobilitätsbefragung oder anderer Einzelauswertungen
 - Erstellung von Zwischenbilanzen in Form von Berichten
 - Bilanzen zur Verkehrsentwicklung, Luftverschmutzung und Klimavorsorge/ - folgen
 - Stand der Umsetzung von Maßnahmen; Evaluation der bisher durchgeführten Programme und Maßnahmen.
- **Einrichtung Task-Force zur Projektverfolgung**

Aufbau einer Task-Force zur Programmsteuerung, die den Umsetzungsstand geplanter Maßnahmen fortlaufend überwacht. Falls Projekte zeitlich in Rückstand geraten sind, sollte sie den Baufortschritt beschleunigen oder ggf. Empfehlungen für Alternativprojekte aussprechen. Die Task-Force erstellt Warnmeldungen, wenn Klimaziele gefährdet sind.

Da die Ausgangsjahre der jeweiligen Erhebungsformen aufgrund der Datenverfügbarkeit unterschiedlich sein werden, bedarf es darauf angepasster Zielsetzungen, um die Klimaziele für die Gesamtstadt im angestrebten Zielzeitraum insgesamt zu erreichen.



Dauerzählstellen für alle Verkehrsarten

Die in Abbildung 1 auf Seite 9 dargestellten Dauerzählstellen bilden ringförmig den Verkehr auf den jeweiligen Zufahrtsstraßen zur Innenstadt ab. Damit können Wissenslücken im Bereich des Fußgänger- und Radverkehrs geschlossen werden. Es liegen dann die gleichen Basiswerte für Gesamtaufkommen, Schwankungsbreiten und tageszeitliche oder monatliche Frequentierungen vor, wie sie für den Kfz-Verkehr seit Jahren selbstverständlich erhoben werden. In der Summe lassen sich erst mit dieser Grundlage Tendenzen zur allgemeinen Verkehrsentwicklung ablesen.

Die Standorte sind bewusst so angelegt, dass die bestehenden Verkehrsflüsse zur Innenstadt gemessen und die Wirkung von Maßnahmen individuell erkennbar werden. Dies ist z.B. der Fall, wenn - wie von Mainz Zero im Mobilitätskonzept vorgeschlagen - zwischen Rheinallée und Universität bestehende Kfz-Fahrspuren in provisorische (protected bike-lines) oder fertiggestellte Spuren für den Radschnellweg Mainz - Ingelheim umgewandelt werden. Dadurch sind Veränderungen im Verkehrsverhalten zu erwarten. Ziel: Wirkungen von „Push and Pull-Maßnahmen“ belegen. Die Standorte geben Aufschluss über die Entwicklung des gesamten Verkehrsaufkommens auf den Haupt-Einfallstraßen zur Altstadt, Innenstadt und in die Neustadt. Diese Stadtteile gehören zu den klimatisch sensibelsten Wohn- und Arbeitsstätten der Landeshauptstadt mit einer städtebaulich hohen Verdichtung und den meisten Hitznächten im Sommer.

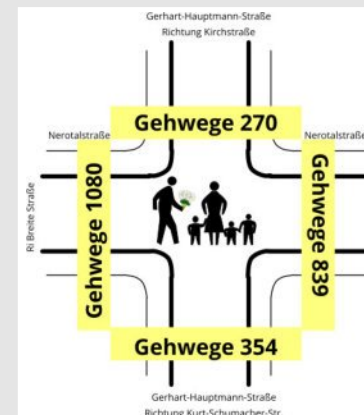
Neben diesen Aufschlüssen, die primär den Trend der Verbindungen zu den zentralen Stadtteilen abbilden, sollten weitere radfahr- und fußwege-spezifische Dauerzählstellen eingerichtet werden. Sie dienen dazu, Grund-Kenntnisse zum Verhalten in den Stadtteilen zu gewinnen. So hat die Verkehrserhebung der Initiative *Gonsenheim setzt aufs Rad* bei einer Zählung festgestellt, dass in der Nerotal-

straße sechs straßenverkehrsrechtlich erlaubte Gehweg-Stellplätze täglich mehr als 1.000 Fußgänger behindern. Die Flächenungerechtigkeit und der Handlungsbedarf ist somit nachvollziehbar belegt.

In den Stadtteilen gehören die Wege zum jeweiligen Ortszentrum zu den am meisten frequentierten Relationen. Und damit bieten sie ein großes, noch ungeschöpftes Verlagerungspotential (1). Das Erfassen der Verkehrsdaten in den Ortsteilen kann zudem dazu beitragen, auch in den Stadtteilen eine zukunftsorientierte Vision zu entwickeln, deren Planansatz auf einer fachlich fundierten Grundlage steht. MainzZero ist es wichtig, von vornherein die Akzeptanz für bauliche Maßnahmen und straßenverkehrsrechtlich notwendige Anordnungen zu erhöhen (z.B. Parkraumregelungen).

Deshalb sollten in den größten Ortskernen außerhalb der Kernstadt ortsteilspezifische Zählstandorte eingerichtet werden: Mombach, Gonsenheim, Finthen, Bretzenheim, Hechtsheim, Weisenau, Laubenheim, Lerchenberg und Ebersheim.

(1) vgl. Frankfurter Rundschau vom 7. Juni 2022 „Aufs Auto verzichten“: „Rund 7.5 Millionen Tonnen CO² ließen sich laut Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vermeiden, wenn etwa 30 % der Kurzstrecken bis sechs Kilometer in den Innenstädten mit dem Fahrrad zurückgelegt würden“



Modal-Split der Kreuzung Nerotalstraße/ Gerhart-Hauptmann-Straße

Die Anteile der Verkehrsarten am Gesamtverkehrsaufkommen betragen:

• Autofahrten Anzahl	46%
• Fußgängeraufkommen	39%
• Radverkehrsaufkommen	15%
• ÖPNV - Fahrgäste	0%
Gesamtverkehrsaufkommen	100%

Quelle:

„Verkehrserhebung Gonsenheim setzt aufs Rad“, 2022

Dauerzählstellen Innenstadt

Zur Systematik gehört das Festlegen und Veröffentlichen ausgewählter Dauerzählstellen im Stadtgebiet. Als Ausgangssituation der Kfz-Menge kann die Verkehrsmengenkarte 2018/2019 der Stadt Mainz genutzt werden. Die Mengen der anderen Verkehrsarten lagen MainzZero nicht vor. Die ÖPNV-Fahrgasterhebungen, die Linien- und richtungsbezogen betrachtet werden müssen, sind gesondert durchzuführen. Um die notwendige Datenmenge zu erhalten, wird das Einbeziehen folgender Standorte vorgeschlagen (vgl. Abbildung 1 auf Seite 9):

Tabelle 1

Standorte Zählstellen alle Verkehrsarten	Lage	Basiswerte Aufkommen Kfz-Verkehr	Hinweise
1 Kaiserstraße	Gartenfeldstraße	33.510 Kfz/Tag 2018	Planung Umweltpur für Radschnellweg MZ-Ingelheim
2 Saarstraße	Friedhof	ca. 34.000 Kfz/Tag 2018	Planung Radschnellweg Mainz - Ingelheim
3 Achse B40 / Uni-Klinik	Langenbeckstraße/ Am Römerlager/ Grüngürtel	32.670 Kfz/Tag 2018	Mehrere Standorte: alle Querschnitte für Fußgänger straßenbegleitend und 2 Fußwege in N-S-Richtung sowie Radtrasse im Grüngürtel sind zu erfassen.
4 Hechtsheimer Straße	An der Goldgrube	10.420 Kfz/Tag 2018	Parallel verlaufende Obere Laubenheimer Str. ist im Radverkehr zusätzlich zu erfassen
5 Göttelmannstraße	Am Michelsberg	8.010 Kfz/Tag 2018	
6 Wormser Straße	Jacob-Sieben-Str.	22.980 Kfz/Tag 2018	Zählung Fuß- und Radverkehr nicht nur straßenbegleitend, sondern zusätzlich am Leinpfad
7 Geschwister-Scholl-Str.	Stadtgärtnerei	32.880 Kfz/Tag 2018	Zählung Fuß- und Radverkehr straßenbegleitend und zusätzlich Karcherweg
8 Mühlweg	Albert-Stöhr-Str.	5.700 Kfz/Tag 2018	
9 Mainzer Straße	Bahnübergang Ri Go.	7.990 Kfz/Tag 2018	
10 Rheinallee	Zwerchallee	ca. 18.700 Kfz/Tag 2018	
11 Theodor-Heuss-Brücke	Landesgrenze	45.940 Kfz/Tag 2018	

Weitere Dauerzählstellen

Für den Kfz-Verkehr liegen weitere kontinuierlich erhobene Verkehrsmengen im Bereich des Autobahnringes durch den Landesbetrieb Mobilität (LBM) vor, so dass auch dessen Entwicklung verfolgt werden kann. Für den ÖPNV werden hingegen von den Verkehrsverbünden nur unregelmäßig Fahrgasterhebungen durchgeführt, so dass die direkte Vergleichbarkeit nicht immer gegeben ist.

Für den Fußgänger- und Radverkehr sieht die Lage noch schlechter aus: Während die Kfz-Mengen der Hauptstraßen teilweise erfasst sind, existieren Zählungen zum Fuß- und Radverkehr nur punktuell und nicht belastbar. Somit fehlen Kenntnisse für die Entwicklung kurzer Wege von und zu den Ortszentren der Mainzer Stadtteile. Durch Zonierungen, Gehweg-Verbreiterungen und Stadtteil-Radnetze können kurze Autofahrten vermieden werden, so dass auch diese Verkehrsverlagerungen in der Summe relevant und nachweisbar sind.

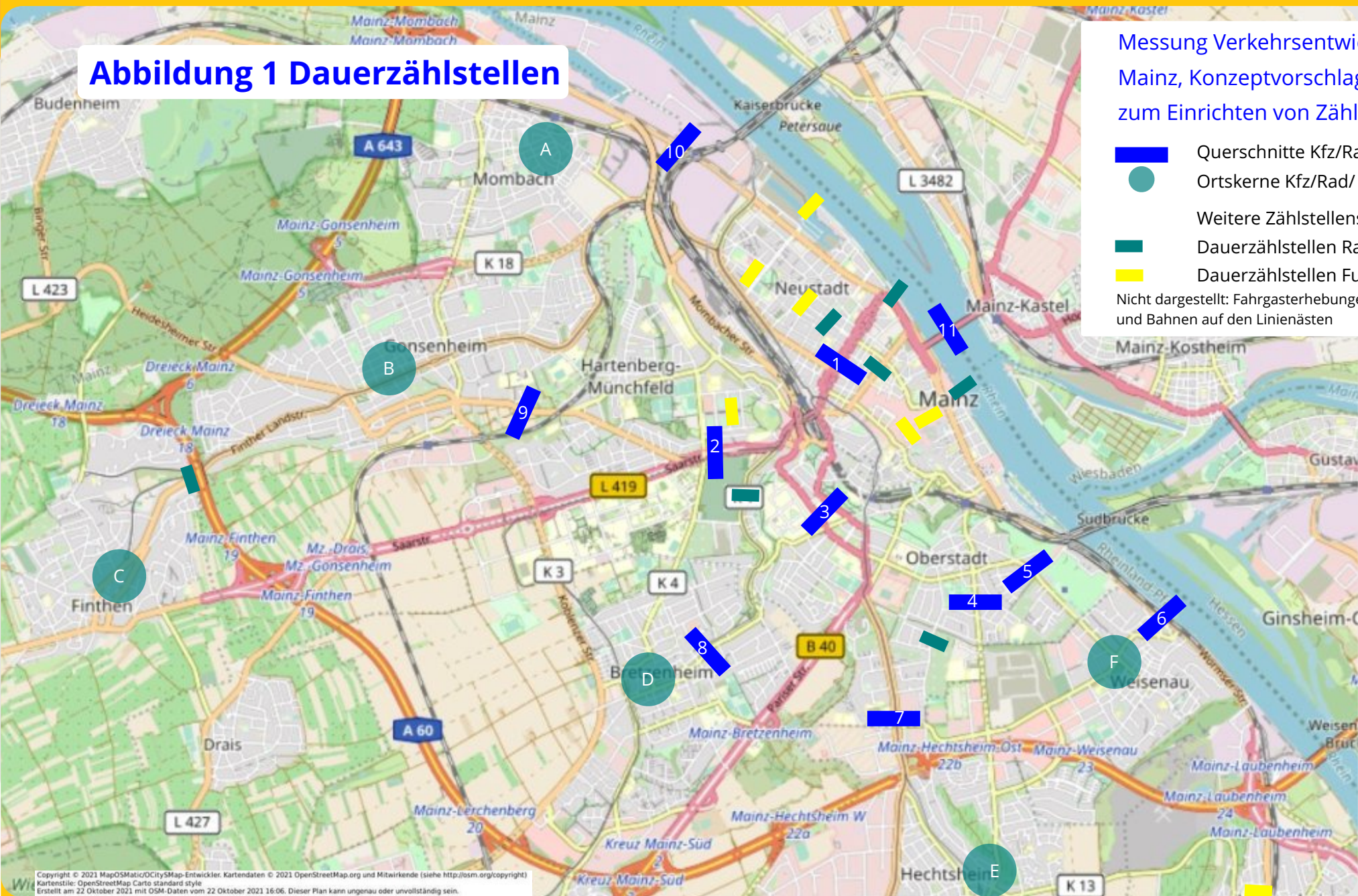
Tabelle 2

Standorte Zählstellen alle Verkehrsarten	Lage	Basiswerte Aufkommen Kfz-Verkehr	Hinweise
A Mombach	Hauptstraße	ca. 6.000 Kfz/Tag 2018	
B Gonsenheim	Breite Straße/ Schulstr./ G.-Hauptmann-Straße	ca. 14.000 Kfz/Tag 2018	Auf den drei Straßen sind jeweils alle Verkehrsarten zu erfassen, um den Ortsverkehr abbilden zu können.
C Finthen	Poststraße/ Kurmainz/ Am Obstmarkt	N. N. Kfz/Tag 2018	Ortsverkehre erfassen, Einbahnregelung
D Bretzenheim	Ortskern Bahnstraße/ Wilhelmsstr./ Rathaus	N.N Kfz/Tag 2018	Größenordnung Ortsverkehre erfassen
E Hechtsheim	Verlauf entlang der K9	N.N Kfz/Tag 2018	Größenordnung Ortsverkehre erfassen
F Weisenau	Bereich Portlandstraße	N.N. Kfz/Tag 2018	Größenordnung Ortsverkehre erfassen
... und die weiteren Ortskerne			
... Einzelzählstellen Rad	bei Bedarf		Zur Verdichtung der Standorte
... Einzelzählstellen Fußverkehr	bei Bedarf		Zur Verdichtung der Standorte

Abbildung 1 Dauerzählstellen

Messung Verkehrsentwicklung Mainz, Konzeptvorschlag zum Einrichten von Zählstellen

-  Querschnitte Kfz/Rad/Fußgänger
-  Ortskerne Kfz/Rad/ Fußgänger
- Weitere Zählstellenstandorte:
-  Dauerzählstellen Radverkehr
-  Dauerzählstellen Fußgänger
- Nicht dargestellt: Fahrgasterhebungen in Bussen und Bahnen auf den Linienästen



Standorte Tageszählstellen

Solange an den vorgeschlagenen Standorten nicht für alle Verkehrsarten Dauerzählstellen eingerichtet sind, ist das systematische Erheben des Verkehrsaufkommens durch Tageszählungen erforderlich. Insbesondere zur Vorbereitung von Planvorhaben ist eine kontinuierliche Erfassung sinnvoll, um Vorher-/ Nachher-Vergleiche anstellen zu können.

In der Abbildung 2 auf der nächsten Seite sind besonders wichtige Vorhaben in Zusammenhang mit dem Bau von Radschnellwegen aufgeführt. Die Auflistung steht beispielhaft für andere Planvorhaben und sollte durch ergänzende Projekte erweitert werden, die nicht von den Dauerzählstellen abgebildet werden.

Veröffentlichung der Daten im Internet

Für die öffentliche Diskussion ist es von großer Bedeutung, dass alle erhobenen Daten zum Verkehrsaufkommen im Internet frei einsehbar sind. Berichte zu Auswertungen sollten als Ergebnisse des Erfolgscontrollings ebenfalls öffentlich frei zugänglich sein.



Insbesondere bei geplanten Bauprojekten sind ggf. gesonderte Zählstandorte sinnvoll, um Wirkungen abschätzen und nach deren Umsetzung auch messen zu können. Für Radschnellwege werden in der Regel Machbarkeitsstudien erstellt, in denen Potentiale ermittelt werden.

Verwenden und Übertragen der Daten zur Treibhausgas-Bilanzierung

Die verschiedenen Methoden zur Abschätzung der Treibhausgase basieren in der Regel auf Grundlage bundesweiter Eckdaten. So hat das *Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg ifeu* Empfehlungen zur Methodik herausgegeben, um die CO₂-Werte bilanzieren zu können. (1)

Für den Verkehr sieht es analog zu den stationären Sektoren ein endenergiebasiertes Territorialprinzip vor, d.h. die Bilanzierung umfasst die Emissionen des motorisierten Verkehrs innerhalb der Gemeindegrenzen. Reale gemeindebezogene Verkehrsdaten liegen jedoch selten in der nötigen Tiefe vor, so dass allenfalls grobe Aussagen errechnet werden können. Die dabei verwendeten bzw. abgeleiteten Standardwerte der Kfz-Fahrleistungen basieren ausschließlich auf deutschlandweit verfügbaren Primärdaten (sog. „Defaultwerte“). Das Umweltbundesamt stellt diese nach Fahrzeugklassen und Straßenklassen für die Jahre 2010 und 2015 bereit. Ebenso die durchschnittliche Wegelänge zu Fuß und per Fahrrad. (2)

Mit dem vorgelegten Konzept soll erreicht werden, dass die Datengrundlage kommunalspezifisch für die Stadt Mainz dichter wird. Entwicklungen und Wirkungen als Folge realer baulicher oder straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen sollen so aufbereitet werden, dass diese qualitativ und quantitativ in die Bilanzierung einfließen können und so der zu vermeidende CO₂-Ausstoß genauer abgeschätzt werden kann.

(1) vgl. Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg ifeu „BISKO Bilanzierungs-Systematik Kommunal, Empfehlungen zur Methodik der kommunalen Treibhausgasbilanzierung für den Energie- und Verkehrssektor in Deutschland“, Kurzfassung (Aktualisierung 11/ 2019)“

(2) Bundesministerium für Digitales und Verkehr BMDV: „Mobilität in Deutschland MiD“; durchschnittliche Wegelänge zu Fuß 1,6km, Wegelänge mit dem Rad: 12,5km (Angaben: Erhebungen 2017).

Abbildung 2
Standorte Tages-Zählstellen
in Hinblick auf geplante Projekte



Nachwort

Bislang hat die Verwaltung der Stadt Mainz noch kein Leitbild vorgelegt, wie eine nachhaltige Zukunft unserer Stadt aussehen sollte bzw. könnte. Daher bleiben viele Fragen:

- Wie sollen die Stadtteile weiterentwickelt werden?
- Wie können unsere Straßen umweltverträglicher und für die Menschen damit das Wohnen attraktiver gemacht werden?
- Der Anspruch ist „Mobilität für Alle/ Mobil ohne Auto“. Wie und mit welchen Maßnahmen soll das in der Praxis erreicht werden?
- Wie kann der Wohnungsknappheit entgegengewirkt werden?
- Wie sieht eine zukunftsfähige Orientierung der Stadt für Arbeitsplätze und Wirtschaft aus?
- Welche Auswirkungen hat der geplante Biotech-Hub?
- Wie kann der Grünanteil erhöht werden?
- Welches Wachstum trägt diese Stadt überhaupt noch?

Das sind einige Fragen, die vor dem Hintergrund der Klimavorsorge so bald wie möglich beantwortet werden sollten und müssten.

Während andere Städte in Form von Stadtentwicklungsplänen (STEP) längst mittel- und langfristige Ziele und Programme erörtert und beschlossen haben, liegen in Mainz bis jetzt nicht einmal Teil-Verkehrspläne für den Fuß- und Radverkehr vor. Geschweige denn ein Maßnahmen-Paket, das gezielt die Belastungen durch den Kfz-Verkehr reduzieren würde.

Das Erstellen dieser noch fehlenden Rahmenpläne birgt jedoch auch die Gefahr, dass vorgebrachte Vorschläge Dritter - wie zum Beispiel die Fortentwicklung des Mapathon-Radnetzes des Mainzer Radfahrforums (MRF), unpopuläre Projekte wie die Umnutzung von Kfz-Fahrspuren oder die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung - von Politik und Stadtverwaltung wegen des befürchteten Gegenwindes auf unbestimmte Zeit zurückgestellt werden. Ein Zögern bei der Umsetzung gefährdet aber das Erreichen der Klimaziele.

MainzZero hat mit dem „Mobilitätskonzept 2030 - Verkehrswende jetzt“ bereits in 2021 Wege aufgezeigt und dargelegt, welche Aufgabenfelder kurz-, mittel- und langfristig angegangen werden müssen. Anhand konkreter Projektvorschläge wurde deutlich gemacht, dass auch kurzfristig Lösungen machbar sind, die mit geringem Aufwand das Potential zu spürbaren Verkehrsverlagerungen haben.

Wir hoffen, dass die Stadt Mainz die Vorschläge aufgreift und mit einer echten Verkehrswende endlich beginnt. Die geeignete Grundlage für ein Controlling muss früh angegangen und geschaffen werden. Dieses Aufgabenfeld muss gründlich und fundiert vorbereitet und realisiert werden, sowie mit geeigneten Ressourcen und vor allem Verantwortlichen („Kümmerer“) unterfüttert werden.

Das Controlling bzw. Monitoring bildet zudem eine wichtige Voraussetzung für Transparenz im politischen Handeln. Die beschlossene Verkehrswende kommt definitiv nicht von alleine. Sie muss ein Gemeinschaftsprojekt von Stadt, Wirtschaft und den Bürger:innen sein. Daher ist es unverzichtbar, dass die Mainzer:innen von Anbeginn „mitgenommen“ und nicht vor vollendete Tatsachen gestellt werden. Denn anderenfalls wäre Widerstand vorprogrammiert.

Machen Sie mit!

Informieren Sie sich über unsere Vorschläge bei MainzZero unter www.klimaentscheid-mainz.de

Lesen Sie unser Mobilitätskonzept oder dessen Vorstellung auf Youtube unter Suche:

„Mainz+Verkehrswende+jetzt“

Demnächst erscheint: Konzept Grünachsen

Herausgeber MainzZero

Vi.S.d.P. Michael Lengersdorff, 55291 Saulheim
lengersdorff@online.de © 2022

