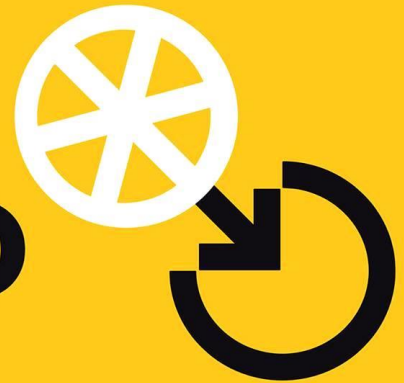


www.klimaentscheid-mainz.de

MAINZZero



PresseSpiegel

APRIL 2022

schlagl_ch

Blau-gelbe Punkte

Im Juni 69 stoppte die Bürgeraktion Roter Punkt die Fahrpreiserhöhung für Busse. Sie könnte Vorbild sein für eine Bewegung der Solidarität mit Kiew

Es ist quälend, zwischen Moral und der Logik des Krieges hin und her zu pendeln: Der Blick auf Bilder drängt zu radikalen Maßnahmen, aber keiner kann mir sagen, ob die Folgen eines Gasboykotts so dramatisch wären, wie der BASF-Chef behauptet; ich weiß nicht, wozu deutsche Autofahrer fähig sind oder welche Folgen die Einstellung der Ammoniakproduktion hätte. Allenfalls beim Export von Ritter Sport und Metro-Wurstchen habe ich eine klare Meinung, bei den Aufrufen zum Nato-Einmarsch von jugendlichen Chefreporterinnen auf www.welt.de oder bei der Befürchtung, der kranke Mann im Kreml könne bis zum Äußersten gehen. Und diesen Satz zu schreiben, kommt mir schon nach dem Punkt zynisch vor. Es ist furchtbar, in einer solchen Situation nur wählen zu können, wessen Urteilsvermögen und Kenntnis man vertraut. Und es ist regelmäßig zum Kotzen, wenn Wahlkämpfer oder

Können wir noch mehr tun, wir Nichtentscheidungsverpflichteten mit begrenzter Zeit, außer demonstrieren?

Kolumnisten ihre alten Suppen mit Freiheitspathos aufmotzen.

Man möchte was tun, aber was? Viele helfen auf Bahnhöfen und in Unterkünften, wer kann, stellt seine Wohnung zur Verfügung. Wir drehen die Heizung runter, wir spenden, wir folgen der verzweifelten Aufforderung von Wolodimir Selenski, auf die Straßen zu gehen. Können wir noch mehr tun, wir Nichtentscheidungsverpflichteten mit begrenzter Zeit, außer demonstrieren?

Etwa so weit war es in einem dieser vielen Gespräche nach einer dieser vielen Horrormeldungen. „Man bräuchte“, sagte da einer der Älteren, „wieder so etwas wie den Roten Punkt.“ Der Rote Punkt, das war, 1969, eine Bürgeraktion gegen die Erhöhung der Fahrpreise im öffentlichen Nahverkehr in Hannover, von 70 auf 80 Pfennig. Es gab Proteste, die nützten nichts, Studenten blockierten die Gleise und Busdepots, die Polizei griff ein, es wurde weiter blockiert. Die Polizei kam mit Wasserwerfern, das erweckte den Unwillen von ganz stinknormalen Bürgern, die auf einmal Lust an Vergehen gegen den § 1 der StVO fanden und sich dazusetzten. Der Verkehr blieb lahmgelegt – eine Woche lang. Und trotzdem kamen fast alle pünktlich zur Arbeit, zur Schule, zum Arzt, und sogar komfortabler als sonst. Wegen des Roten Punktes. Der hatte zehn Zentimeter Durchmesser, sympathisierende Autofahrer konnten ihn aus Flugblättern ausschneiden oder aus den hannoverschen Zeitungen, denn auch die hatten sich der Volksstimmung angeschlossen, und hinter die Windschutzscheibe kleben. Die Stadtverwaltung selbst ließ 50.000 Rote Punkte drucken. Und immer mehr Motorisierte machten mit; freiwillige Lotsen winkten die Autos in die Haltestellenspuren der stillgelegten Straßenbahnen. Der Verkehr floss reibungslos, an den Knotenpunkten regelten Aktivisten den Verkehr so professionell wie Poli-

zisten. Es machte allen Beteiligten einen Riesenspaß, es hätte ewig so weitergehen können. Und deshalb schwenkte die Stadtregierung nach einer Woche die weiße Fahne und sagte die Kommunalisierung der bis dahin privat betriebenen hannoverschen Verkehrsbetriebe zu.

Weil nichts so überzeugend ist wie der Erfolg, gab es noch ein paar Jahre lang Rote-Punkt-Aktionen in einem Dutzend anderer Städte – und in Hannover leuchten bei den Älteren die Augen, wenn sie von der Aktion erzählen. Freilich auch davon, dass auch die schönsten Erfolge eine Halbwertszeit haben: Neun Monate später wurden die Preise doch erhöht.

Kollektive Aktionen dieser Art und Größenordnung sind selten. In diesem Fall kam einiges zusammen: Es herrschte ganz allgemein ein Klima des Aufbruchs, es gab ein breites Bündnis, vor allem aber war die Aktion selbst sportlich und schaffte eine neue Gemeinschaft auf den Straßen: Gespräche kamen in Gang, man politisierte, lernte sich kennen, machte unvergleichliche Erfahrungen in fremden Autos. Man sagte nicht nur seine Meinung – in Chören und auf Transparenten –, sondern organisierte eine funktionierende Alternative. Und man tätigte einen körperlichen Einsatz, man setzte sich in Bewegung, wurde sichtbar für andere und andere für einen. Handeln verpflichtet, mehr als Worte. Die Bürgergesellschaft erlebte sich für eine Weile als Akteur.

Der Krieg in der Ukraine geht weiter. Verzweifelt bittet der ukrainische Präsident Selenski auch uns Bürger, zu zeigen, dass wir solidarisch sind. Für einen Augenblick also stelle ich mir vor, dass wir nicht warten, bis irgendwann nach Ostern Benzinzuschüsse und ermäßigte Monatskarten verteilt werden, sondern dass jetzt schon Tausende von Autofahrern in allen Städten, in allen Landkreisen einen blau-gelben Punkt, 10 Zentimeter Durchmesser, hinter die Windschutzscheibe kleben, die Wartenden an den Haltestellen der Busse und Bahnen, an den Kreuzungen so einen Punkt hochhalten. Dass das um sich greift: etwas, wenn auch Kleines zu tun, um Putin und den Spekulanten ein wenig die Nachfrage abzdrehen, um Engpässen vorzubeugen. Und zur gleichen Zeit etwas gegen den ökologischen Wahnsinn, dass Hunderttausende morgens und abends allein in ihren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor sitzen, und drei Plätze sind frei. Es wäre auch eine kleine Revolte gegen den Individualismus des Konsums und des Verkehrs, an den wir uns so gewöhnt haben. Es würde Reibung erzeugen, und Wärme, und die Zahl der Begegnungen erhöhen. Wir würden uns als Gesellschaft erleben und uns vielleicht sogar während der Fahrt darüber streiten, ob die Annäherungspolitik richtig war, was eigentlich so schön daran ist, 30 Minuten allein mit sich im Auto zu sitzen, oder wie wir es mit Nackensteaks halten.

Ich weiß, das ist ein romantischer Gedanke, und nostalgisch dazu. Man kann so etwas nicht voraus-sagen oder planen, aber es sind immer drei oder fünf oder fünfzig, die den Anfang machen. Und wo es klappt, verändert es etwas, so wie damals in Hannover. Ein Roter Punkt – das ist ja schließlich auch die Markierung auf der Landkarte, die den eigenen Standpunkt anzeigt – und oft den Beginn einer Wanderung.



Matthias Greffrath
lebt als freier Autor für Print und Radio in Berlin. Er ist Herausgeber von „RE: Das Kapital. Politische Ökonomie im 21. Jahrhundert“ (Kunstmann, 2017).

Die Schlagloch-schau
13. 4.
Charlotte Wiedemann
20. 4.
Georg Diez
27. 4.
Jagoda Marinić
5. 5.
Georg Seeblen



(/)

Klimaschutzspaziergang am Wochenende

Es geht dabei vor allem um die klimafreundliche Gestaltung in der Neustadt.

01.04.2022 | 05:56 UHR



Die Klimaschutzinitiative MainzZero lädt morgen (02.04.) zu einem Klimaspaziergang durch die Mainzer Neustadt ein. Dabei soll es vor allem um die klimafreundliche Gestaltung des Mainzer Stadtteils gehen. Entlang des Spaziergangs soll es mehrere Stationen mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten geben, so z.B. das Miteinander von Fußgängern, Fahrrad und Auto, das Erkennen geeigneter Dachflächen für Sonnenenergie und um die Begrünung in dicht bebauten Vierteln. Start des Spaziergangs ist morgen um 14:00 Uhr an der Feuerwache in der Rheinallee.

DAS KÖNNTE DICH AUCH INTERESSIEREN

Brand in Gonsenheim

(/aktuell/nachrichten-aus-der-region/mainz/brand-in-gonsenheim-AC14344949)

Großeinsatz in der Altstadt

(/aktuell/nachrichten-aus-der-region/mainz/groeeinsatz-in-der-altstadt-IC14344873)

DER MAINZER

DAS MAGAZIN FÜR MAINZ UND RHEINHESSEN

(<http://www.dermainzer.net>)

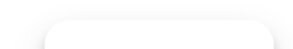


ZUM MAINZER-NEWSLETTER...

(www.dermainzer.net/newsletter/)



MAINZER RADWEGEKONZEPT IDEENLOS?



Mainzer Radfahrforum, Gonsenheim setzt aufs Rad, Mapathon Mainz, Radnetz Mainz, fahrRAD Büro, Bypad, Stadtradeln – Ideen, Konzepte, Foren gibt es genug. Nur bei der Umsetzung geht es nicht voran.

Im Mainzer Verkehrsraum liegt einiges im Argen. Je nach Verkehrsmittel, das bevorzugt für den eigenen Transport benutzt wird, ist die Ansicht zu den Ärgernissen unterschiedlich. Autofahrende vermissen Parkplätze und mögen die Tempo 30-Zonen nicht, Zufußgehende erschrecken sich über Radelnde auf Bürgersteigen und in den »Fußgängerzonen«, die Fahrradfahrer:innen vermissen Strecken, auf denen sie zügig vorankommen. Wie auf der Route Hechtsheim-Innenstadt, ein Beispiel, das zeigt, es ist machbar.

Auf dem Foto: Wohl denjenigen, die wissen wo es langgeht. Wo geht es zur Innenstadt? Wo zur Uni? Hinweisschilder gib es keine, die den Weg vom Fahrradparkhaus am Westeingang des Mainzer Bahnhofs aus weisen.

Vorschläge für solche Radfahrtrouten von anderen Stadtteilen in die Innenstadt hinein und durch die Innenstadt hindurch gibt es viele. Erinnerung sei an das Konzept »Gonsenheim setzt aufs Rad« vom November 2020 und an das »Hauptradwegenetz für die Stadt Mainz«, das als Ergebnis des Mapathon Mainz im Frühjahr 2021 vom Mainzer Radfahrforum vorgestellt wurde. Die Konzepte wurden ehrenamtlich und mit viel Sachverstand erstellt.

Eigentlich, so denkt sich die Bürgerin, müsste doch längst klar sein, wie ein gesamtstädtisches Mainzer Radwegekonzept auszusehen hat, müssten erste Maßnahmen in die Wege geleitet worden sein. Schließlich stehen Fördergelder von Bund und Land zur Verfügung. Die, werden sie nicht schleunigst abgerufen, verfallen.

Doch es tut sich nichts in Sachen Radwegekonzept. Und, so viel sei vorab verraten, es wird noch eine Weile dauern, bis sich etwas tut. Auf die Frage, wann wird das gesamtstädtische Radverkehrskonzept vorgestellt, antwortete die Mainzer Pressestelle:

»Die Erarbeitung des 'Radnetz Mainz' wird gemeinsam mit der neuen Team-Leitung des fahrRad Büros entwickelt. Sobald die Stelle (voraussichtlich im April 2022) wiederbesetzt ist, erfolgt die Ausschreibung des unterstützenden Büros, welches die Verwaltung bei der Ausarbeitung des Mapathon unterstützt. Dabei ist auch die Beteiligung interessierter Bürger:innen vorgesehen, sodass das 'Radnetz Mainz' gemeinsam mit dem externen Fachbüro, dem fahrRad Büro und der Öffentlichkeit entwickelt wird. Hierfür wird der Prozess des BYPAD Audits genutzt. BYPAD steht für »Bicycle Policy Audit«. Diesem Prozess liegt einerseits – in einem ersten Schritt – die Evaluierung und andererseits – darauf aufbauend – die Qualitätsverbesserung der kommunalen Radverkehrsförderung zugrunde. Auf Basis der damit zusammenhängenden Stärken-Schwächen-Analyse erfolgt also erst die Definition der Kriterien. Dabei beruht die BYPAD-Methode auf einem Transfer aus dem Qualitätsmanagement (wie es z.B. in der Wirtschaft längst Standard ist) auf den Radverkehr, um diesen zu stärken und nachhaltig zu verbessern.«

Langwieriges Verfahren

Das Verfahren sei mittlerweile etabliert und wurde in über 200 Kommunen in mehr als 20 Ländern angewandt, schreibt die Mainzer Pressestelle weiter. Die Untersuchungsschwerpunkte lägen neben den Ergebnissen der Radverkehrsförderung auch in der Einbettung in die politischen und administrativen Strukturen. Dafür würden Module unterschieden und deren Qualitäten einzeln bestimmt. Dies geschehe in Zusammenarbeit mit einem externen Moderator bzw. Auditor, der die Stärken-Schwächen-Analyse sowie die Qualitätsbewertung gemeinsam mit den Akteuren aus Politik, Verwaltung und Interessenvertretung erarbeite.

Das von Armin Schulz 2020 erarbeitete Stadtteilkonzept »Gonsenheim setzt aufs Rad« soll in diesem Verfahren integriert werden, erklärt die Mainzer Pressestelle auf Nachfrage. Beschlossen wurde die Durchführung eines Bypad-Audits vom Mainzer Stadtrat bereits im Sommer 2018. Damals regten die Erfolgsgeschichten aus Karlsruhe, das infolge eines erfolgreichen Bypad-Audits den Anteil des Radverkehrs auf 25 % steigern konnte, die Fantasie der fahrradfreundlichen Mainzer Politiker:innen an.

Nun könnte also vielleicht im zweiten Halbjahr 2022 ein Bypad-Verfahren in Mainz beginnen. In der Regel dauern die Verfahren sechs bis zwölf Monate und nach Vorlage des Abschlussberichts braucht es erst noch Planungen für konkrete Maßnahmen, die dann wiederum umgesetzt werden müssen.

Aufgrund dieses Zeitrahmens ist es unwahrscheinlich, dass die Stadt Mainz eine Teilfinanzierung von Maßnahmen des neuen Radverkehrskonzepts über das Sonderprogramm »Stadt und Land« (S&L) im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung erhält. Bedingung für die 90%-Förderung durch den Bund und das Land Rheinland-Pfalz ist, dass die entsprechenden Maßnahmen bis 31.12.2023 abgeschlossen, heißt: umgesetzt sind. Dazu müssten aber erst einmal Maßnahmen vorgeschlagen und zur Förderung angemeldet sein. Was nicht der Fall ist. Es mangelt an Personal. Nach dem Wechsel der Mainzer Radfahrbeauftragten Franziska Voigt ins Dezernat für Umwelt und Verkehr wird im fahrRAD-Büro voraussichtlich im April 2022 eine neue Teamleitung die Arbeit aufnehmen, kündigt die Mainzer Pressestelle an. Derzeit arbeiteten zwei Mitarbeiter:innen im fahrRad Büro, die im Laufe des Jahres durch zwei weitere ergänzt werden sollen, sodass künftig insgesamt fünf Personen Vollzeit zu den Schwerpunkten Radverkehrsstrategie, Radverkehrsplanung, Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit sowie Radparken arbeiten.

Das alles dürfte bei der Webex-Konferenz »Runder Tisch Radverkehr« am 28. April 2022 zur Sprache kommen.

Zwischenzeitlich hat die Bürgerinitiative MainzZero ein 80-seitiges Konzept »Verkehrswende jetzt! – Bausteine für ein Mainzer Mobilitätskonzept« ausgearbeitet. Das MainzZero-Konzept basiert u.a. auf dem »Mapathon-Plan – Ein Radwegenetz für Mainz«.

Auch das ist ein detailliertes Konzept für ein gesamtstädtisches Radwegekonzept – wie viel ehrenamtliche Arbeit braucht es noch, bis z.B. das Fahrradparkhaus am Bahnhof West endlich an einen sicheren Radweg in Richtung Innenstadt angebunden ist (siehe Foto)?

Stadtradeln mit Rekordergebnis

Seit März können sich Städte und Kreise zur Stadtradel-Aktion 2022 anmelden. Die Kampagne STADTRADELN wird jährlich im Zeitraum 1. Mai bis 30. September durchgeführt, jede Kommune bestimmt den genauen Zeitpunkt selbst. Beim Stadtradeln 2021 hatte eine »Stadtweite« den Wettbewerb unter den Kommunen um die meisten geradelten Kilometer zusätzlich angeheizt. Die Mainzer:innen schafften mit 491.899 Gesamtkilometern ein Rekordergebnis und erradelten sich als Gewinne u.a. drei Reparaturstationen in der Stadt und zusätzliche 100 Radbügel. Leider konnten diese beiden Gewinne bislang nicht in die Tat umgesetzt werden, schreibt die Mainzer Pressestelle, denn:

»Neben der erschwerten Personalsituation im fahrRad Büro kam es bei der Lieferung der Reparaturstationen und der Radbügel aufgrund der bekannten Corona-Engpässe zu Lieferschwierigkeiten. Die Verwaltung rechnet jedoch mit der Bereitstellung durch die Hersteller im Laufe des März 2022, sodass anschließend mit der Installation im Stadtraum begonnen werden kann.«

Aufgrund der Corona-Pandemie mussten 2021 auch die beiden Gewinnstufen »Sunday ParkingDay« auf der Rheinstraße und »Straßenfest Am Graben/Hopfengarten« abgesagt werden. Vorgesehen ist, beide Aktionen im Stadtradeln-Zeitraum vom 10. bis 30. September 2022 durchzuführen.

Ausblicke

MainzZero bietet am 2. April einen »Klimaspaziergang« durch die Mainzer Neustadt an, in dem es auch um das Miteinander verschiedener Verkehrsarten geht; Treffpunkt: 14 Uhr an der Feuerwache, Rheinallee 131.

Am 10. April 2022 kann der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club e.V. (ADFC), KV Mainz-Bingen wieder eine Mainzer Fahrradbörse ausrichten. An- und Verkauf sowie Tausch von gebrauchten Fahrrädern, Fahrradteilen und -zubehör ist von 10:30 bis 14 Uhr auf dem Gelände der Alten Ziegelei in Bretzenheim möglich.

www.mainz-bingen.adfc.de (<https://www.mainz-bingen.adfc.de>)

| SoS

Zum Kommentar zu Fridays for Future (FFF).

Vorwurf ist schlicht falsch

Mit einiger Verwunderung habe ich den Kommentar „Auf Abwegen“ zu FFF gelesen. FFF wird in diesem Kommentar vorgeworfen, den Krieg in der Ukraine „zum Klimathema umzubiegen“.

Durch drei meiner vier Kinder, die im klassischen FFF-Alter sind (17 bzw. 20 Jahre alt), stehe ich in engem Kontakt zu dieser Generation. Nicht ein einziges Mal habe ich von irgendjemandem gehört, dass ein Krieg, wie der in der Ukraine, wegen der Klimakatastrophe nicht ernst genommen werden sollte. Ganz im Gegenteil. Ähnlich habe ich das auch bei FFF wahrgenommen. Auch auf der Mainzer Demo bezogen sich zahlreiche Banner und Plakate auf den Krieg und forderten dessen sofortiges Ende. Ihr Vorwurf, FFF würde „den mörderischen Krieg zum Klimathema umbiegen“, ist schlicht falsch. Der Hinweis von FFF, dass dieser Krieg auf grausame Weise deutlich macht, wie falsch es ist, von fossilen Energien abhängig zu bleiben, bedeutet nicht, dass er verharmlost wird. Die Sprecherin der FFF, Luisa Neubauer, bezeichnen Sie als „Lautsprecherin“. Mit was belegen Sie diese verletzende Behauptung? Natürlich spitzt sie Forderungen zu. Aber dass sie den „Krieg zum Klimathema umbiegt“, habe ich noch nicht gehört. Ich denke sehr wohl, dass FFF noch immer die Stimme dieser Generation ist – zumindest des Teils, der sich um die Zukunft unseres Planeten Gedanken macht. Dass diese Bewegung „eine Sekte“ geworden ist, wie Sie behaupten, sehe ich nicht.

Woran machen Sie dies fest? Es gibt bestimmte Dinge, die bei FFF kritisiert werden können. Ein Rundumschlag wie dieser wird FFF jedoch nicht gerecht.

Nina Wagner
Essenheim

»Der Hinweis von FFF, dass dieser Krieg auf grausame Weise deutlich macht, wie falsch es ist, von fossilen Energien abhängig zu bleiben, bedeutet nicht, dass er verharmlost wird.«

Nina Wagner

Zum selben Thema.

Friedliche und respektvolle Jugend

Es ist sehr einfach, mit in die Kerbe der populistischen Medien zu springen und pauschal eine Verurteilung über alle jungen Leute der Fridays-for-Future-Bewegung in Deutschland zu fällen. Waren Sie in Mainz beim Globalen Klimastreik dabei und haben gesehen wie engagiert sich diese jungen Leute für ihre eigene Zukunft einsetzen?

Sehr schade, dass nicht das Gute hervorgehoben wird: Junge Leute, die Angst vor einer Zukunft mit Klimakatastrophen, Hungersnöten und Kriegen haben, gehen friedlich auf die Straße, tragen alle ihre Masken und stellen respektvoll die Musik an der Unfallstelle ab.

Stephanie Michel-Weilbacher
Hochheim

Zum diskutierten Gas-Embargo.

Für Wirtschaft nicht verkraftbar

Wer glaubt, ein Stopp fossiler Energieträger aus Russland sei für die deutsche Wirtschaft verkraftbar, dem ist nicht mehr zu helfen. Mit den passenden (realitätsfernen) Annahmen liefern die Modelle selbstverständlich Ergebnisse, die nicht zu dramatisch klingen. Vom ehemaligen Bundespräsidenten und Theologen Joachim Gauck stammt in diesem Zusammenhang das Zitat „Frieren für die Freiheit“. Die Bevölkerung ist mit solchen Ökonomen und Theologen geschlagen, deren Geltungs-

drang den Sachverstand übersteigt.

Ideologen wollen die Welt nach ihren Vorstellungen gestalten, und beim Scheitern stimmt etwas mit der Realität nicht, aber am eigenen Weltbild wird nicht gerüttelt.

Wir in Mainz können doch einmal beim Unternehmen Schott anfragen, was ein Produktionsstopp für sie bedeutet und wie lange es dauert, bis die gewünschte Produktion wieder angelaufen ist. Geld ist das geringste Problem für einen Staat mit souveräner Währung. Die realen Ressourcen sind das Problem, wenn diese nicht zur Verfügung stehen. Einige Vertreter der Ukraine reden den Deutschen moralische Schuld ein bei weiter bestehenden Geschäftsbe-

ziehungen mit Russland und zurückhaltender Waffenlieferung Deutschlands an die Ukraine. Das muss von uns ausgehalten werden.

Wir thematisieren auch nicht die Offshore-Geschäfte der Präsidentenfamilie Selenskyj. Im Oktober 2021 fanden sich die Namen neben den anderer Ukrainer in den Pandora Papers. Ukrainer und Russen sollen ernsthaft verhandeln, und wir leisten humanitäre Hilfe in großem Umfang. Die Kleptokratie wird in diesen Gegenden nicht verschwinden. Lassen wir uns nicht von der Öffentlichkeitsarbeit der ukrainischen Offiziellen desavouieren.

Jan Schulz
Mainz



Eine Gaspipeline in Sibirien: Welche Folgen hätte ein Gas-Embargo für die Wirtschaft, wie würde es sich auf den Verlauf des Krieges in der Ukraine auswirken? Darüber gehen die Meinungen auseinander. Foto: dpa

Zur sinkenden Zahl von Ärzten, die Schwangerschaftsabbrüche anbieten.

Eintreten für Leben diskreditiert

Der Beitrag ist skandalös. Ein bestürzender Lobbyismus sorgt dafür, dass die Beweislaster umgekehrt werden. Abtreibungsgegner müssen sich dafür rechtfertigen, dass sie solche sind. Hier wird das engagierte Eintreten für den Schutz des ungeborenen Lebens diskreditiert und als „fundamentalistische“ Embryo-Fetischisierung zwecks Unterdrückung der Frauen verleumdeter. So kann nur denken, wer das unbedingte Recht auf Leben – das auch für den ungeborenen Menschen gilt – verbissen nicht wahrhaben will.

Und was schon gar nicht angeht: Dass man ein Regelwerk vorgewirft, dass die Gewissen vergewaltigt: zum Beispiel der angehenden Ärzte, die dieses blutige Handwerk erlernen sollen, gerade so, als seien die „Verweigerer“ solche, die sich zu schade seien, „sich die Finger schmutzig“ zu machen im Dienste einer anständigen Sache. Aber auch die Gewissen der Versicherungsbeitragszahler: Nein, ich möchte das nicht mitbezahlen „müssen“. Das geht einfach nicht an. Wir haben in unserem Land Glaubens- und Gewissensfreiheit. Ich vermahne mich dagegen, mir darauf herumtrampeln zu lassen von Lobbyisten, die rücksichtslos ihre Postulate durchsetzen wollen.

Dr. Klaus Obenauer
Flörsheim-Dalsheim

Zum Interview mit Pflegekritiker Claus Füsseck, als „Engel der Alten“ bezeichnet.

Er setzt auf Effekthascherei

Unfassbar. „Engel der Alten“? Was machte Füsseck, er hörte sich Storys an, gab seine einseitige Ansicht hinzu und verbreitete dies als seine Wahrheit.

Wo ist der „Engel“? Wen hat er gerettet? Diejenigen, die ihn kennen, wissen, außer bösen Worten war da nichts. Warum, glauben Sie, ist Herr Füsseck so drauf? Ich bin für eine Berichterstattung zu Missständen, für konsequente Offenlegung. Aber bitte mit seriösen Berichterstattungen statt Effekthascherei mit ungeprüften und nicht belegbaren Vorwürfen in die breite Masse. Man sollte

seinen Verstand nutzen, dann sieht man, es gibt so viele schlechte Pflegekräfte wie es schlechte Automechaniker, Beamte oder Lehrer gibt etc. Und es gibt so viel schlechte Pflegeheime, wie es schlechte Ärzte gibt, schlechte Krankenhäuser, aber auch Bäcker und Friseur.

Es lässt sich leicht auf einer Branche herumtrampeln, die keine Lobby hat. Was man damit anrichtet, ist wenigen klar. Wir vergraulen Personen, die Lust auf den Beruf haben, und wir treiben Personen aus dem Beruf, die es leid sind, am Pranger zu stehen für Dinge, die sie nicht zu verantworten haben, von Personen, die nie Verantwortung getragen haben.

Jutta König
Uelversheim

Zum FFF-Kommentar.

Beleidigung

Der Kommentar zu Fridays for Future hat mich, gelinde gesagt, überrascht. Zumal er am 25.3., dem Tag der weltweiten Klimastreiks, erschien. Kritik ist durchaus berechtigt. Das Vorgehen von FFF Hannover, eine Sängerin auszuladen, ist fragwürdig. Der Instagram-Post zum Nahost-Konflikt auf den internationalen FFF-Kanälen war unnötig (FFF Deutschland hatte sich übrigens direkt davon distanziert). Beides rechtfertigt aber in keiner Weise, die gesamte FFF-Bewegung als Sekte zu bezeichnen, die „mit dem üblichen linken Allerlei aufwartet“. Das wird den vie-

len Tausend sich gegen den Klimawandel einsetzenden jungen Menschen nicht nur nicht gerecht, sondern beleidigt sie. Ich frage, wo wir heute ohne FFF stünden? Ohne dauernde Klimademonstrationen, die sowohl Politik als auch Wirtschaft immer wieder die Dringlichkeit und den Handlungsbedarf in Erinnerung rufen? Der die Menschheit bedrohende Klimawandel läge als Thema vermutlich noch immer in der untersten Schublade.

Trotz des schrecklichen Krieges in der Ukraine und der uns weiter umklammert haltenden Corona-Pandemie ist auch der Klimawandel leider trotzdem noch wichtig und ein weiteres Problem, dem wir uns stellen und das wir bekämpfen müs-

sen. Die als „Lautsprecherin“ bezeichnete Luisa Neubauer wies bereits vor einem Jahr darauf hin, dass multiple Krisensituationen zur Realität werden könnten. Genau das ist nun eingetreten. Deutschland ist, wie andere Länder auch, nach wie vor von russischem Gas abhängig. Das wäre nicht so, wenn man früher auf die Forderungen von FFF gehört hätte. Ein Grund mehr, nun endlich das Richtige zu tun und auf nachhaltige Energien zu setzen. So schnell wie möglich. Das will FFF. Das wollen die jungen Menschen, die sich dort für ihre Zukunft und die unserer Welt engagieren.

Christian Rautmann
Mainz

»Deutschland ist nach wie vor von russischem Gas abhängig. Das wäre nicht so, wenn man früher auf die Forderungen von FFF gehört hätte.«

Christian Rautmann

Zum selben Thema.

Bevölkerung ist zu viel mehr bereit

Nun möchte Putin, dass wir ihm die Energie in Rubel bezahlen und droht den Hahn zuzudrehen. War/ist es wirklich nötig, dass wir ihm diese Option des Gegendruckes geben und nicht selbst handeln? Warum zeigt man der deutschen Bevölkerung nicht die Optionen offen und ehrlich auf, was es braucht, um das Gas aus Russland über Einsparungen zu kompensieren?

Nicht so vage und ungefähr wie bisher und dass etwas kältere Privat-Wohnungen nicht reichen werden, sondern ganz konkret und nachvollziehbar. Ich denke, ein sehr großer Teil der Bevölkerung ist zu viel mehr bereit, als die Politiker sich vorstellen können. Wir sehen mit den Ukrainern ein Volk, das zu Extremem bereit ist, um seine errungene Freiheit zu verteidigen. Das hatte die ganze Welt zu Beginn des Krieges doch sehr falsch eingeschätzt, ganz besonders Herr Putin. Auch, dass seine russische Armee sehr stark ist, wurde von ihm falsch eingeschätzt.

Die Stärke kommt am Ende nicht durch Masse an Maschinen, sondern durch die Menschen, die sie bedienen. Welche Motivation haben Soldaten, die unter falschen Voraussetzungen in ein „Manöver“ geschickt wurden und nun das „Brudervolk“ mit ihren Waffen töten sollen? Seine Bevölkerung kann Herr Putin mit seinen „Staatsmedien“ täuschen, die Soldaten vor Ort sehen die Realität. Mit Spenden und mit der Beherbergung von Flüchtlingen helfen wir den Ukrainern.

Ebenso wichtig wäre es, der Kriegsmaschinerie durch Geldstopp zu schaden. Ich glaube, sehr viele sind bereit, solche Einschränkungen hinzunehmen, die helfen, diesem Krieg ein Ende zu bereiten. Wahrscheinlich werden wir am Ende von Herrn Putin mit einem Lieferstopp dazu gezwungen und hätten dann eine weitere Chance verpasst, ein klares Zeichen zu setzen.

Olaf Repovs
Partenheim

Zum Weltklimarat.

Umdenken

Wieder einmal tagt der Weltklimarat und wieder ist die Lage schlimmer geworden. Dies ist ja nichts Neues, erste Waldschadensberichte gab es schon in den 70er-Jahren des letzten Jahrhunderts. Eigentlich sollte es Zeit werden, dass die Gesellschaft ihr Hirn zusammennimmt und umdenkt.

Vorschläge wären: Verbot für Motorsport, keine Privat-Pkws mit mehr als 7 Litern Kraftstoffverbrauch/100 Kilometer – reduzierbar auf 4 Liter mit dem nötigen Druck auf die Wirtschaft. DHL-Logistikzentren mit Schienenanbindung, Verringerung der Lkw-Kilometer. Professionelle Sportvereine fahren mit der Bahn und fliegen nicht quer durch Deutschland zu den einzelnen Veranstaltungen. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen, für das Klima und die Gesundheit, und vieles mehr. Beginn wäre wichtig gewesen – spätestens zur Jahrtausendwende. Und noch etwas zu der E-Mobilität: Wer es mit seinem Gewissen vereinbaren kann, dass bei uns die Luft reiner wird und die Lebensgrundlage der Menschen in Südamerika oder Afrika zerstört wird – nur zu.

Peter Wallentowitz
Mainz-Kostheim

THEMEN

- ▶ Gas-Embargo
- ▶ Weltklimarat
- ▶ Kommentar zu Fridays for Future
- ▶ Energieabhängigkeit Deutschlands
- ▶ Schwangerschaftsabbrüche
- ▶ Interview mit Pflegekritiker Claus Füsseck

Zur Abhängigkeit von russischem Öl und Gas.

Lasst uns Energie sparen

Putins unbegreiflicher Einmarsch in der Ukraine geht mit unbeschreiblichem Leid der Ukrainer:innen einher. Bei den Verhandlungen über Sanktionen kommt immer wieder unsere enorme Abhängigkeit von russischem Erdgas (bislang rund 55 Prozent), Kohle (rund 50 Prozent) und Öl (rund 35 Prozent) zur Sprache. Beim Ausbau erneuerbarer Energien wurde in den letzten Jahren sehr viel versäumt. Ein Versäumnis, mit dessen Folgen wir nun kämpfen.

Eine Folge der Energieabhängigkeit sind die steigenden Energiepreise, die für ganz Europa zu einer schweren Last werden. Und es geht nicht nur um Heizen und Kraftstoffe: Riesige Mengen an Energie werden für die Herstellung von Nahrungsmitteln und die Trinkwassergewinnung benötigt. In besonders trockenen Gebieten, insbesondere in Südeuropa, müssen Felder bewässert werden. Selbst hoch entwickelte Bewässerungssysteme benötigen Leitungswasser, denn Meerwasser versalzt die Felder, macht die Ernten kaputt und schadet der Umwelt. Das benötigte Wasser kommt aus Meerwasserentsalzungsanlagen. In den riesigen Anlagen werden nicht nur Salzmoleküle aus dem Wasser entfernt, sondern auch andere Verschmutzungspartikel. Das unreinigte Wasser muss dabei durch eine Membran gepresst werden. Das kostet Energie. Deshalb lasst uns Energie sparen, wo immer es möglich ist, um einer Explosion der Energiepreise entgegenzuwirken. Es gibt unzählige Möglichkeiten: Lasst uns die Zimmertemperatur in unseren Wohnungen um ein oder zwei Grad reduzieren, lasst uns die Heizung nachts zurückdrehen, lasst uns Bus, Bahn oder das Fahrrad nutzen, lasst uns Solarzellen installieren oder dafür werben und für den beschleunigten Ausbau von Windkraftanlagen eintreten.

Isabell Zipperle
Scientists for Future
Mainz

KONTAKT

▶ Wir können nur Leserbriefe berücksichtigen, die uns über das [Online-Formular auf den Homepages](#) [www.allgemeinezeitung.de/leserbrief](#) oder [www.wormser-zeitung.de/leserbrief](#) erreichen.

▶ Die an dieser Stelle veröffentlichten Briefe stellen die Meinung des Einsenders dar. Wir behalten uns das Recht einer sinnwahren Kürzung vor.

▶ Die Zuschriften dürfen die Länge von 1800 Zeichen nicht überschreiten.

▶ Aufgrund der Fülle an Einsendungen können wir nicht alle Zuschriften veröffentlichen. Ein Recht auf Abdruck eines Leserbriefes besteht nicht.

▶ Nicht abgedruckt werden Leserbriefe mit volksverhetzenden, rassistischen und anderen rechtswidrigen Inhalten.

Zur Friedensdemonstration auf dem Gutenbergplatz.

Dringend nachdenken!

Der Unterschied konnte nicht krasser sein: Als ich vor zwei Wochen zur Friedensdemonstration ging, war um kurz vor 12 Uhr der Gutenbergplatz bereits sehr gut gefüllt (Veranstalter waren eine Reihe von Nicht-Regierungsorganisationen und Ukraine-Hilfsorganisationen).

Am Sonntag, bei der Demonstration, zu der die politischen Parteien (SPD, Grüne, CDU, Klimaliste, Volt, Piraten, Linke, aber nicht die FDP) aufgerufen hatten, war der Gutenbergplatz zur selben Zeit gähnend leer. Nach der Veranstaltung war leicht zu erkennen, dass höchstens ein Zehntel (!) der Teilnehmerzahl der Demo von vor zwei Wochen erreicht wurde. Kein gutes Demokratiezugnis für die Großstadt Mainz. Noch erbärmlicher die Bilanz für die „großen“ politischen Parteien (je eine Fahne von SPD und CDU war zu erkennen). Die Zivilgesellschaft schafft es, über 2000 Menschen zu mobilisieren, die politischen Parteien gerade mal 200! Und außer dem Mainzer CDU-Chef Gerster – mit einem sehr guten Statement – kein kommunaler Politpromi vor Ort. Erfrischend und gut die Beiträge der jungen Leute von Volt, Grünen. Beeindruckend der Auftritt der Vertreterin der Ukraine-Hilfe. Gänsehautmoment beim Lied „Wozu sind Kriege da“ (ein Song von Udo Lindenberg von 1981!). Mainzerinnen und Mainzer, lasst nicht nach bei der Hilfe für die Bevölkerung in und aus den vom Angriffskrieg des Despoten im Krenl zerstörten ukrainischen Städten! Und die Mainzer Parteien sollten dringend darüber nachdenken, warum sie so wenige Menschen für den Frieden mobilisieren konnten.

Michael Bauer
Mainz

Fahrradstadt als Ziel

Bürgerinitiative „MainzZero“ stellt Verkehrskonzept der Öffentlichkeit vor / Vorwurf an Politik: „Taube Ohren“

Von Simon Röhrich

MAINZ. Die Bürgerinitiative „MainzZero“ hat ihr Mobilitätskonzept der Öffentlichkeit vorgestellt. Ziel des Konzepts ist eine nachhaltigere und klimafreundlichere Mobilität in Mainz; die Infrastruktur für Fahrräder und der ÖPNV sollen hierfür ausgebaut werden. „Verkehrswende jetzt!“ heißt das 84-seitige Maßnahmenpaket, das Verkehrsexperte Armin Schulz im Namen der Bürgerinitiative im Wolfgang-Capito-Haus präsentiert hat. Die Maßnahmen sollen als Vorschlag für die Kommunalpolitik dienen, wie man eine schnelle und nachhaltige Verkehrswende in Mainz durchführen könnte. Man sehe starken Handlungsbedarf, um den Beitrag zur Einhaltung des Pariser Klimaabkommens zu leisten und Mainz im Bereich Mobilität wettbewerbsfähig zu machen.

Zu Beginn des Vortrags wurde die „Vormachtstellung“ des Autos im Mainzer Mobilitätswesen aufgezeigt: Auf der Strecke zwischen Gonsenheim und der Innenstadt, die als Beispiel verwendet wurde, schneide das Auto in fast allen Kategorien am besten ab. Einzig in der Kategorie Sicherheit sei der ÖPNV dem Auto überlegen, während sowohl bei der Reisezeit als auch beim Komfort das Auto klare Vorteile gegenüber Fahrrad und ÖPNV habe. Um Fahrrad und ÖPNV in Zukunft attraktiver zu machen, wurden sowohl kurzfristige als auch langfristige Maßnahmen präsentiert: Zu den kurzfristigen Maßnahmen zählt die Umwandlung einer Autospur zwischen der Universität und dem Hauptbahnhof in einen provisorischen Fahrradweg. Für den



Das Konzept von MainzZero sieht vor, dass die Infrastruktur für ÖPNV und Fahrrad ausgebaut wird.

Archivfoto: hzb/Stefan Sämer

ÖPNV sei eine der kurzfristigen Maßnahmen der Einsatz von Rufbussen zur besseren Anbindung der äußeren Stadtteile, wie zum Beispiel Finthen.

Langfristig sind die Vorschläge der Bürgerinitiative ambitionierter: Man wolle „die Straße neu bewerten“ und Mainz zur Fahrradstadt umwandeln, die als Vorbild für andere Städte im Umkreis dienen könne. Hierfür sei ein Radhauptnetz für ganz Mainz und Umgebung nötig, außerdem müsse man Gefahrenstellen innerhalb der Stadt abbauen. Beim Thema Parken wird eine Handhabung nach dem Motto „Wer nutzt, soll zahlen!“ vorgeschlagen, um die „soziale Kostentragung“ des Parkens zu reduzieren. Auch beim ÖPNV bestehe Nachholbedarf: Mainz habe deutlich weniger Straßen-

bahnstrecke als andere Großstädte; eine Tram-Verbindung in der gesamten Innenstadt ist hier einer der Vorschläge.

Bei der Diskussionsrunde nach Ende des Vortrags gab es auch Kritik am Maßnahmenpaket: Es habe zu viele Einzelkonzepte und Details, mit denen man die Politiker nur schwer für sich gewinnen könne. Hierauf wurde erwidert, dass man mit dem Konzept aufzeigen wolle, welche konkreten Projekte in Mainz umsetzbar wären. Ein Bürger aus Gonsenheim bemängelte außerdem, dass einige der Maßnahmen einen zu großen, bürokratischen Aufwand bedeuten würden, um schnell umsetzbar zu sein. Hierzu erklärte Armin Schulz, dass der Zeitrahmen optimistisch sei, aber mit der nötigen Initiative umsetzbar. Um dieses Engagement durch die Bürger zu

reichen, will MainzZero in nächster Zeit weitere Veranstaltungen organisieren.

Die Reaktionen der Politik auf die Vorschläge der Initiative sind bisher jedoch verhalten. Durch Armin Schulz wurde der Kommunalpolitik eine geringe Handlungsbereitschaft vorgeworfen; viele der Vorschläge stießen auf taube Ohren.

Auf Nachfrage dieser Zeitung äußert sich Umwelt- und Verkehrsdezernentin Janina Steinkrüger allerdings positiv über die Initiative. Das Mobilitätskonzept wurde ihr bereits vor einigen Wochen präsentiert und enthalte einige gute Projekte. „Gemeinsam mit anderen Konzepten wird das Maßnahmenpaket auch bei unserer Arbeit berücksichtigt werden“, erklärt Steinkrüger. Außerdem sei es schön, zu sehen, wie sich die Bürger mit

Mobilitätsthemen beschäftigen und Engagement zeigen. Jedoch kritisiert sie auch einige Aspekte des Konzeptes: „Zum Teil sind die Ideen etwas einseitig. Der ÖPNV ist genauso wichtig wie das Fahrrad, wenn es um die Verkehrswende geht. Das wird bei den vorgeschlagenen Projekten jedoch nicht immer deutlich.“ Auch zur Kritik von MainzZero an der Kommunalpolitik äußert sich Steinkrüger: Hier sei zu berücksichtigen, dass Politik nur mit Mehrheiten funktionieren kann. Diese seien jedoch auch bei Umweltthemen nicht immer gegeben, wie zum Beispiel der Bürgerentscheid auf dem Lerchenberg gezeigt habe, bei dem eine stärkere Begründung abgelehnt wurde.

www.klimaentscheid-mainz.de

BLAULICHT

Kaminbrand löst Rauchwolken aus

MAINZ (red). Einen Kaminbrand hat die Feuerwehr am Sonntagabend in einem Haus im Bretzenheimer Kaninchenpfad gelöscht. Wie Einsatzleiter René Adler mitteilt, hatten die Bewohner gegen 18 Uhr eine ungewöhnliche Rauchentwicklung im Kaminofen und aus dem Schornstein bemerkt und die Feuerwehr alarmiert. Beim Eintreffen der Feuerwehr sei dunkler Rauch aus dem Schornstein gestiegen, obwohl das Feuer im Ofen bereits vom Hauseigentümer gelöscht worden war. Über eine Drehleiter und unter Atemschutz konnten die Brandkämpfer mit speziellem Werkzeug ein Glutnest aus dem Kamin entfernen. Das verrauchte Gebäude wurde gelüftet. Der zuständige Bezirksschornsteinfeger habe die Einsatzstelle übernommen.

Teststation: Pavillon brennt

MAINZ (red). Am Barbarossaring in der Neustadt hat nach Angaben einer Zeugin kurz vor 4 Uhr am Montagmorgen der Pavillon einer Corona-Teststation gebrannt. Wie die Polizei mitteilt, sei das Feuer durch einen jungen Mann gelöscht worden, der sich jedoch wieder vom Brandort entfernt habe. Die Rolle dieses jungen Mannes und auch, ob das Feuer mit der Mülltonnen-Brandserie zu tun habe, sei derzeit noch unklar.

Der Mann wird als 20 bis 25 Jahre alt beschrieben, etwa 1,75 Meter groß. Er trug dunkle Bekleidung und habe Flecken im Gesicht (Feuer- oder Muttermal). Die Polizei bittet nun um Hinweise, entweder unter Telefon 06131-65 42 10 oder per E-Mail an pimainz2@polizei.rlp.de.

ent-rüstet	kleine Panne	Kirchenbezirk	österr. Fernseh-anstalt (Abk.)	Weltbeginn	Naumburger Dom-figur	Figur bei Jules Verne †	ein dickes Gewebe	Ort in der Lausitz	Lebensende																																																												
▶	▶	▶	▶	▶	Ball-drehung	▶	▶	▶	▶																																																												
▶	▶	▶	▶	▶	Musik-stück	kenia-nischer Niloten-stamm	▶	▶	▶																																																												
▶	▶	▶	▶	Salzlake	sofort, gleich wenn	▶	▶	▶	▶																																																												
Männer-name	▶	▶	Kamel-schaf in Süd-amerika	▶	Welt-organi-sation (Abk.)	▶	▶	▶	griech. Philo-soph (Stoa)																																																												
Ent-span-nung	▶	▶	▶	▶	US-Boxer, † (Muham-mad)	▶	▶	▶	Kloster im Kosovo																																																												
▶	▶	▶	▶	▶	starkes Seil	Hoch-gebirgs-weide	▶	▶	▶																																																												
kleine Er-he-bung	▶	▶	Schlag-rhythmen	▶	Back-ware	▶	▶	▶	▶																																																												
Spiel-figur	Kletter-pflanze	Jagd-ergebnis	▶	▶	arabi-sches Wüsten-brunnen	förm-liche Anrede	Auflösung des letzten Rätsels																																																														
▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	<table border="1"> <tr><td>T</td><td>A</td><td>M</td><td>R</td><td>A</td></tr> <tr><td>R</td><td>E</td><td>C</td><td>K</td><td>E</td></tr> <tr><td>K</td><td>A</td><td>D</td><td>E</td><td>T</td></tr> <tr><td>K</td><td>O</td><td>E</td><td>D</td><td>I</td></tr> <tr><td>T</td><td>M</td><td>I</td><td>K</td><td>R</td></tr> <tr><td>P</td><td>O</td><td>P</td><td>E</td><td>R</td></tr> <tr><td>F</td><td>R</td><td>A</td><td>N</td><td>C</td></tr> <tr><td>H</td><td>A</td><td>U</td><td>F</td><td>E</td></tr> <tr><td>R</td><td>H</td><td>A</td><td>U</td><td>F</td></tr> <tr><td>B</td><td>O</td><td>D</td><td>E</td><td>A</td></tr> <tr><td>R</td><td>E</td><td>I</td><td>S</td><td>E</td></tr> <tr><td>R</td><td>I</td><td>A</td><td>L</td><td>K</td></tr> </table>			T	A	M	R	A	R	E	C	K	E	K	A	D	E	T	K	O	E	D	I	T	M	I	K	R	P	O	P	E	R	F	R	A	N	C	H	A	U	F	E	R	H	A	U	F	B	O	D	E	A	R	E	I	S	E	R	I	A	L	K
T	A	M	R	A																																																																	
R	E	C	K	E																																																																	
K	A	D	E	T																																																																	
K	O	E	D	I																																																																	
T	M	I	K	R																																																																	
P	O	P	E	R																																																																	
F	R	A	N	C																																																																	
H	A	U	F	E																																																																	
R	H	A	U	F																																																																	
B	O	D	E	A																																																																	
R	E	I	S	E																																																																	
R	I	A	L	K																																																																	
Fahr-bahn-mar-kierung	▶	Initialen der Mysel	▶	Streich-instru-ment	▶	▶	▶	▶	▶																																																												
▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶																																																												
be-treuen, pflegen	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶																																																												

DP-VRM-1212-0239

Weniger Fahrten – nur wie?

Uni Wuppertal stellt Studie zu effektiveren Verkehrsströmen vor / Ein Rat: Mehr Abholstationen

Von Torben Schröder

MAINZ. Mehr Abholstationen, tägliche Verkehrskontrollen und die Benennung eines Güterverkehrsbeauftragten – so lauten die Empfehlungen der Uni Wuppertal, die sich mit dem Thema Lieferverkehr im Mainzer Stadtgebiet befasst hat. Professor Bert Leerkamp, Experte für Verkehrswirtschaft, stellte die Ergebnisse von Gutachten, Workshops und Fallstudien im Verkehrsausschuss vor.

Ein Problem sind die vielen in zweiter Reihe parkenden Paket-Kleinlaster. Eigentlich, hält Leerkamp fest, gibt es genügend Ladezonen. Gerade in Alt- und Neustadt sei die Anzahl hoch. Einen Ausbaubedarf sieht er daher nicht. Doch die Bereiche seien häufig durch Pkw und auch lange stehende Handwerker-Fahrzeuge blockiert. Die Empfehlung des Experten: regelmäßige, am besten tägliche Parkraumkontrollen. Der Kontroll-druck könnte die Fahrer in diesem Sinne auch verleiten, nicht einfach auf der Straße stehen zu bleiben, sondern sich Lücken zu suchen. Leerkamp verweist auch auf Städte, die mit Erfolg Handwerker-Parkausweise ausgeben.

Suche nach Wegen der Vermeidung von Fahrten

Als sinnvolle Lösung, um Verkehre zu vermeiden, schlägt Leerkamp Mikro-Depots oder City-Hubs vor, also dezentrale Anlieferpunkte, an



Postsendungen empfangen und verschicken: Mit Packstationen lassen sich Verkehrsleistungen und Lieferfahrten einsparen, so ein Studienergebnis.

Archivfoto: Sonja Beyland/DHL

VOR 20 JAHREN PILOTPROJEKT IN MAINZ

▶ **Vor 20 Jahren** fiel der Startschuss für die Pack-/Paketstationen der Deutschen Post. Mainz war, mit Dortmund, von Anfang an als Pilotstandort dabei.

▶ **In Mainz**, wo das Unternehmen aktuell 32 Packstationen betreibt, stand die erste Packstation übrigens in der **Bahnhofstraße 2**. Sie wurde im Februar 2002 aufgebaut und ist deshalb eine der „Ur-Packstationen“ Deutschlands.

▶ Zu den in Mainz am stärksten frequentierten Packstationen zählen nach Post-Informationen die **Stationen rund um die Universität und in der Nähe von Studentenwohnheimen**. „Gerade Studenten sind sehr internetaffin, bestellen häufig online und nutzen unsere Packstationen besonders stark“, so Bernd Dietrich, Re-

gionaler Politikbeauftragter der Deutschen Post DHL Group. Gezielt werde nach Standorten an zentralen Punkten des öffentlichen Lebens gesucht, wie zum Beispiel an **Bahnhöfen oder Supermärkten**.

▶ **Deutschlandweit** gibt es aktuell über 9000 Automaten für den Paketversand und -empfang. **Bis Ende 2023 will die Post die Zahl der Automaten auf dann rund 15000 Packstationen** deutschlandweit erhöhen. „Gerade in der Corona-Krise haben viele Neukunden die Vorteile der Packstation für sich entdeckt, da sie ihre Pakete hier zu jeder Uhrzeit und kontaktfrei versenden und empfangen können“, sagt Bernd Dietrich.

▶ **Infos:** www.dhl.de/packstation

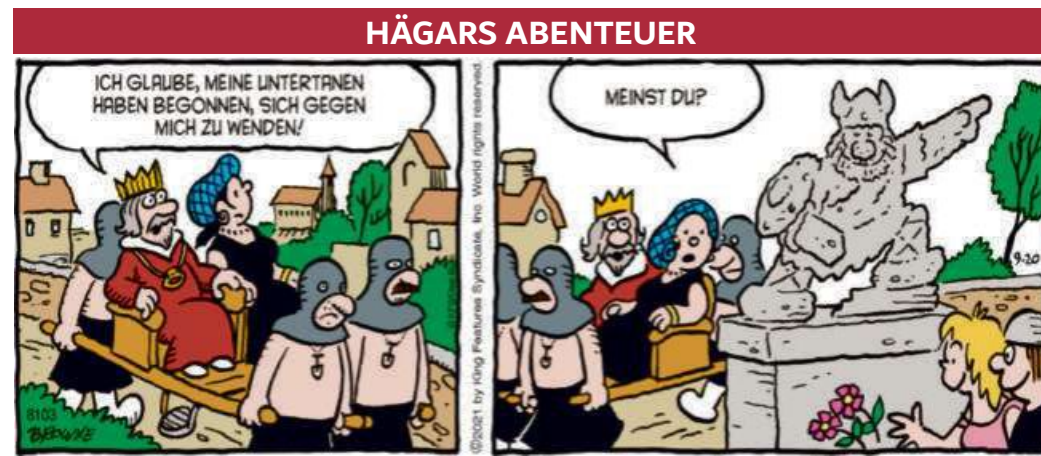
denen die Waren abgeholt werden. Dafür brauche es ein Betreiberkonzept – und einen langen Atem im Austausch mit der Anbieterseite.

Den Vorschlag Erik Donners (SPD), mehr Packstationen anzubieten, begrüßt der Wissenschaftler ausdrücklich. „Damit kann man die Liefervorgänge enorm vereinfachen und viel Verkehrsleistung einsparen.“ Auch die Mehrfachanfahrten, wenn die Kunden daheim nicht angetroffen werden, fielen weg. Aber: Ein Unternehmen müsste den ersten Schritt machen, und im Wettbewerb um Schnelligkeit und Bequemlichkeit für die Kunden könnte der schnell Marktanteile kosten.

Themenfeld urbane Logistik rückt stärker ins Blickfeld

Als Kommune könne man die Auslieferungen kaum regulieren. Instrumente seien streng gefasste Umweltzonen oder eine City-Maut, die dann aber allgegenwärtig wären. „Der Impuls kann nur von den Unternehmen kommen – oder vom Bund“, sagt Leerkamp.

Seine Empfehlung: Die Verwaltung sollte einen Güterverkehrsbeauftragten einsetzen, der das Themenfeld urbane Logistik federführend im Blick hat. Die Maßnahmen, die die Stadt aus der Untersuchung ableitet, werden Thema der üblichen Gremienbeschlussfassung, kündigte Verkehrsdezernentin Janina Steinkrüger (Grüne) an.



7. April 2022

Wie sich Stadtpolitik auf das Klima auswirkt



Vortrag von Torsten Collet (NABU Mainz, Mitte) auf der Grünen Brücke über die Rheinallee.

Foto: MainzZero, Marina Hinsch

NEUSTADT – Fast 30 Bürger folgten der Einladung von MainzZero zum ersten Klimaspaziergang durch die Neustadt gefolgt. Von der Feuerwache aus führte der Weg zu sieben verschiedenen Stationen im Stadtteil, an denen unterschiedliche Experten zu Themen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung vortragen.

Zunächst berichtete UrStrom von seinen jahrelangen Bemühungen, eine Fotovoltaikanlage auf der 2014 eingeweihten Feuerwache zu errichten. Nach vielen Verzögerungen habe die Stadt nun eine eigene Gesellschaft gegründet, um Projekte dieser Art in der Stadt umzusetzen. „Das kann man jetzt als gute Nachricht empfinden, aber acht lange Jahre ist auf diesem Dach kein klimafreundlicher Strom produziert worden“, so Klaus Grieger von der Mainzer Bürgerenergiegenossenschaft UrStrom, die Fotovoltaikprojekte entwickelt und genossenschaftlich umsetzt und betreibt.

Mit ihrem zweiten Standbein UrStrom Mobil betreibt die Genossenschaft ein CarSharing-Angebot mit neun Fahrzeugen in mehreren Stadtteilen und organisiert über seine App auch den kostenlosen Verleih des VCD-Lastenrades ELMA, das an der UrStrom-Station an der Pauluskirchengemeinde in der Neustadt steht.

Am Beispiel der ehemaligen Kommissbrotbäckerei spricht Thorsten Noll über das Cradle-to-Cradle-Konzept, bei dem Baustoffe so designt werden, dass sie nach dem Abriss eines Gebäudes wieder in neuen Gebäuden zum Einsatz kommen können. Anschließend berichtete Eva Trost-Kolodziejski, Vorstand der Kulturbäckerei/Initiative für ein soziokulturelles Zentrum in der Neustadt e.V., über die Pläne zur Nutzung des Geländes. Neben einem größeren Wohnkomplex soll im Stadtteil Raum für Kulturschaffende und Begegnungen, Veranstaltungen sowie Gastronomie entstehen.

Beim neuen Wohnkomplex in der Wallaustraße wurde das Thema Versiegelung und Fassadenbegrünung besprochen. Das lebhafteste Gespräch entstand in der Moltkestraße. Laut einem Stadtratsbeschluss soll sie zur Fahrradstraße umgestaltet werden. In seinem Referat wunderte sich Matthias Borsdorf vom VCD, dass in diesem Jahr zunächst das Anwohnerparken in der Straße eingeführt wurde. Obwohl doch in einer Fahrradstraße keine parkenden Autos auf der Straße stehen, sondern alternative Parkmöglichkeiten – etwa die großen Tiefgaragen des neuen Wohnkomplexes oder auch der ab abends leerstehende Parkplatz der Polizei – genutzt werden sollen.

Hier berichtete Ortsvorsteher Christoph Hand, dass die Initiative für die Fahrradstraße aus dem Ortsbeirat kam und er froh ist, dass der Stadtrat die Empfehlung aufgenommen hat. Nächste Station des Klimaspaziergangs war die Feldbergstraße, auf der viele Grundschüler der Feldbergschule auf den schmalen Bürgersteigen unterwegs sind. Doch die Feldbergstraße ist rechts und links, auf Bürgersteigen und Stellplätzen, so zugestellt, dass keine Übersichtlichkeit und somit keine Sicherheit für spielende Kinder gewährleistet ist.

Abschluss und Highlight des Klimaspaziergangs bildete die Grüne Brücke über die Rheinallee. Der NABU hat dort eine Patenschaft für die Bepflanzung der Beete, wie Torsten Collet, stellvertretender Vorsitzender des NABU Mainz, berichtete.



schlechtes vorbild

Berlin als Fahrradstadt: Schnellstraßen dauern ganz schön lange

Je selbstverständlicher das Fahrrad Bestandteil des urbanen Verkehrs ist, desto mehr fällt auf, wie wenig bislang auf den Straßen passiert ist. Gerade auf längeren Strecken muss man sich mühsam durch die Stadt hangeln und vor allem mit Blick auf die Autofahrenden ständig neu die eigene Kompromissbereitschaft ausloten: Cool bleiben und Behinderungen wegatmen oder offensiv agieren und Schäden einkalkulieren – seien sie handfester oder eher psychosomatischer Natur?

Da sind die „Radschnellverbindungen“, die das 2018 in Kraft getretene Berliner Mobilitätsgesetz vorschreibt, eine tolle Sache: 100 Kilometer bis 2030, so steht es zumindest im Text, auf denen man nicht deshalb schnell vorankommt, weil man besonders doll in die Pedale tritt, sondern weil es sich um extrabreite, schnörkellose, geschützte Wege mit Vorrang an Kreuzungen und hochwertigem Belag handelt, auf denen sich der Blick mal in die Ferne richten kann und nicht immer am nächsten Hindernis klebt.

In dieser Woche hat die Infra-Velo, eine landeseigene GmbH zur Herstellung von Radinfrastruktur, die letzten Machbarkeitsuntersuchungen für ursprünglich elf geplante Schnellverbindungen präsentiert – neun werden es nun wohl sein. Im Zentrum die fast 40 Kilometer lange „Ost-West-Route“, die im Zentrum durch den Tiergarten und über die „Linden“ führt. Bei genauerem Hinsehen fällt allerdings auf, dass es – bei dieser wie bei den anderen, radialen Routen – lediglich eine „Vorzugstraße“ sowie Alternativrouten gibt.

Vier Jahre nach dem Startpfeiff des Mobilitätsgesetzes, das muss man ganz nüchtern konstatieren, ist noch nicht abschließend geklärt, wo die ganzen RadlerInnen später einmal entlangrollen werden. Und hört man die Verantwortlichen der Infra-Velo und der grü-

nen Senatsverwaltung für Mobilität, wird klar, dass die weitere Planung dieser Schnellverbindungen alles andere als schnell sein wird. Die Großprojekte werden ein Planfeststellungsverfahren durchlaufen wie eine Autobahntrasse oder ein Flughafen, es werden die Interessen unzähliger Stakeholder abgewogen, auch Natur- und Denkmalschutz sind zu berücksichtigen.

Planungen im öffentlichen Raum sind in Deutschland eben ein Fass ohne Boden, und so ist es auch kein Wunder, dass die Infrastrukturgesellschaft den Teufel tut und konkrete Termine für Start oder Abschluss nennt. Von zwei, vielleicht auch drei oder vier Jahren bis zur Baureife ist auszugehen, schon weil derzeit noch nicht einmal die planeri-

Dass die Routen bis 2030 fertig werden, ist nicht ausgeschlossen, aber auch nicht wirklich wahrscheinlich

schen Kapazitäten ausreichen, um alle Projekte parallel voranzutreiben. Dass die Routen bis 2030 fertig werden, ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen, aber auch nicht wirklich wahrscheinlich.

Ist es trotzdem der richtige Weg, langfristig und nachhaltig zu agieren, keine halben Sachen zu machen? Oder wäre es doch zielführender, das mittlerweile von vielen anerkannte Pop-up-Prinzip auf solche Leuchtturmprojekte auszudehnen: schnell und improvisierend Fakten schaffen, beobachten, ob es funktioniert, und dann fertigbauen? Manchmal muss es eben schneller gehen – schon um die Wechselstimmung in Sachen Mobilität aufzufangen und produktiv zu nutzen. *Claudius Präßer*

Abriss löst nicht alle Probleme

Hochbrücken-Areal: Erneuter Vorstoß im Ortsbeirat Hartenberg-Münchfeld für Bebauungsplan

Von Annalena Dörner

HARTENBERG-MÜNCHFELD. Seit rund acht Monaten fährt kein Auto mehr über die gesperrte Mombacher Hochstraße. Noch ist nicht abzusehen, wann die Brücke abgerissen wird. Dennoch mehren sich die Stimmen, die einen Plan fordern, was nach dem Abriss mit den darunter liegenden Grundstücken passieren soll.

Nachdem ein Antrag der CDU-Fraktion für einen Bebauungsplan im Stadtrat im Februar gescheitert war und in die zuständigen Ausschüsse verwiesen wurde, will der Ortsbeirat

„Wir halten das Thema für sehr wichtig, damit hinterher nicht irgendwelche Investoren unsere Stadtentwicklung planen.“

Jutta Lukas (CDU) im Ortsbeirat HaMü

rat des an die Brücke angrenzenden Stadtteils Hartenberg-Münchfeld das Thema nicht auf sich beruhen lassen. Das Gremium verabschiedete einstimmig einen Antrag der Fraktionen von SPD, CDU und ÖDP, in dem die Stadt zum Handeln aufgefordert wird.

Die Flächen unterhalb der Brücke zwischen der Rampe an der Kreuzung Mombacher Straße/Wallstraße und dem Mombacher Industriegebiet könnten nach dem Abriss anderweitig genutzt werden. „Um eine sinnvolle Bebauung zu ermöglichen, ist es dringend erforderlich, einen Bebauungsplan aufzustellen. Die entsprechenden

Überlegungen sind rechtzeitig anzustellen, da das Areal eine erhebliche städtebauliche Relevanz hat“, heißt es in dem Antrag. Die drei Fraktionen schlagen deshalb vor, den Bereich zum Beispiel für „höherwertige“ Büros zu nutzen. In Richtung des Hartenbergparks könnten Wohnungen geplant werden. Gleichzeitig sei eine Änderung des Verlaufs der Hartenbergstraße denkbar.

„Wir halten das Thema für sehr wichtig, damit hinterher nicht irgendwelche Investoren unsere Stadtentwicklung planen“, sagte Jutta Lukas (CDU) zur Antrag-Begründung. Die Stadt müsse im Vorfeld klären, was sie an bestimmten Stellen gerne haben wolle. Mit dem Antrag solle ein „Wildwuchs“ verhindert werden.

Kritik aus dem Stadtrat, wonach es für die Erstellung eines Bebauungsplans jetzt noch zu früh sei, weil der Abriss mindestens fünf Jahre dauern werde, wies sie zurück. „Bebauungspläne zu erstellen dauert fünf Jahre sind ein gutes Zeitfenster.“

Walter Konrad (ÖDP) gab zu bedenken, dass ein größerer Teil des Geländes von einer Firma belegt sei. Sie benötige für die Dauer des Abbruchs ein Ausweichquartier.

Wer übrigens derzeit Bauarbeiten an der Hochbrücke beobachtet, der brauche sich nicht zu wundern, sagte Hans-Joachim Belitz (CDU): „Die Sanierung ist nur dafür da, um die Standfestigkeit der Brücke bis zum Abriss zu gewährleisten“, erklärte er mit Verweis auf einen zuständigen Bauingenieur, den er gut kenne. „Das ist eine reine Sicherungsmaßnahme.“



Als neuer Radfahrbeauftragter wird Tobias Welz künftig eine zentrale Rolle bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr in der Stadt einnehmen. Als gebürtiger Mainzer habe er eine besondere Verbindung zur Stadt, sagt er. Foto: Tim Würz

Zunächst bestehende Projekte aufnehmen und vorantreiben

Tobias Welz ist neuer Radfahrbeauftragter der Stadt

Von Nicholas Matthias Steinberg

MAINZ. Nach siebenmonatiger Vakanz hat die Stadt Mainz seit 1. April einen neuen Radfahrbeauftragten. Zuletzt war der 28-jährige Tobias Welz zweieinhalb Jahre in selber Funktion bei der Stadt Pforzheim aktiv.

Auf die neue Aufgabe freute er sich sehr, sagt der gebürtige Mainzer. „Es ist schon etwas anderes, wenn man nun für und in einer Stadt arbeitet, zu der man eine besondere Verbindung hat“, sagt Welz. Das Bachelor-Studium der Geografie absolvierte er an der Johannes Gutenberg-Universität in Mainz, ging schließlich für den Master mit dem Schwerpunkt der nachhaltigen Mobilität nach Trier. „Im Grunde habe ich mich das gesamte Studium über mit Radverkehr auseinandergesetzt“, macht er deutlich.

Seine fachliche Expertise sowie die Vorerfahrungen aus Pforzheim soll Welz künftig nun also in Projekte in Mainz ein-

bringen. Die Strukturen des Radverkehrsbüros zu ordnen und bestehende Projekte wie die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes für ein flächendeckendes Radwegenetz voranzutreiben, sieht er zunächst als seine Hauptaufgaben. In den kommenden Monaten werde die Ausarbeitung des „Radnetzes Mainz“, in das unterschiedlichste Komponenten einfließen sollen, deutlich intensiviert, kündigt der neue Radfahrbeauftragte und Teamleiter des Radverkehrsbüros an. Vorgesehen sei, in enger Zusammenarbeit mit einem externen Planungsbüro ein Gesamtkonzept zu entwickeln. In dieses sollen auch bereits bestehende Pläne und Entwürfe, etwa für die Stadtteile, einfließen. „Natürlich wird in diesen Prozess ebenfalls miteinbezogen, was an Konzepten zu den Stadtteilrouten bereits vorliegt“, sagt Verkehrsdezernentin Janina Steinkrüger (Grüne).

„Nun geht es an das Fortwickeln und Bündeln. Nur weil noch nichts vorliegt, auf dem Gesamtkonzept steht, bedeutet das nicht, dass es keinen Plan gibt“, sagt die Dezernentin. Sie sei überzeugt, dass viele Radfahrprojekte, die unter anderem angesichts der personellen Situation im Radverkehrsbüro sowie generell pandemiebedingt auf Eis lagen oder zumindest deutlich gehemmt wurden, in den kommenden Monaten Fortschritte machen werden. Seit dem Wechsel der bisherigen Radfahrbeauftragten der Stadt, Franziska Voigt, als Referentin in Steinkrügers Verkehrsdezernat im September vergangenen Jahres seien die übrigen beiden Mitarbeiter des Radverkehrsbüros stark belastet gewesen.

Nach der Besetzung der Teamleiterstelle mit Welz sollen möglichst bald auch zwei zusätzliche Stellen besetzt werden. „Wir stellen die Struktur, den Herausforderungen entsprechend, auf ein breiteres Fundament“, sagt Steinkrüger. Die Bewerbungen lägen vor, zeitnah

sollten Gespräche geführt werden. Und der Radverkehrsbeauftragte ist überzeugt, dass die zusätzlichen Kräfte das Team künftig noch stärker in die Lage versetzen, Mitarbeiter bestimmten Fach- und Schwerpunktthemen zuzuordnen.

Und Projekte hat das Radverkehrsbüro so einige vor der Brust: Dazu gehörten unter anderem die Pläne für einen barrierefreien Zugang zur Kaiserbrücke und die Verbindung von der Alicenbrücke zum Rheinufer. Bei der Kaiserbrücke war die Ausschreibung zuletzt für das erste Quartal 2022 angekündigt worden, im späteren Verlauf des Jahres hätten bereits erste bauliche Maßnahmen vorgenommen werden sollen. Doch die Abläufe verzögerten sich. Auch der Radkonsens, der vor der Pandemie mit Bürgerbeteiligungen gestartet worden war, kam zuletzt ins Stocken. Er solle ebenfalls zeitnah wieder aufgenommen werden, kündigt Steinkrüger an.

„Wir stellen die Struktur, den Herausforderungen entsprechend, auf ein breiteres Fundament“, sagt Steinkrüger. Die Bewerbungen lägen vor, zeitnah

sollten Gespräche geführt werden. Und der Radverkehrsbeauftragte ist überzeugt, dass die zusätzlichen Kräfte das Team künftig noch stärker in die Lage versetzen, Mitarbeiter bestimmten Fach- und Schwerpunktthemen zuzuordnen.

Und Projekte hat das Radverkehrsbüro so einige vor der Brust: Dazu gehörten unter anderem die Pläne für einen barrierefreien Zugang zur Kaiserbrücke und die Verbindung von der Alicenbrücke zum Rheinufer. Bei der Kaiserbrücke war die Ausschreibung zuletzt für das erste Quartal 2022 angekündigt worden, im späteren Verlauf des Jahres hätten bereits erste bauliche Maßnahmen vorgenommen werden sollen. Doch die Abläufe verzögerten sich. Auch der Radkonsens, der vor der Pandemie mit Bürgerbeteiligungen gestartet worden war, kam zuletzt ins Stocken. Er solle ebenfalls zeitnah wieder aufgenommen werden, kündigt Steinkrüger an.



Klar ist, dass die marode, seit Langem gesperrte Hochbrücke in Verlängerung der Mombacher Straße abgerissen wird – wann genau, ist unklar. Mit Blick auf die Nutzung der Flächen darunter wird im angrenzenden Stadtteil Hartenberg-Münchfeld erneut ein Bebauungsplan ins Spiel gebracht. Archivfoto: Harald Kaster

BLAULICHT

Etliche Fahrzeuge beschädigt

MAINZ (red). In der Nacht zum Sonntag sind in der Neustadt über zehn Fahrzeuge beschädigt worden. Gegen Mitternacht meldete ein Zeuge, so die Polizei, wie der Täter in der Boppstraße geparkte Autos

zerkratzte. Der Sachschaden ist noch nicht präzisiert. Die Polizei bittet um Zeugenhinweise, auch von eventuell weiteren Betroffenen, per Telefon 06131-65-4210 oder per E-Mail an pimainz2@polizei.rlp.de.

AUF EINEN BLICK

Straßenbahnausbau in Binger Straße

MAINZ (red). In der Binger Straße ist eine Straßenbahnstrecke geplant. Es soll eine Verbindung vom Alicenplatz bis zum Münsterplatz entstehen. Dadurch werde der Hauptbahnhof als ÖPNV-Knoten entlastet und eine Voraussetzung für den weiteren Straßenbahnausbau geschaffen, so die Mainzer Mobilität. Zum aktuellen Planungsstand und den weiteren Schrit-

ten beim Straßenbahnausbau an der Binger Straße bietet die Mainzer Mobilität am Dienstag, 12. April, von 18.30 bis 20.30 Uhr eine Online-Bürgerinformation an. Unter www.mainzer-mobilitaet.de/news/2022/04/buergerinformation-binger-strasse ist eine Teilnahme über die Homepage der Mainzer Mobilität möglich. Anmeldung ist nicht erforderlich.

„Zu gegebener Zeit“

Lärmschutz und Photovoltaik in einem: Umweltdezernat reagiert auf Marienborner BI-Vorstoß reserviert

Von Alexander Schlögel

MARIENBORN. Die Bürgerinitiative „Lebenswerteres Marienborn“ hatte vergangenen Sommer vorgeschlagen, Lärmschutz und saubere Energieerzeugung quasi zu fusionieren: Demnach sollten auf einer erhöhten Lärmschutzwand an der Autobahn A 63, die am Stadtteil vorbeiführt, Photovoltaik-Paneele (wie häufiger in der Schweiz praktiziert) installiert werden, um so gegen den Lärm anzukommen und gleichzeitig etwas für die Stromerzeugung zu tun (diese Zeitung berichtete).

Die ÖDP-Fraktion fragt nun im Ortsbeirat die Stadt, wie dort der Vorschlag bewertet wird. Nun: Sehr zurückhaltend, wie eine schriftlich formulierte Antwort von Verkehrs- und Umweltdezernentin Janina Steinkrüger (Grüne) zeigt. Es lägen „noch keine konkreten Ansatzpunkte vor, mit denen ein solches Bauprojekt angeregt werden könnte“, heißt es. Dies biete sich an,

„sobald Baurechtsverfahren abzusehen sind, in deren Zusammenhang ein Lärmschutz ohnehin erforderlich wird.“

Weder für die A 63 noch die A 60 gebe es bisher solche Aktivitäten. Dazu sei „auf fachlicher Ebene zu klären, ob Lärmschutzwände, in die Photovoltaik-Elemente eingesetzt werden, überhaupt die gewünschte Lärmschutzwirkung entwickeln“. Speziell müsse geklärt werden, „ob die reflektierende Wirkung, die na-

turgemäß mit Photovoltaik-Elementen einhergeht, gegenüber einem absorbierenden Effekt nachteilig wäre“. Grundsätzlich könne sich die Stadt vorstellen, „zu gegebener Zeit und nach Klärung der lärm-schutztechnischen Eignung einen dementsprechenden Vorschlag zu unterbreiten“. Über den Einsatz von Fördermitteln könne deshalb aktuell noch keine Aussage getroffen werden. „Ob das so gut für die Bewohner ist, ist auch die Frage.“

In der Schweiz ist das alles ziemlich weit von den Ortschaften weg“, ist Christiane Gerhardt (SPD) skeptisch. „Dass das geprüft werden, funktionieren muss und keinen Nachteil für die Anwohner haben darf, ist völlig klar“, sagt dazu Ortsvorsteher Claudius Moseler. Und Michael Ruf (beide ÖDP) fügt an: „Bei einer Überdeckung muss man die Mauer gar nicht neun Meter hoch machen, sondern es reichen drei oder vier Meter. Man hätte weniger Verschattung, vermutlich würde es für alle ruhiger werden und Energieerzeugung wäre gerade in der momentanen Lage positiv.“ Zudem hat die Stadt eine Anwohnerfrage beantwortet, warum „aktuelle schalltechnische Berechnungen und Pegelwerte nicht direkt berechnet“ würden. Die Grundlagen dafür seien durch eine neue Richtlinie komplexer geworden. Bestimmte Prognosemodelle wie Motorräder sowie leichte und schwere Lastwagen müssten neu gerechnet werden.



Lärmschutzwand an der A 63 bei Marienborn. An dieser könnten Photovoltaik-Komponenten angebracht werden, findet die Bürgerinitiative „Lebenswerteres Marienborn“. Archivfoto: Sascha Kopp

HILFE & SERVICE

Notfallnummern

- Feuerwehr & Notarzt: 112
- Polizei: 110
- Giftnotrufzentrale: 06131-19240
- Ärztliche Bereitschaftspraxis: 116117
- Telefonseelsorge: 0800-1110111
- Weißer Ring (Hilfe für Kriminalitätsoffer): 116006
- Frauennotruf Mainz: Tel. 06131-221213
- Zahnärztlicher Notdienst: Mainz-Innenstadt: 01805-666160, Mainz-Vororte: 01805-666161, Mainz-Land: 01805-666166 (kostenpflichtig)
- Corona-Infotelefon: 06131-69333-4275 (Gesundheitsamt Mainz-Bingen); E-Mail: corona@mainz-bingen.de
- Tierärztlicher Notdienst: Dagny Stauffer, Mainz, Hauptstr. 112, Tel. 06131-363661

Apotheken-Notdienst

- Notrufnummer: 0800-0022833
- Apotheke am Ballplatz, Mainz, Weißliliengasse 31, Tel. 06131-5530887
- Römer-Apotheke, Mainz-Gonsenheim, Breite Str. 31, 06131-910430
- Primus-Apotheke, Stackeden-Elseiner, Bovoloner Allee 4, Tel. 06136-7626867
- Ulmen-Apotheke, Nierstein, Bildstockstr. 20, Tel. 06133-579800

Redaktionskontakt

E-Mail: az@vrm.de

REDAKTION MAINZ RHEINHESSEN

Kontakt:
Aboservice: 06131-484950
Telefon: 06131-485855
Fax: 06131-485848
E-Mail: az@vrm.de

Redaktionspool:
Katharina Volkman (Ltg.), Alexandra Eckhardt (stv. Ltg.), Angelika Berg, Isabella Brandau, Mona Koch, Kristina Lamprecht, Sabine Lukitsch, Sigrid Scheel, Claudia Winkler

Redaktion Mainz:
Julia Krentosch (jul/Ltg.), Maïke Hessendenz (mhz/stv. Ltg.), Julia Sloboda (slo/stv. Ltg.), Michael Bermeitinger (ber), Michael Erfurth (mer), Michael Jacobs (mij), Petra Jung (per), Paul Christian Lassay (pal), Nicholas Matthias Steinberg (nsg), Carina Schmidt (csc)

Redaktion Rheinhessen:
Anita Pleic (ple/Ltg.), Dennis Buchwald (dbu/stv. Ltg.), Kathrin Damwitz (kss), Mechthild Haag (mhg), Erich Michael Lang (emil), Julian Peters (jp), Felix Plum (fep), Frank Schmidt-Wyik (fsw), Kirsten Strasser (kis)

Blattmacher:
Anke Mordhorst und Beate Nietzel (verantw.), Nadja Anthes-Ploch, Johannes Bolwin, Torsten Boor, Susanne Einhäuser, Silke Kaul-Fritz, Dieter Oberhollenzer, Heide Tittel

Regionaler Vertriebsleiter Anzeigen:
Steffen Schulle 06131-484710

Einem Teil unserer heutigen Ausgabe liegen Prospekte der Firmen XXXL Marketing GmbH und Personshop bei.

Allgemeine Zeitung

MAINZER ANZEIGER/LANDSKRONE
Redaktion: Markt 17, 55116 Mainz

Herausgeber: Joachim Lieber
Verlag: VRM GmbH & Co. KG, Erich-Dombrowski-Straße 2, 55127 Mainz, (zugleich auch ladungsfähige Anzeigengestaltung für alle im Impressum genannten Verantwortlichen), Postfach 3120, 55021 Mainz, Tel. (06131) 4830; Fax (06131) 485868, AG Mainz HRA 0535, phG: VRM Verwaltungs-GmbH.
Geschäftsführung: Joachim Lieber

Chefredaktion: Lutz Eberhard (Mitglied der Geschäftsleitung), Dennis Rink (stv., redaktionell verantwortlich, Mainz), Friedrich Roeding, Jochen Böhm (stv.), Tobias Goldbrunner (stv.), Julia Lumma (stv.)
Redaktionsleitung Mainz: Julia Krentosch, Maïke Hessendenz (stv.), Julia Sloboda (stv.)
Redaktionsleitung Rheinhessen Nord: Anita Pleic, Dennis Buchwald (stv.)
Politik: Christian Matz (Ltg. und Reporterchef)
Wirtschaft: Ralf Heidenreich
Kultur: Johanna Dupré
Sport: Tobias Goldbrunner
Nachrichten: Andreas Härtel (Mitglied der Chefredaktion), Michael Klein (stv.), Ute Siegfried-Henkel, Klaus Thomas Heck
Berliner Büro: Kerstin Münstermann, Jan Drebes
Chef vom Dienst: Klaus Kopper
Art Director: Stefan Vieten
Leben/Wissen: Monika Nellessen
Bildredaktion: Sascha Kopp

Geschäftsleitung Markt: Michael Emmerich
Anzeigen: Melanie von Hehl (verantwortlich)
Lesermarkt: Matthias Lindner
Logistik: Lars Groth

Druck: VRM Druck GmbH & Co. KG, Alexander-Fleming-Ring 2, 65428 Rüsselsheim.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Haftung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Verlages.
Bei Lieferungsbehinderungen ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt besteht kein Anspruch auf Entschädigung.
Anzeigenpreise laut Preisliste Nr. 1 Digital, Tageszeitungen & Wochenblätter ab 1. Januar 2022. Für private Gelegenheitsanzeigen gilt die Preisliste Nr. 20 vom 1. Januar 2022.

Durchgangsverkehr raus aus der Binger Straße

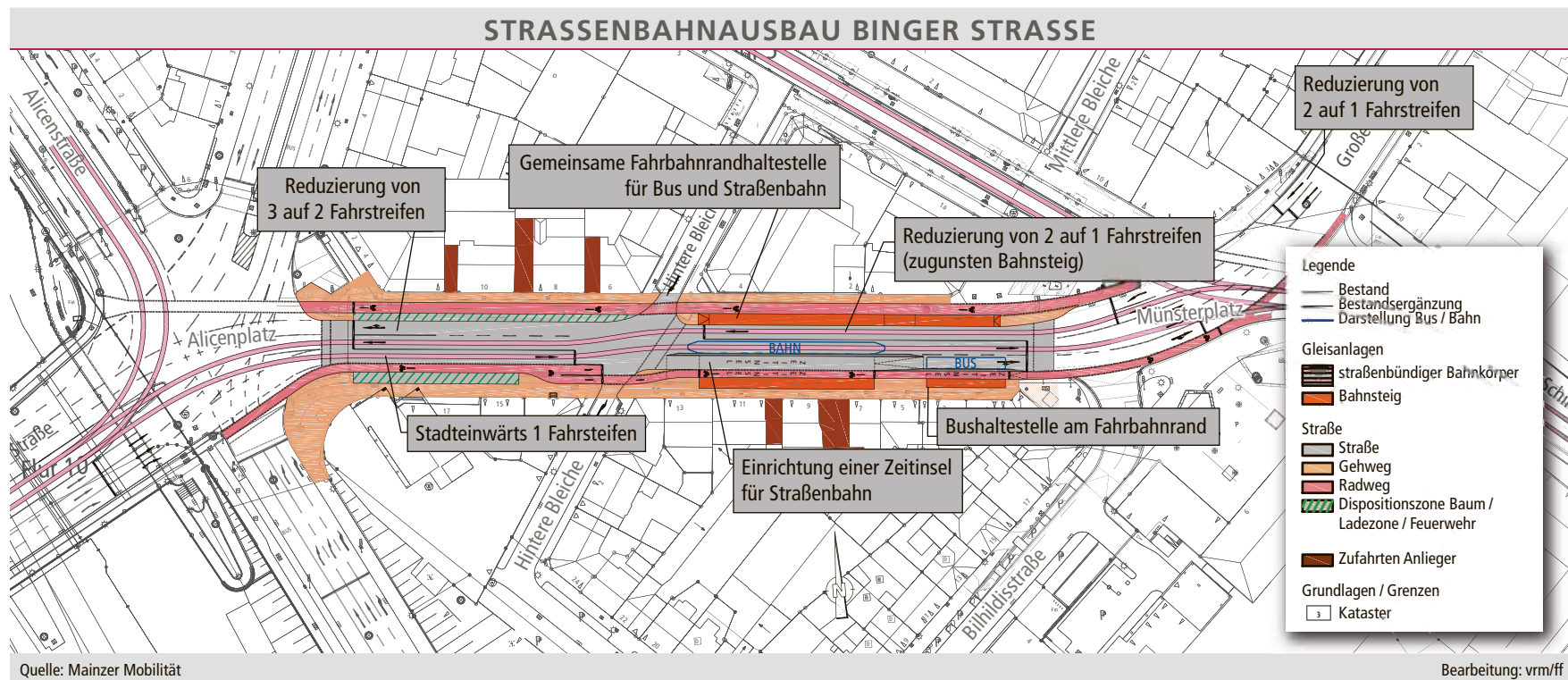
Ausbau für die Straßenbahn soll auch Radverkehr zugutekommen / Innenstadt-Parkhäuser bleiben für Autos erreichbar

Von Michael Erfurth

MAINZ. Mit der neuen Straßenbahnstrecke zwischen Alicenplatz und Münsterplatz fällt für den Autoverkehr in der Binger Straße eine von vier Fahrspuren weg. Um die Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Zufahrts- und Ausfahrtsstraße für die Innenstadt und deren Parkhäuser beizubehalten, soll der Durchgangsverkehr, der vom Alicenplatz über die Binger Straße und die Große Bleiche zur Rheinstraße fährt, reduziert werden. Daher ist geplant, die Durchfahrt durch die Große Bleiche an deren Ende im Bereich des Ernst-Ludwig-Platzes für den motorisierten Individualverkehr zu sperren.

Das wurde bei der Online-Informationsveranstaltung der Mainzer Mobilität zum Straßenbahnausbau in der Binger Straße am Dienstagabend deutlich. Verkehrs- und Umweltdezernentin Janina Steinkrüger (Grüne) und Verantwortliche der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) stellten den rund 50 Interessierten den Stand der Planungen vor und beantworteten Fragen.

Die etwa 360 Meter lange, neue Straßenbahnstrecke zwischen dem Alicenplatz oberhalb des Hauptbahnhofes und dem Münsterplatz sei aus Verkehrlicher Sicht als „Bypass“ zur Entlastung der Haltestellen am Bahnhofplatz notwendig. „Wir haben Verkehrssimulationen erstellt. Und es kam heraus: Es geht“, antwortete Steinkrüger auf eine der Fragen zum Thema Autoverkehr. In den Zeiten der Verkehrsspitzen könne es allerdings zu Problemen in der Binger Straße kommen, wenn zum Beispiel ein Lastwagen illegal auf der Fahrbahn halte oder Baustellen den



Quelle: Mainzer Mobilität

Bearbeitung: vrm/ff

Verkehr behinderten, sagte MVG-Geschäftsführer Jochen Ernhof. Daher sollte die Binger Straße vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Mit der Sperrung des Abschnitts der Großen Bleiche im Bereich Ernst-Ludwig-Platz/Deutschhausplatz, wo nur wenig Autoverkehr vorhanden sei, könne dies erreicht werden.

Der Leiter des Stadtplanungsamtes Axel Strobach erinnerte daran, dass diese Sperrung ohnehin im Integrierten Entwicklungskonzept für die Innenstadt vorgesehen sei. „Wir stehen vor der Herausforderung, die Plätze zwischen Schloss und Regierungsviertel neu zu gestalten.“ Die Zufahrt zur Tiefgarage Deutschhausplatz bleibe gewährleistet, so Strobach.

Als Ausweichstrecke für den Durchgangsverkehr bietet sich



Der Abschnitt der Großen Bleiche am Ernst-Ludwig-Platz soll für Autos gesperrt werden, um so den Durchgangsverkehr einzuschränken. Foto: Sascha Kopp

die parallel verlaufende Verkehrsachse Parcusstraße/Kaiserstraße an. Der Verkehr würde dort kaum spürbar zwischen zwei und drei Prozent zunehmen, verwies Ernhof auf Berechnungen der Simulation. „Autofahrer reagieren sehr schnell auf Veränderungen.“

Ziel beim Ausbau des Tramnetzes, der auch den Innenstadting und die Anbindung des Heiligkreuzviertels umfassen soll, sei es, mehr Autofahrer zum Umsteigen auf Bahn und Bus zu bewegen und so den Umweltverbund zu stärken, betonte Steinkrüger. In diesem Abschnitt der Binger Straße, die eine wichtige Radverbindung zwischen Innenstadt und Universität darstellt, soll daher mehr Platz für Fahrräder und Fußgänger geschaffen werden. Bei einer Gesamtbreite von nur 28 Metern ist

das keine einfache Aufgabe.

Bei den meisten Bürger-Fragen ging es nicht um den Autoverkehr, sondern um die Radspuren und die neue Straßenbahnhaltestelle, die in beiden Fahrrichtungen zwischen Münsterplatz und Hinterer Bleiche eingerichtet werden soll. Diese Haltestelle muss den barrierefreien Zugang zu den Straßenbahnen und Bussen gewährleisten, betonte MVG-Projektleiter Christian Jakobs. Stadtauswärts wird dies über den Einbau eines Bahnsteigs in entsprechender Höhe (hinter dem Sparkassengebäude) sichergestellt. Die Tram teilt sich dabei eine Fahrspur mit dem Autoverkehr, der an der Haltestelle hinter der Straßenbahn warten muss. Ab der Hinteren Bleiche stehen dann bis zur Ampel am Alicenplatz zwei Fahrspuren zur Verfügung.

Für den stadteinwärts fahrenden Verkehr gibt es zwischen Alicenplatz und Hinterer Bleiche wie bislang nur eine Fahrspur. Kurz vor der Haltestelle werden daraus zwei. Allerdings wird der rechte, etwas erhöhte Fahrstreifen zur „Zeitinsel“. Das heißt: Wenn die Straßenbahn in der Fahrbahnmittte hält, muss auch der Auto- und Radverkehr stoppen, damit die Fahrgäste sicher über diese „Zeitinsel“ gehen und in die Tram einsteigen können. Dazu wird eine Ampelanlage für die Autos und Fahrräder installiert. Dieses Verfahren gebe es in Frankfurt und Potsdam und habe sich bewährt, so Jakobs.

Im Mai soll die Entwurfsplanung für die Binger Straße beginnen, im folgenden Planfeststellungsverfahren können Bürger Einwendungen einreichen. Nach einem Stadtratsbeschluss Ende 2023 könnten 2024 die Bauarbeiten beginnen.

feines Metzgerprodukt	Ungeheuer	biblisches Riese (A.T.)	Vorname der Autorin Allende	japanisches Schriftzeichen	Nervenzelle	Halbton über C	starker Sturm																																																																	
versiert, gebildet	Gärtnergebäude	befestigtes Hafenufer	eh. italienische Währung	berühmter Jurist	Nerven betreffend	Abk.: Steroid	Windhundrasse																																																																	
gleichsam																																																																								
Tasche aus Papier	ohne Laut	flach positionieren				Reitpferd bei Karl May																																																																		
keimfrei			dt. Philosoph, † 1969			eine der Karolineninseln																																																																		
Romanfigur bei Becher Stowe		ein Glücksspiel	Alpenpflanze																																																																					
Sprechform eines Monats	früherer Lanzenreiter	Thronüberdachung																																																																						
			Magnetende				Auflösung des letzten Rätsels																																																																	
Arbeitsentgelt			englisch: uns	Kfz-K. Altentkirchen		Teil des Krankenhauses (Abk.)	<table border="1"> <tr><td>E</td><td>K</td><td>H</td><td>I</td><td>A</td></tr> <tr><td>A</td><td>N</td><td>N</td><td>E</td><td>M</td></tr> <tr><td>D</td><td>L</td><td>O</td><td>U</td><td>S</td></tr> <tr><td>Q</td><td>U</td><td>E</td><td>L</td><td>L</td></tr> <tr><td>N</td><td>E</td><td>K</td><td>A</td><td>T</td></tr> <tr><td>G</td><td>E</td><td>R</td><td>M</td><td>A</td></tr> <tr><td>R</td><td>U</td><td>N</td><td>D</td><td>P</td></tr> <tr><td>I</td><td>N</td><td>F</td><td>O</td><td>T</td></tr> <tr><td>E</td><td>O</td><td>H</td><td>O</td><td>E</td></tr> <tr><td>K</td><td>A</td><td>L</td><td>I</td><td>A</td></tr> <tr><td>P</td><td>G</td><td>S</td><td>A</td><td>F</td></tr> <tr><td>E</td><td>R</td><td>E</td><td>A</td><td>G</td></tr> <tr><td>P</td><td>L</td><td>U</td><td>M</td><td>H</td></tr> </table>	E	K	H	I	A	A	N	N	E	M	D	L	O	U	S	Q	U	E	L	L	N	E	K	A	T	G	E	R	M	A	R	U	N	D	P	I	N	F	O	T	E	O	H	O	E	K	A	L	I	A	P	G	S	A	F	E	R	E	A	G	P	L	U	M	H
E	K	H	I	A																																																																				
A	N	N	E	M																																																																				
D	L	O	U	S																																																																				
Q	U	E	L	L																																																																				
N	E	K	A	T																																																																				
G	E	R	M	A																																																																				
R	U	N	D	P																																																																				
I	N	F	O	T																																																																				
E	O	H	O	E																																																																				
K	A	L	I	A																																																																				
P	G	S	A	F																																																																				
E	R	E	A	G																																																																				
P	L	U	M	H																																																																				
Fragewort	Apfelsorte	Phosphatdünger																																																																						

DP-VRM-1313-0547

Eine Herzensangelegenheit

Seit 2007 unterstützen 05er Kardiologie der Unimedizin / Auch Christian Heidel ist dabei

Von Michael Bermeitinger

MAINZ. Bei der ersten Kampagne standen Jürgen Klopp, Nikolce Noveski und Harald Strutz Pate, nun waren es Bo Svensson, Jonathan Burkardt, Martin Schmitt und Christian Heidel – die Partnerschaft zwischen Mainz 05 und der Kardiologie der Unimedizin besteht schon 15 Jahre und ist eine Erfolgsgeschichte. Immer wird appelliert, Warnsignale für Herzerkrankungen ernst zu nehmen, und auch die im August gestartete, nun zu Ende gehende Aktion rief dazu auf, bei Symptomen wie Brustschmerz sofort die hoch spezialisierte Chest Pain Unit (CPU) an der Unimedizin aufzusuchen.

Die sogenannte Awareness-Kampagne, die etwa durch entsprechende Werbung an MVG-Bussen die Aufmerksamkeit auf das Thema lenken soll, hatte einen tragischen Grund: „Seit Beginn von Corona gingen viele Menschen selbst bei klaren Symptomen nicht in Kliniken, weil sie Angst hatten, sich mit Corona anzustecken“, so Professor Thomas Münzel, Direktor des Kardiologischen Zentrums der UM. Kamen Erkrankte dann später in die Klinik, waren die Schäden oft fortgeschritten. Und manche Menschen überlebten ihr Zögern nicht.

Denn Zeit ist bei allen Herzerkrankungen ein wichtiger Faktor. So wird der Herzmuskel bei Infarkten wesentlich stärker geschädigt, und auch andere Krankheitsbilder am Herzen können unbehandelt schwere Folgen auslösen. Das weiß auch Mainz 05-Sportvorstand

Christian Heidel aus eigener, bitterer Erfahrung. Im August 2019 hatte er im Urlaub in der Türkei einen Schlaganfall erlitten, dank schneller und richtiger Entscheidungen auch gut überstanden, „aber mein Fehler war, dass ich die Vorerkrankung, die den Schlaganfall ausgelöst hat, nicht ernst genommen habe“.

Viele hätten damals gemutmaßt, dass der Stress als Fußball-Manager schuld am Schlaganfall gewesen sei, „aber das ist falsch“, so Heidel, der ganz offen darüber spricht: „Der Auslöser bei mir waren Herzrhythmusstörungen“. Die können unbehandelt einen Schlaganfall auslösen: „Und den hätte ich bei mir verhin-

den können, wenn ich meine Rhythmusstörungen vorher hätte behandeln lassen.“

Klar also für Christian Heidel, dass er die Kampagne der Kardiologie unterstützt und die Menschen motivieren will, bei Herzsymptomen keine Zeit verstreichen zu lassen. Im Übrigen war schon Vater Herbert Heidel, langjähriger Bürgermeister und Baudezernent der Stadt Mainz, vor elf Jahren bei einer solchen Kampagne dabei, damals hing ein riesiges Plakat mit seinem Konterfei am Bahnhof. Mit von der Partie 2011: Trainer Thomas Tuchel und Präsident Harald Strutz.

Dass auch junge Spieler wie Jonathan Burkardt so eine Aktion unterstützen, ist für Chris-

tian Heidel keine Überraschung: „Fußballer müssen auf die kleinsten Signale ihres Körpers hören und suchen umgehend den Arzt auf.“

Regelmäßige Check-ups seien auch selbstverständlich, wodurch die Fußballer eine besondere Affinität zur Medizin hätten und sehr genau wüssten, wie wichtig es sei, rechtzeitig zu reagieren.

So hilft die Popularität von Mainz 05, der Spieler, der Trainer und der Manager ganz direkt, ein lebenswichtiges Thema in den Fokus zu rücken. Der Erfolg ist da, so Professor Thomas Münzel: „Wir haben mittlerweile wieder so viele Patienten in der Chest Pain Unit wie vor der Pandemie. Die Leute kommen wieder rechtzeitig.“



05-Sportvorstand Christian Heidel und Professor Thomas Münzel, Direktor Kardiologisches Zentrum der Unimedizin, vor einem der MVG-Busse, die mit großformatigen Motivpostern beklebt wurden, hier mit Jonathan Burkardt. Ein anderes zeigt Heidel und Martin Schmitt. Foto: Peter Pulkowski



DER MAINZER

DAS MAGAZIN FÜR MAINZ UND RHEINHESSEN

(<http://www.dermainzer.net>)



ZUM MAINZER-NEWSLETTER...

(www.dermainzer.net/newsletter/)



Würden wir unsere Straßenbahnen wie Radwege bauen?

FAHRRAD-BÜRO MAINZ: VIEL ZU TUN

Die Stadt Mainz hat einen neuen Radfahrbeauftragten. Tobias Welz leitet seit 1. April 2022 das Mainzer FahrRad-Büro.

Die Personalsituation im Mainzer FahrRad-Büro ist dünn, stellte Umwelt- und Verkehrsdezernentin Janina Steinkrüger anlässlich der Vorstellung des neuen Radfahrbeauftragten der Stadt Mainz fest. Sie selbst habe dazu beigetragen, in dem sie die vormalige Radfahrbeauftragte Franziska Voigt als Referentin in ihr Dezernat mitgenommen habe. Seither – das war im Herbst 2021 – versuchten zwei Mitarbeiterinnen die Arbeit im FahrRad-Büro zu stemmen. Das ist schwierig angesichts des riesigen Aufgabenberges.

FahrRad-Projekte konnten nicht bearbeitet werden

Zahlreiche Vorhaben konnten nicht bearbeitet werden, Projekte wie der Bau einer barrierefreien «Fahrradspindel» an der Kaiserbrücke blieben ebenso liegen, wie die Planung für den Radverkehr an der Goldgrube oder den Radweg Drais-Finthen. 3,6 Mio. Euro für Radverkehrsprojekte, die im Etat 2021 zur Verfügung standen, konnten nicht ausgegeben werden und wurden vom Stadtrat in seiner April-2022-Sitzung in den Etat 2022 «übertragen». Neben Beschaffungsproblemen (z.B. für Radbügel) und den Arbeits-Einschränkungen durch die Corona-Pandemie war der Mangel an Arbeitskräften dafür verantwortlich, sagte Janina Steinkrüger. Immerhin konnte nun aber die Teamleitung des FahrRad-Büros neu besetzt werden. Seit 1. April 2022 ist Tobias Welz Radfahrbeauftragter der Stadt Mainz.

Dringend: Ein Radwegenetz für Mainz

Er komme aus Mainz, sagte Welz bei seiner öffentlichen Vorstellung und sei schon mal begeistert, dass hier zwischenzeitlich ein Fahrradparkhaus gebaut werden konnte. Welz hat an der JGU einen Bachelor in Geographie gemacht und sich in seinem Master an der Hochschule Trier der «Nachhaltigen Mobilität» gewidmet. Im Anschluss übernahm er 2019 als 25-Jähriger die Arbeit als Radfahrbeauftragter der Stadt Pforzheim am Rande des Schwarzwaldes in Baden-Württemberg. Als seine ersten Aufgabenschwerpunkte in Mainz nannte Welz, ein Radwegenetz für die Stadt Mainz zu erstellen. Umwelt- und Verkehrsdezernentin Janina Steinkrüger präzisierte, alles was an Konzepten, Ideen und Beschlüssen bereits vorhanden ist, müsse angeschaut und zusammengeführt werden. Auch wenn nicht überall «Konzept» draufstehe, gebe es doch einen Plan für ein Mainzer Radnetz, so die Dezernentin.

Viel Vorarbeit durch ehrenamtliche Akteure

Es wird vermutlich nicht einfach sein, die verschiedenen Akteure und ihre jeweiligen Konzepte «unter einen Hut» zu bekommen. Die ehrenamtlichen Akteure haben viel Vorarbeit geleistet und zeigen sich ungeduldig, dass noch immer keine konkreten Maßnahmen in Angriff genommen wurden. Das vor einem Jahr vorgestellte gesamtstädtische Radwegenetz «Mapathon Mainz» steht bereits vor der Fortschreibung durch Ehrenamtliche. Die Klimaschutzinitiative Mainz-Zero legte kürzlich ein komplettes Verkehrskonzept 2030 vor und sieht die Klimaneutralität nur mit einer umfassenden Umgestaltung der Verkehrsströme als erreichbar an. Das ebenfalls ehrenamtlich erarbeitete Konzept «Gonsenheim setzt aufs Rad» ist Teil des MainzZero-Konzepts.

Genug zu tun im FahrRad-Büro

Vielleicht gelingt es, die ehrenamtliche Vorarbeit in das vom Stadtrat bereits im Sommer 2018 beschlossene Bypad (<https://www.dermainzer.net/2022/04/mainzer-radwegekonzepte-ideenlos/>)-Verfahren zu integrieren. Wann es startet konnte die Umwelt- und Verkehrsdezernentin noch nicht sagen, aber das Moderationsbüro stehe bereits in den Startlöchern.

Genug zu tun hat Tobias Welz als neuer Radfahrbeauftragter, beim Runden Tisch Radverkehr am 28. April 2022 wird er viele der ehrenamtlichen Akteure im Radverkehrsbereich der Stadt Mainz kennenlernen. An der Video-Konferenz zur Fortschreibung des Mapathon Mainz aber wird er nicht teilnehmen, sagte Dezernentin Steinkrüger. Sie halte den Termin (20. April 2022) für unglücklich und zu kurzfristig für den gerade ins Amt eingeführten Radfahrbeauftragten. Um das FahrRad-Büro personell besser auszustatten, sind zwei weitere Mitarbeitende fest eingeplant, entsprechende Bewerbungen lägen vor, so Steinkrüger.

Marion Diehl (SoS)

Infos:

Fortschreibung des Mapathon Mainz: Wie wird Mainz zur Fahrradstadt? Virtuelle Konferenz, 20. April 2022, 18 – 19.45 Uhr. Die Einwahldaten werden ab 2 Stunden vor Veranstaltungsbeginn auf den Webseiten (www.mainzer-radfahrforum.de, www.adfc-mainz.de), eine Anmeldung für die Veranstaltung ist nicht notwendig.

Runder Tisch Radverkehr 28. April 2022, 18 Uhr via Webex – Infos sollen folgen.

Critical Mass: 6. Mai 2022

TEILEN AUF:

[Tweet \(https://twitter.com/share\)](https://twitter.com/share)

MEHR ZU MOBILITÄT



[\(https://www.dermainzer.net/2023/04/baustellen-mainz-immer-aktuell/\)](https://www.dermainzer.net/2023/04/baustellen-mainz-immer-aktuell/)

Baustellen Mainz: Immer aktuell!

[\(https://www.dermainzer.net/2023/04/baustellen-mainz-immer-aktuell/\)](https://www.dermainzer.net/2023/04/baustellen-mainz-immer-aktuell/)

© 17. April 2023

GESELLSCHAFT

Stuttgart, 2022. Nach zwei Jahren Baustelle ist die Sanierung des Marktplatzes abgeschlossen. Die gesamte Fläche ist bedeckt von einem Belag aus hellem, gelblichem Granit aus dem Bayrischen Wald. Nur um den historischen Marktbrunnen von Nikolaus Friedrich von Thourer stehen acht alte Platanen. Zu mehr Grün konnte sich die Stadt mit den Grünen als stärkster Gemeinderatsfraktion und dem zur Zeit der Beschlussfassung noch grünen Oberbürgermeister Fritz Kuhn nicht durchringen.

2018 war in der Gemeinderatsvorlage noch festgehalten: „Um den Marktplatz in stadtklimatischer Hinsicht zu verbessern, wird vorgeschlagen zu untersuchen, ob vier neue Baumstandorte möglich sind.“ Daraus ist wohl nichts geworden. Um zu verhindern, dass sich der Platz, wie der bereits 2003 neu gestaltete Stuttgarter Marienplatz (Betonwüste), im Sommer stark aufheizt, hat die Stadt ein Fontänenfeld installiert. 1,50 Meter hoch spritzen 36 bei Nacht illuminierte Düsen feine Wasserstrahlen empor. Bäume aber sind im Schwabenland unbeliebt. Sie machen Dreck, heißt es. Gemeint ist: Man muss das Laub zusammenkehren.

2018 war in der Gemeinderatsvorlage noch festgehalten: „Um den Marktplatz in stadtklimatischer Hinsicht zu verbessern, wird vorgeschlagen zu untersuchen, ob vier neue Baumstandorte möglich sind.“ Daraus ist wohl nichts geworden. Um zu verhindern, dass sich der Platz, wie der bereits 2003 neu gestaltete Stuttgarter Marienplatz (Betonwüste), im Sommer stark aufheizt, hat die Stadt ein Fontänenfeld installiert. 1,50 Meter hoch spritzen 36 bei Nacht illuminierte Düsen feine Wasserstrahlen empor. Bäume aber sind im Schwabenland unbeliebt. Sie machen Dreck, heißt es. Gemeint ist: Man muss das Laub zusammenkehren.

Bambusstege führen von einem Dach zum anderen

Stuttgart, 2045, wir befinden uns in einer Utopie: Sechs Bäume stehen vor dem Rathaus, weitere auf dem Platz davor. Kletterpflanzen ranken an der Rathausfassade empor. Alle ebenen Dachflächen sind weitgehend begrünt und begebar. Von den Cafés auf den Dachterrassen bietet sich ein herrlicher Blick auf die Stadt und die Hänge. Schwankende Bambusstege führen von einem Dach zum anderen.

Städte und urbane Räume sind Thema einer zukünftigen sechsteiligen Ringvorlesung im Jahr 2045, die Studierenden und Interessierten rückblickend vor Augen führt, wie diese Transformation gelang. Die ehemalige Bürgermeisterin, die am zweiten Termin zu diesem Thema referiert, hat selbst miterlebt, wie sich die Atmosphäre mit fortschreitendem Klimawandel immer mehr aufheizte. Städte wie Stuttgart ersticken früher im Autoverkehr, erzählt sie. Aufgrund der Immobilienspekulation wurden die BewohnerInnen immer mehr in Randzonen gedrängt. Die Reaktion der Studierenden schwankt zwischen Entsetzen und Erleichterung, sah es doch 2022 so aus, als erliege die Menschheit dem Klimawandel. Zum Zeitpunkt der Ringvorlesung ist Deutschland klimaneutral und hat die 17 UN-Ziele für nachhaltige Entwicklung geschafft.

Ein Bilderbuch für eine gelungene Zukunft

Anfang nächsten Jahres soll ein Bildband erscheinen, der die fiktive Ringvorlesung in der Zukunft dokumentiert, 22 Jahre bevor sie stattfindet: „Zukunftsbilder 2045. Die Geschichte einer gelungenen Transformation“ heißt das Buch. Denn um sich eine positive Entwicklung vorstellen und auf sie hinarbeiten zu können, braucht es Zukunftsvisionen: Real-Utopien, wie die Herausgeber sagen. „Tiefgreifende Veränderungsprozesse können nur dann Erfolg haben und Unterstützung mobilisieren, wenn das Neue in Form von positiven Zukunftsbildern ermutigt und Lust macht“, heißt es aus dem Verein „Reinventing



Transformation gelungen

Im Jahr 2045 hat Deutschland die Klimaziele erreicht und Stuttgart ist eine regenerative Stadt. Eine solche Zukunft möchte ein Bildband des Vereins „Reinventing Society“ vor Augen führen, der sich 2020 im zweiten Corona-Lockdown gegründet hat.

Von Dietrich Heißenbüttel

Society“, ein „Zentrum für Realutopien“ oder auch „Think-and-Do Tank“, ursprünglich gegründet von sieben jungen Menschen aus unterschiedlichen Berufsfeldern, die im zweiten Corona-Lockdown im November 2020 in Berlin zusammengefunden haben.

„Wir sind ein relativ junges Team“, erklärt Stella Schaller, „gegründet, um Menschen in eine regenerative Zukunft zu begleiten, die sich in Krisen oft hilflos

fühlen.“ Die Coronakrise sei ein „Gelenkheitsfaktor“, meint sie. Krisen versetzen Menschen in Angst und Schrecken, im schlimmsten Fall in Schockstarre. Aber: „In Krisen werden Strukturen aufgebrochen und neue bilden sich.“ Eine gemeinsame Vorstellung, ein Bild, wie die Zukunft aussehen soll, kann dagegen ungeahnte Energien mobilisieren.

Von den sieben GründerInnen sind im Moment noch vier dabei – Max Kretsch-



mer studiert noch, Katharina Beck ist inzwischen Bundestagsabgeordnete für die Grünen und Verena Emme ihre Mitarbeiterin. Die vier anderen arbeiten hauptberuflich für Reinventing Society, unterstützt von freiberuflichen oder ehrenamtlichen MitarbeiterInnen, die sie Fellows nennen. Das geplante Buch steht in enger Verbindung mit anderen Projekten des Vereins. Zugleich spiegelt die Publikation die Erfahrungen, welche die vier Hauptbeteiligten mitbringen.

Schaller, die das Projekt managt, hat zunächst Medien- und Kommunikationswissenschaften und Politologie sowie Entwicklungswissenschaften und Nachhaltigkeit studiert. Sie war unter anderem im Auftrag des Auswärtigen Amts, der UNO und des Gemeinwohlökonomie-Dachverbands unterwegs. Lino Zeddies interessiert sich, von seinem Volkswirtschaftsstudium enttäuscht, für Plurale Ökonomik und Geldwende, hat als Coach, Therapeut und Organisationsberater gearbeitet und vor zwei Jahren bereits ein Buch geschrieben: „Utopia 2048“, das in eine ähnliche Richtung geht wie der nun geplante Bildband.

Zukunftsfähige Ideen brauchen Durchsetzungskraft

Was neu dazukommt, ist die Arbeit von zwei Fellows: Sebastian Vollmar und Ute Scheub. Scheub schreibt die Texte. Sie war einst Mitbegründerin der taz und hat seit Ende der neunziger Jahre als freie Autorin 23 Bücher veröffentlicht. Vollmar ist Grafikdesigner und für die Bebilderung zuständig, unterstützt wird er von einer Reihe externer Büros, weil die detaillierten Bilder von geplant 30 bis 50 Städten aufwendig sind. Ein Crowdfunding soll die Mittel einwerben. Von den benötigten 10.400 Euro ist bereits mehr als die Hälfte eingesammelt.

Der ganz neu gestaltete Marktplatz heute: viel Grau, kaum Grün, aber immerhin mit Fontänenfeld.

Foto: Joachim E. Röttgers

Hängebrücken, Wasserspiele und viel Grün rund um Stuttgarts Marktplatz: eines der „Zukunftsbilder 2045“. Foto und Illustration: Reinventing Society

„Die Lösungen für eine neue Welt sind eigentlich alle schon da“, sagt Zeddies und nennt unter anderem Permakultur, Demokratiereform und Gemeinwohlökonomie. Eine „Infothek für Realutopien“ soll solche Ansätze auf einer Website versammeln. Reinventing Society will die Welt also nicht neu erfinden, sondern bestehende Ansätze verknüpfen und ihnen zu mehr Durchsetzungskraft verhelfen.

Hier kommen auch die beiden anderen Mitglieder des Kernteams ins Spiel: Anna Reich und Simon Mohn. Sie nennen sich Organisationsberaterin und Gesellschaftsentwickler. Reich ist gelernte Goldschmiedin und Ökonomin, Mohn hat nach einem Jahr in Kenia einen Unesco-Studiengang zur Konfliktforschung absolviert. In Workshops und Vorträgen nehmen die vier ihr Publikum mit auf eine Reise in die Zukunft.

Beteiligt sind auch AkteurInnen aus Stuttgart

Ein weiteres Projekt des Teams heißt „ZukunftFindetStadt“. Das „transformative Bildungsprogramm“ bringt alle an der Entwicklung einer Stadt oder eines Stadtteils Beteiligten – Politik und Verwaltung, Zivilgesellschaft und Branchenverbände – zusammen, um ein positives Leitbild für die Zukunft zu erarbeiten. Es besteht aus variablen Modulen, unter anderem einem „Schnellkurs im utopischen Prototyping“ oder dem „City Marketing durch utopische Stadtgrafiken“ – und da kommen wieder die Zukunftsbilder ins Spiel.

Beteiligt sind auch AkteurInnen aus Stuttgart. Zum Projektbeirat gehören Stephan Anders von der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) und Franziska Schreiber vom Städtebau-Institut der Universität Stuttgart, die zugleich am „Bauhaus der Erde“ beteiligt ist, einer wegweisenden Initiative unter der Leitung des Klimaforschers Hans Joachim Schellnhuber.

Eigentlich hat Stuttgart bereits eine solche Zukunftsvision: das Stadtentwicklungskonzept STEK. Es stammt allerdings aus den Jahren 2004 bis 2006 und ist in vieler Hinsicht mittlerweile veraltet. Die Architektenkammer hat vor einigen Jahren mit einem Positionspapier und einer anregenden Veranstaltungsreihe eine Aktualisierung angestoßen. Der aktuelle Stand: Zwei Büros haben das alte Konzept evaluiert und, wie es in der Gemeinderatsvorlage vom 19. November 2021 heißt, „gemeinsam mit dem Amt für Stadtplanung und Wohnen auf Grundlage der Qualitätsansprüche und in Abhängigkeit zu weiteren Konzepten einen möglichen Prozess für Stuttgart vorskizziert“.

Wenn man sich den Methodenbaukasten der Initiative „Reinventing Society“ anschaut, fällt auf, dass technische Lösungen eher nicht im Mittelpunkt stehen. Vielmehr spielen auch psychologische und gruppendynamische Ansätze eine große Rolle: von Mediation und Konfliktlösung über Aufmerksamkeitsfokussierung und Entspannung bis hin zum selbst entwickelten Methodenkanon „Utopian Mindset“. Genau das sei sehr wichtig, sagt Stella Schaller: „Das Innen und Außen zusammen zu denken.“

FRANKFURT. Die 20-jährige Carla Rochel studiert eigentlich Psychologie und Politikwissenschaft. Seit bereits zwei Semestern hat sie aber ihr Studium ausgesetzt – um sich bei den Klimaschutzaktivisten der „Letzten Generation“ zu engagieren. Dafür saß sie bereits in München und Frankfurt jeweils fünf Tage in Haft.

Frau Rochel, die Letzte Generation sieht sich als Klimaschutz-Aktivistin. Andere bezeichnen sie aufgrund Ihrer militanten Vorgehensweise als Extremisten. Was sagen Sie dazu?

Ich sehe es nicht als extrem an, sich friedlich und gewaltfrei auf eine Straße zu setzen. Es sollen keine Menschen verletzt werden. Wenn wir uns wirklich mal damit beschäftigen, wie extrem die Folgen des Klimawandels sein werden, dann ist eine Störung auf der Autobahn kein Extremismus. Das ist nur ein Windhauch im Vergleich zu dem, was uns noch bevorsteht.

INTERVIEW

Was sind konkret die Ziele der Letzten Generation?

Wir fordern, dass ab sofort kein weiterer Cent in den Ausbau der fossilen Brennstoffe gesteckt wird: keine neue Infrastruktur für Öl, Gas und Kohle – auch nicht aus Katar. Sondern, dass alle Anstrengungen auf Erneuerbare Energien gesetzt werden und damit eben nicht weiter die Vernichtung unserer eigenen Gesellschaft finanziert wird. Um das schaffen zu können, brauchen wir auch eine sozial gerechte Krisenwirtschaft, die niemanden zurücklässt. Es geht nicht darum, alle fossilen Betriebe dicht zu machen und dann stehen die Leute ohne Job auf der Straße.

Einzelhaft über Ostern, am Asphalt festgeklebte Hände, Beschimpfungen von Autofahrern: Ist es das für Sie persönlich wert?

Auf jeden Fall. Ich sehe gerade keine Alternative. Und das,



Die Unerbittlichen

Sie klebt sich die Hände auf Asphalt fest, wird von Autofahrern beschimpft, kommt in Einzelhaft. Warum das alles? Gespräch mit einer Klimaschutz-Aktivistin der „Letzten Generation“ in Frankfurt.

was wir als persönliche Opfer bringen müssen. Natürlich würde ich auch gerne andere Dinge tun, hätte Ostern gerne mit meiner Familie verbracht, das ist nichts im Vergleich zu dem, was gerade auf uns zukommt. Ich glaube, wir werden alle noch zurückblicken und uns wünschen, wir hätten mehr getan. Ich möchte nicht meinen Kindern erklären müssen, warum ich lieber in den Urlaub gefahren bin.



Carla Rochel stammt aus der Nähe von Dresden und wohnt derzeit in Frankfurt, um dort zu demonstrieren.

Warum blockieren Sie Verkehrsknotenpunkte und Autobahnen?

Ich mache das nicht aus Spaß. Sondern weil ich aus dem, was ich über den Klimawandel weiß, Konsequenzen ziehen muss. Ich kann nicht abwarten und einfach mal schauen, was passiert. Wir müssen jetzt handeln, in den nächsten drei bis dreieinhalb Jahren. Unser Ziel mit dieser Protestform ist, dass wir unüberhörbar werden. Netze Plakate und Demonstrationen reichen nicht mehr aus.

Wen möchten Sie zum Umdenken bringen: die Politik oder die Gesellschaft?

Wir richten uns direkt an die Bundesregierung. In der Bevölkerung ist die Zustimmung für unsere Forderungen schon weit verbreitet. 80 bis 90 Prozent der Bevölkerung ist vollkommen klar, dass wir so nicht weitermachen können. Unsere individuellen Handlungen reichen einfach nicht mehr aus – das ist ja das, worauf wir uns die ganzen letzten Jahre konzentriert haben. Weniger Fliegen, Autofahren, Fleischessen: Selbst wenn wir alle perfekt leben würden, aber weiterhin so viel Geld in fossile Energien stecken, werden wir in genau die-



selbe Katastrophe schlittern. Nur vielleicht etwas später. Deshalb richtet sich unser Protest auch nicht an die Menschen, die wir auf der Straße blockieren. Das geht auch nicht an sie persönlich, oder darum, dass sie weniger Autofahren sollen.

Aber sie treffen mit den Aktionen vor allem die Bevölkerung.

Ja, das ist richtig – weil einfach Autobahnen und Fußballstadion die Orte sind, wo man in Deutschland stören kann. Das ist eben nicht das Regie-

rungsviertel. Das haben wir ja auch schon oft gemacht – aber nie Resonanz bekommen, das hat einfach niemanden interessiert.

Glauben Sie, dass sie mit diesen Grenzüberschreitungen tatsächlich etwas erreichen?

Wir bauen Druck auf. Und tatsächlich ist es bis jetzt schon zu vielen Gesprächen mit der Politik gekommen. Ich bin vollkommen überzeugt davon, dass friedlicher ziviler Widerstand die beste Chance ist, etwas zu erreichen.

Die Bankenmetropole Frankfurt steht derzeit im Fokus der Aktivistin. Regelmäßig blockieren sie Hauptverkehrsadern und Autobahnen, indem sie ihre Hände festkleben.
Fotos: dpa/Letzte Generation

Haben Sie keine Angst, sich mit Ihrem Engagement die eigene Zukunft zu verbauen?

Nein. Ich habe viel größere Angst, dass wir uns die Zukunft komplett verbauen, wenn wir nichts tun. Ich hatte auch lange Diskussionen mit meiner Großmutter, die befürchtet, dass ich später keinen Job mehr bekomme oder nicht mehr studieren kann. Das ist natürlich berechtigt, weil einige Strafverfahren auf mich zukommen. Aber was helfen mir Job, Geld, Haus und Auto, wenn immer wieder Hungerkatastrophen über unser Land hinweggefegt werden? Das ist doch im Vergleich unwichtig.

Sie sagen, Ihnen ist es das wert – dennoch stilisiert sich die Letzte Generation in den sozialen Netzwerken als Opfer, wenn sie nach ihren Aktionen ins Gefängnis müssen. Ist das nicht widersprüchlich?

Ich glaube, es ist kein Widerspruch. Denn wenn man so etwas auf sich nimmt, heißt es ja nicht, dass es eine gute und schöne Erfahrung ist. Viele spüren eine Ungerechtigkeit, wenn Menschen, die friedlich auf die Straße gehen, fünf Tage in Einzelhaft sitzen. Während diejenigen, die unsere Zukunft komplett zerstören, weitermachen können wie bisher.

Einige Wissenschaftler warnen vor einer Radikalisierung einer kleinen Gruppe von Klimaaktivisten. Wie schätzen Sie das ein?

Das ist genau das, was wir verhindern möchten. Die Frustration steigt immer mehr, viele haben das Gefühl, komplett im Stich gelassen zu werden. Wir wollen dies in einen konstruktiven, friedlichen Protest auf den Straßen lenken, der wirklich etwas bewirken soll. Es geht uns darum, zu einem massenhaften zivilen Ungehorsam in Deutschland aufzurufen.

Das Interview führte Nele Leubner.

➤ Eine längere Version des Interviews auf unserer Internetseite. Die Adresse finden Sie auf der Titelseite oben.



Die Bürgerinitiative MainzZero lädt in Kooperation mit der Nachhaltigkeitsinitiative Bretzenheim für Sonntag (1. Mai 2022) zu einem Klimaspaziergang durch Bretzenheim ein. Treffpunkt ist um 11:00 Uhr an der Straße „In der Klauer / Ecke Willi-Wolf-Straße“ in der Nähe des Ostergraben-Spielplatzes. Das Angebot richtet sich vor allem an Anwohner und die Ortspolitik. Weitere Interessierte sind herzlich willkommen, eine Anmeldung ist nicht nötig.

Belebt wird der Spaziergang durch persönliche Schilderungen, praktische Beispiele sowie Erzählungen und Beiträge von Experten

Entlang des kurzweiligen Spaziergangs wird es mehrere Stationen mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten geben, so zum Beispiel den Naturtreff „An der Klauer“, im Wohngebiet Ostergraben die Themen ‚Dach- und Fassadenbegrünung‘ sowie das Schaffen von sinnvollen Verkehrsregelungen für alle Verkehrsteilnehmenden. Am Gänsmarkt wird aufgezeigt, wie Altbau-Sanierung energieeffizient unter anderem mit Fassadenbegrünung umgesetzt wird. Die Entsiegelung der Kita ‚Spielkiste‘ an der Lanzelhohl nebst nachhaltiger Ernährung sowie dem angeschlossenen Blockheizkraftwerk zeigt auf, wie durch Erneuerbare Energien Unabhängigkeit von der fossilen Energieversorgung erreicht werden kann. Die Problematik eines für alle Beteiligten sicheren Verkehrs im Ortskern und das Aufzeigen machbare Lösungen durch weitsichtige Stadtplanung hin zu einer nachhaltigen Verkehrswende ist ein weiterer Themenschwerpunkt.

Aufgezeigt werden soll bei diesem Klimaspaziergang, an welchen Stellen entlang des Weges städtische Politik konkret klimarelevant ist und welche Auswirkungen, aber auch welcher Mehrwert sich aus Veränderungen für alle ergeben kann. Belebt wird der Spaziergang durch persönliche Schilderungen, praktische Beispiele sowie Erzählungen und Beiträge von Experten. Fragen können gerne gestellt und diskutiert werden.

Montag, 25.04.2022 - 00:00

Mehr Nachhaltigkeit in Mainz-Bretzenheim

Von *jem*

BRETZENHEIM - Die Bürgerinitiative „MainzZero“ setzt in Kooperation mit der Nachhaltigkeitsinitiative Bretzenheim Klimaspaziergänge, die auf dem Lerchenberg und in der Neustadt begonnen haben, am Sonntag, 1. Mai, im Stadtteil Bretzenheim fort. Thema sind auch das örtliche Fußgängerzonen-Projekt und Chancen, die sich aus einer Umgestaltung des Ortskerns für Mensch und Klima ergeben könnten. Die beiden Initiativen richten sich dabei besonders an die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Ortspolitik. Beginn ist um 11 Uhr im Wohngebiet am Ostergraben, In der Klauer/Ecke Willi-Wolf-Straße. Keine Anmeldung.