

# Verkehrskonzept

für die Neugestaltung der Mombacher Straße  
in Zeiten des Klimawandels

## im Sinne einer Lebenswerten Stadt

**Moderne Straßenplanung mit Platz für  
Bäume, Radwege, Fußgänger, Bus- und Autoverkehr**

Beiträge von Tobias Paldauf, Conrad Schuster,  
Dajana Jasarevic und Dr. Carsten Sönnichsen  
Sprecher: T.P. [mombacherstrasse@t-online.de](mailto:mombacherstrasse@t-online.de)



# Kurzbeschreibung

- ▶ Die von Anwohnern gegründete **BI Mombacher Straße** hat ein alternatives, **ampelfreies** Verkehrskonzept für die Neugestaltung der Mombacher Straße im Sinne einer lebenswerten Stadt in Zeiten des Klimawandels entwickelt.
- ▶ Besonderes Augenmerk hat hier der **vollständige** Erhalt des Baumbestandes sowie eine verbesserte Situation für Fußgänger, Fahrradfahrer und Anwohner. Durch den **größeren** Abstand der Straße zu den teils denkmalgeschützten Gebäuden wird unter anderem der Lärm- und Vibrationsproblematik begegnet. Durch die Errichtung von Kreiseln und Zebrastreifen erzwingen wir eine deutliche Verkehrsberuhigung mit dennoch fließendem Verkehr - auch zu Stoßzeiten.
- ▶ Durch die beidseitige Führung des Autoverkehrs zwischen Fritz-Kohl-Straße und Postlager auf die Spur zur Unterführung schaffen wir auf der oberen Fahrbahn mit einer **Fahrradstraße** sehr viel mehr Platz für Grün und erreichen in diesem Bereich eine deutliche Verbesserung insbesondere für die Anwohner und Passanten. Der durchgehende, **kreuzungsarme** Fahrradstreifen erhöht die Verkehrssicherheit und den Komfort für Radfahrer Richtung Mombach, die nicht mehr die Rampe hinunter- und hinauffahren müssen.

- Wir arbeiten daran, unser Konzept bis zur Golden-Ross-Kaserne und darüber hinaus zu erweitern. Einbeziehen möchten wir auch das Quartier M1, wo es eine Einbahnregelung geben soll, um mehr Platz für Grün zu schaffen und in Kombination mit den Kreiseln Linksabbieger-Verkehr aus der Mombacher Straße zu vermeiden.
- Bei der Begrünung soll der **Erhalt des Altbaumbestandes** oberstes Ziel sein. Möglichst jeder Quadratmeter Asphalt soll beschattet sein. Ein allumfassendes Schwammstadt-Konzept soll umgesetzt werden.
- Die Anwohner der Mombacher Straße werden in der Planung der Stadt insgesamt nur 23 Anwohnerparkplätze finden - das ist sehr wenig. Auch wenn die Nähe zum Hauptbahnhof viele Alternativen eröffnet, ist die Nutzung von Autos für viele Anwohner aus individueller Sicht unverzichtbar. Wir zeigen hier modellhaft, wie man diese Problematik, die sich im gesamten Innenstadtbereich findet, konstruktiv angehen kann: mit Ladezonen vor den Häusern zum Be- und Entladen von Einkäufen sowie mit nahegelegenen, kostengünstigen Parkhäusern mit Anwohnerparktarifen (wie vom OB Haase im Wahlkampf angesprochen), verbunden mit einem starken Ausbau von Sharing-Angeboten wie Car-Sharing-Plätze oder Leih-Fahrräder. Unser Konzept sieht die Realisierung des Quartier-Parkhauses und die Schaffung von Anwohnerparkplätzen in der Anni-Eisler-Lehmann-Straße vor.

- ▶ Um eine vollumfängliche Akzeptanz unsers Konzepts, der Transformation zu einem nachhaltigen, modernen Verkehrskonzept zu erlangen, müssen wir den Anwohnern und deren Gästen, Gewerbebetreibenden und deren Kunden sowie den Besuchern des Weltkulturerbes SchUM-Stätte Mainz eine nahegelegene Parkmöglichkeit mit **zumutbaren** Preisen und kostengünstige ÖPNV- und Sharing-Alternativen bieten.
- ▶ Warum haben Anwohner dieses Konzept erschaffen? Wir möchten einen **Paradigmenwechsel** in der Mainzer Verkehrspolitik anregen. Wann, wenn nicht jetzt? Wann, wenn nicht in der Mombacher Straße, einer „Hauptverkehrsschneise“? Warum nicht genau dort? Mutige Stadtplaner in europäischen Metropolen wie z. B. in Amsterdam, Paris oder Oslo haben genau dies „dort“ gewagt - und damit weltweit Anerkennung durch moderne, erfolgreiche, mutige und vorzeigbar-preisgekrönte Straßenplanung im Sinne einer lebenswerten Stadt bekommen.
- ▶ Wir freuen uns auf einen Dialog. Rückmeldungen und Anregungen in der Sache sind willkommen.

▶ e-Mail: [mombacherstrasse@t-online.de](mailto:mombacherstrasse@t-online.de)

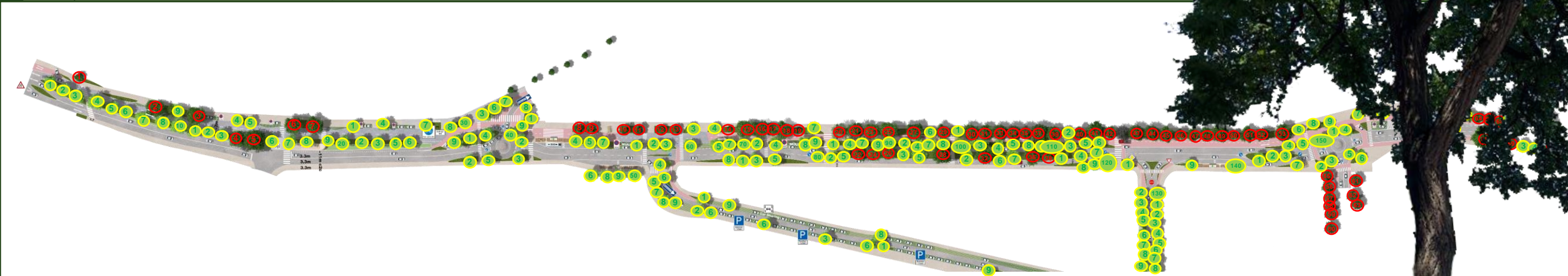
## Kern-Ziele:

1. Erhalt der Bestandsbäume
2. Flächensparsames Verkehrskonzept mit
  - sehr guter Leistungsfähigkeit für **PKW**-Verkehr
  - durchgängigem, sicherem, separatem **Radweg**
  - **Bus**haltestellen ohne Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer
  - barrierefreie, attraktive **Fuß**wege
3. Intelligentes Parkkonzept mit
  - mehr (Anwohner-) Parkplätzen im Quartier
  - Ladezonen für Anwohner und Imbiss-Besucher

Zudem: Verkehrsberuhigung, mehr Platz für Grünflächen

6

# Erhalt der Bestandsbäume



- Erhalt aller 71 Bestandsbäume möglich
- Neupflanzung von (mindestens) 164 Bäumen

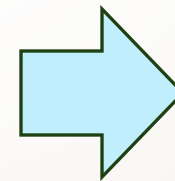
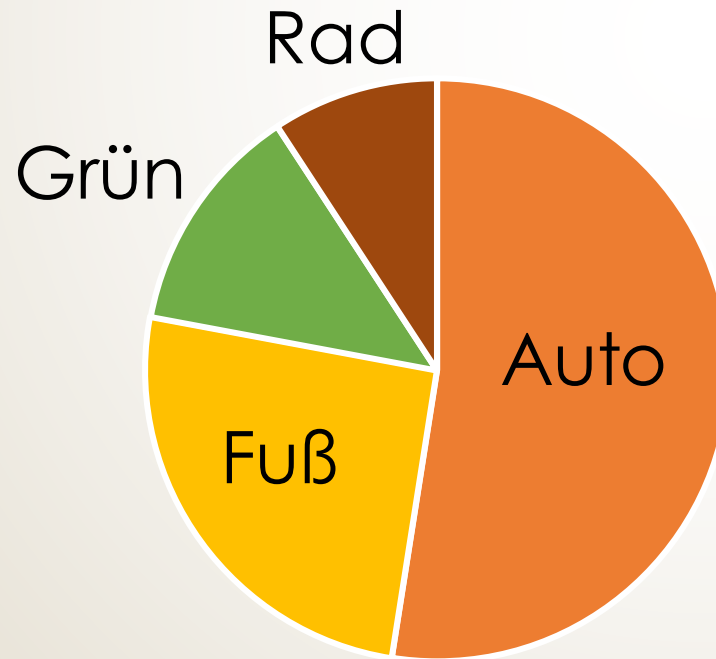


# Flächenverteilung

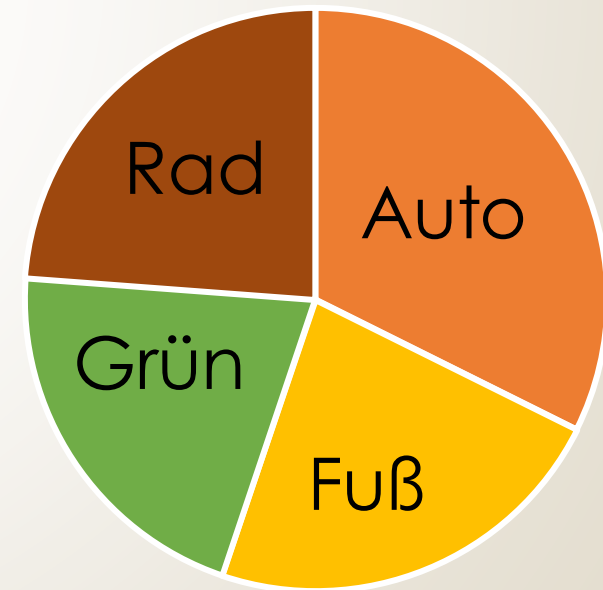
- Viel mehr Platz für Fußgänger, Grün, und Radverkehr
- Gerechte Flächenverteilung im Sinne einer lebenswerten Stadt



Vorlage der Stadt



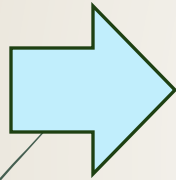
Unsere Alternativplanung



Geschätzte Flächenanteile (Fehler ca.2-3%): BI(Stadt) Straße32% (52%) Fußgänger 23% (25%) Grün 21% (13%) Rad 24% (9%)

# Reibungslos fließender Autoverkehr

- Aktuelle <10.000 Kfz pro Tag <sup>a</sup>
- Kreisel: 1 600 Kfz pro Stunde <sup>b,c</sup> und deutlich >2000 Kfz/h bei dominierender Richtung <sup>d</sup>



Kapazität der Straße reicht auch in Spitzenzeiten aus, um einen fließenden Straßenverkehr zu gewährleisten

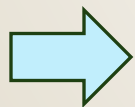
Kapazitätsrechnungen erfordert Annahmen über künftige Verkehrsmengen, also *politische Vorgaben*:

- Wie entwickeln sich die Arbeitsplätze und Wohnstandorte?
- Was soll das Ziel des Umbaus sein?
- Wie soll/wird das Verkehrsaufkommen in der Gesamtstadt sein?

Planungen der Stadt liegt Verkehrsaufkommen zu Grunde, das auf falschen bzw. überholten Annahmen aus 2011 beruht

Wir erinnern dabei an den

**Klimanotstand!**



Wir brauchen in Mainz realistische politische Vorgaben, wie sich der Verkehr in Zeiten des Klimawandels entwickeln soll – und dann ihre Umsetzung in der Straßenplanung

<sup>a</sup> Verkehrsmengenkarte 2018/2019

<sup>b</sup> "Capacity of Mini-Roundabouts: A New Model", in TRR Journal of The Transportation Research Board 2021, DOI: 10.1177/03611981211030258

<sup>c</sup> R. Baier et al.: „Minikreisverkehr. Ableitung ihrer Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen“, Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen V 240, Bergisch Gladbach 2014

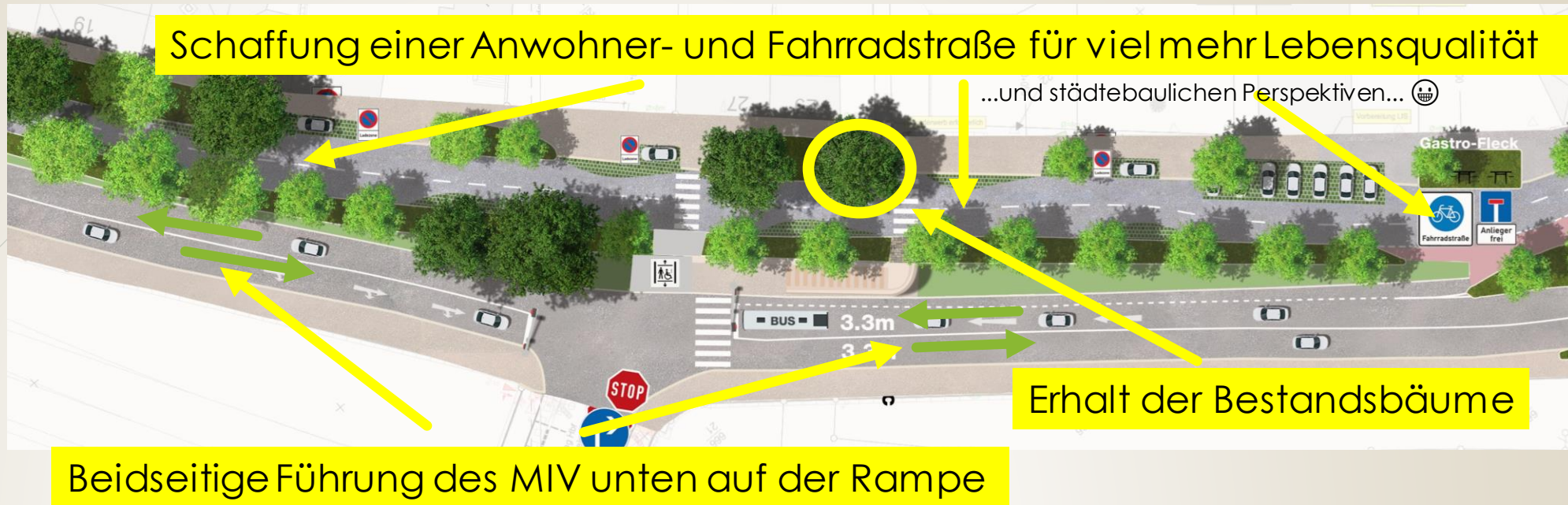
<sup>d</sup> Forschungsarbeit „Minikreisel“ 1998/192 des Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation



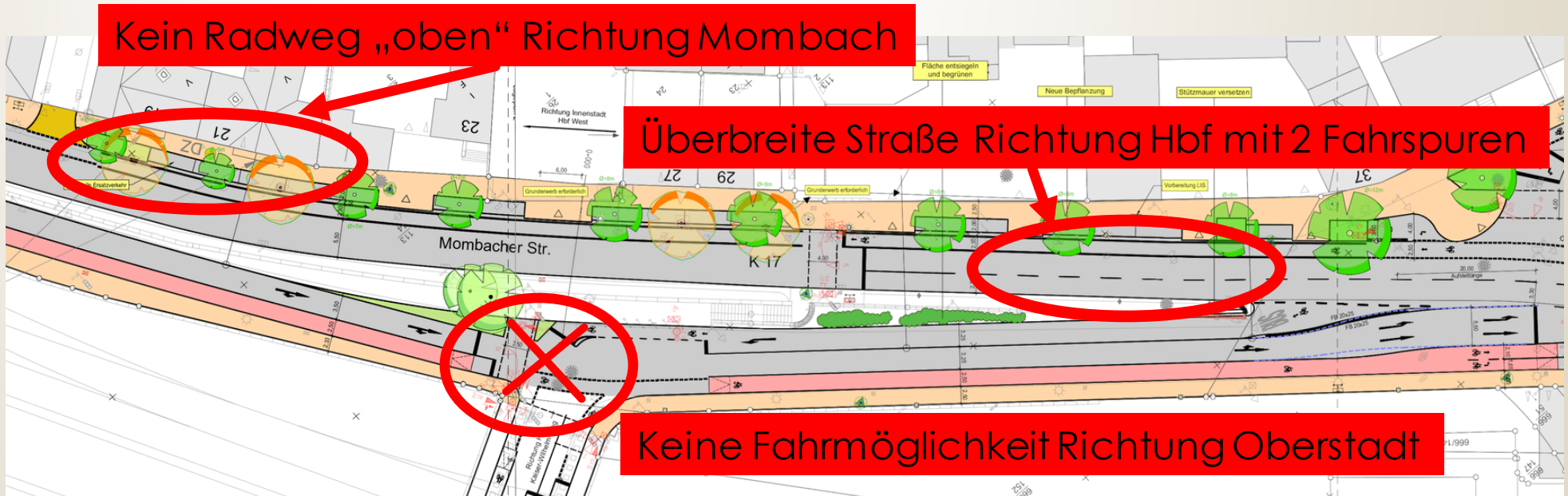
# Gegenüberstellung mit Planvariante Mombacher Straße aus der Bürgerinformation vom 21.6.2023

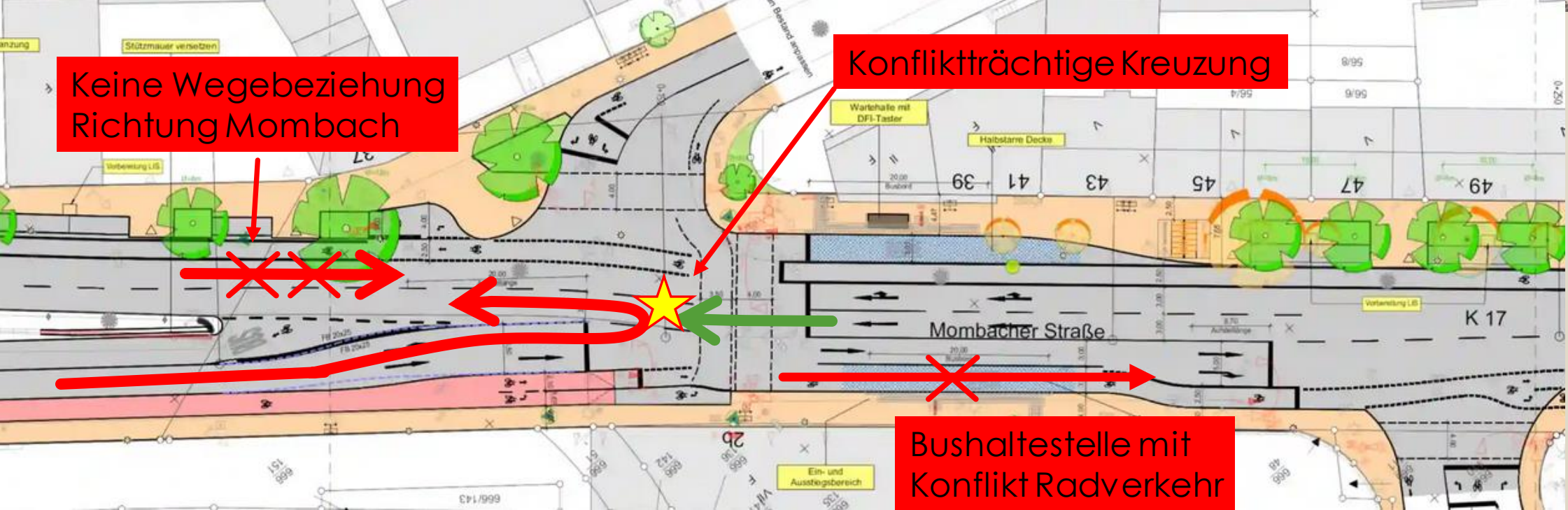
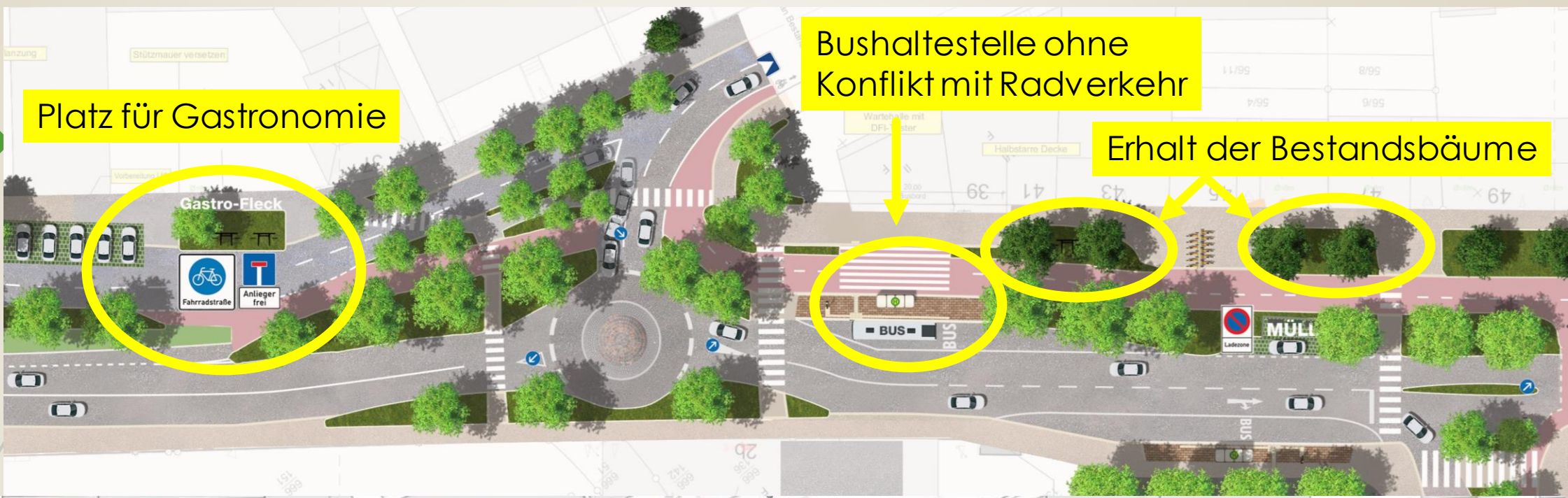
- ▶ Im Folgenden werden exemplarisch einige Bereiche unserer Vision der Planung der Stadt gegenübergestellt, um wichtige Unterschiede kenntlich zu machen

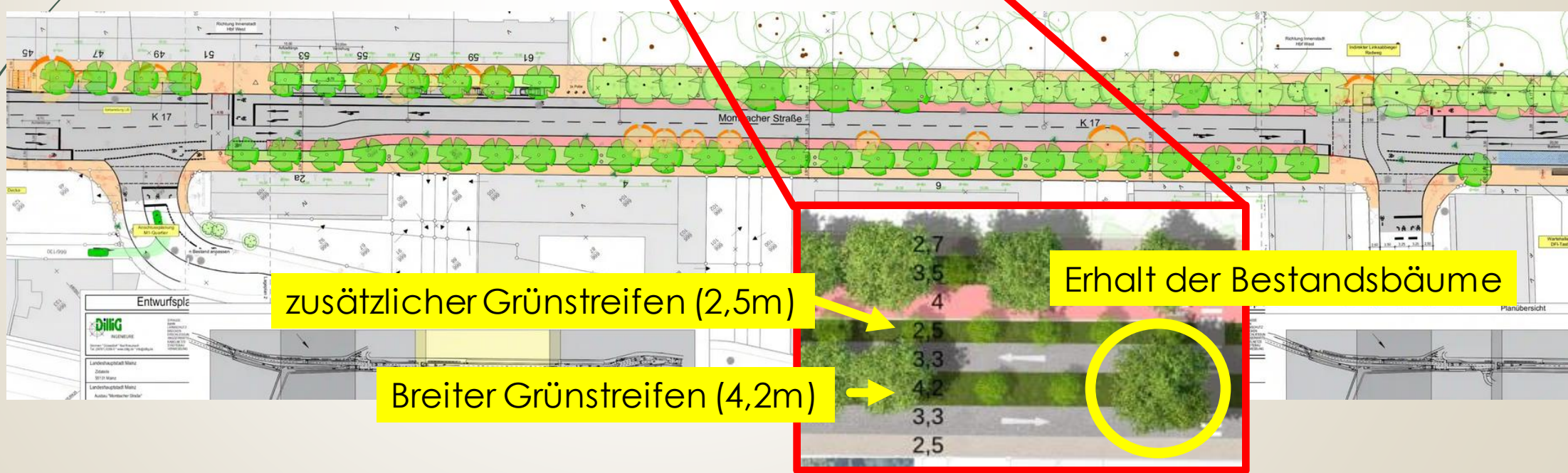
BI Vision



Stadt-Planung



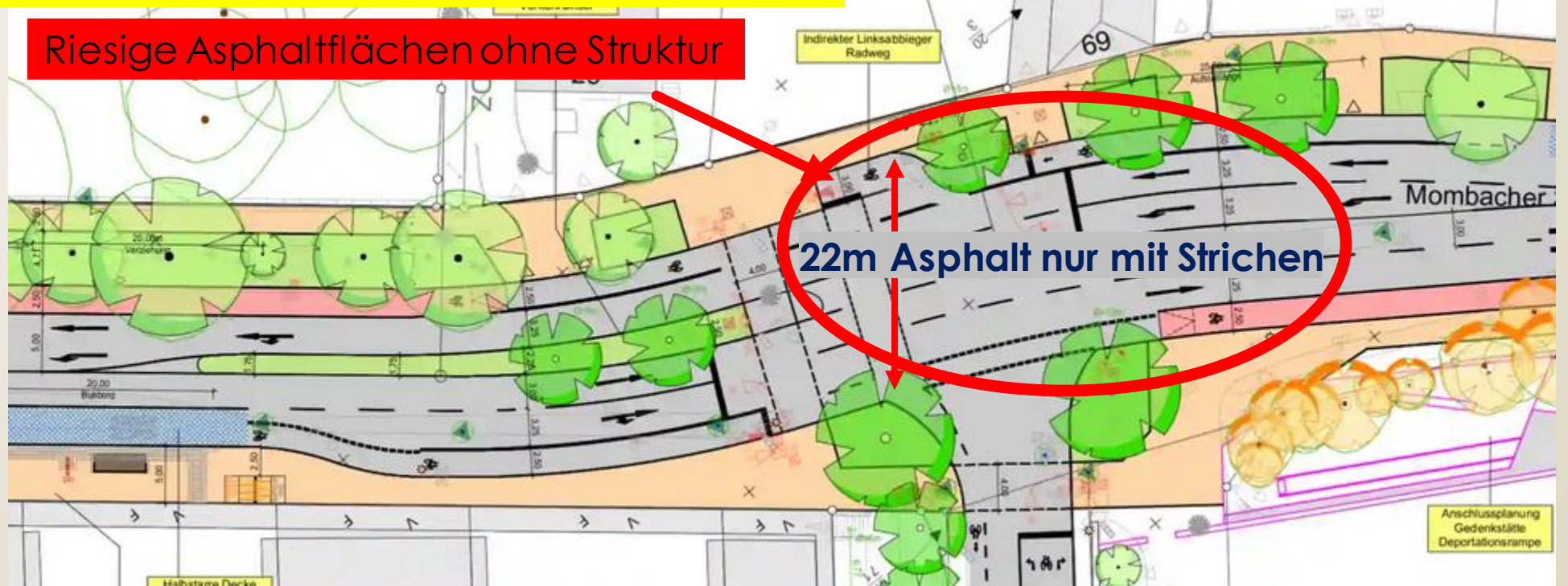




BI Vision



Stadt-Planung



# Visualisierung beim Alten Jüdischen Friedhof



# Zusammenfassung der Lösungsideen

- Kreisel für ruhigen aber kontinuierlich fließenden PKW-Verkehr
  - Verzicht auf Ampelanlagen und Linksabbieger
  - Abbiegespuren für PKW werden überflüssig
  - Illegale und gefährliche Wendemanöver werden verhindert
- 2-Richtungs-Radweg auf HaMü Seite
- Durchgängig einspurige PKW-Fahrbahn mit Regelbreite
- PKW-Spuren beidseitig um die Bestandsbäume  
(im Bereich gegenüber dem Alten Jüdischen Friedhof)
- Schaffung einer Fahrrad- und Anwohnerstraße  
(zwischen Fritz-Kohl-Straße und Postlager)
- Einbahnverkehr in der Anni-Eisler-Lehmann-Straße im M1 Quartier  
(ggf. auch in Teilen der Fritz-Kohl-Straße)
- Realisierung des Quartier Parkhauses  
(auf dem Parkplatz der Anni-Eisler-Lehmann Straße)

# Radverkehrsführung auf 2-Richtungsweg

- Wegeführung ohne (unrealistische) Nutzung der „Rampe“
- Weniger Querungsstellen (insb. Richtung Mombach)
- Mehr Sicherheit durch durchgängige Führung getrennt vom MIV
- Guter Anschluss im weiteren Verlauf Richtung Mombach (insb. zur Fahrradstraße Hartmühlenweg)
- Führung der Radwege ‚hinter‘ den Bushaltestellen



→ konfliktfreier, moderner, zukunftssicher Verkehr



# Parkkonzept Quartier M1

Akzeptanz erfordert  
Parkmöglichkeiten

- Realisierung des  
Quartier Parkhauses



Foto v on einer Präsentation © Trivo AG

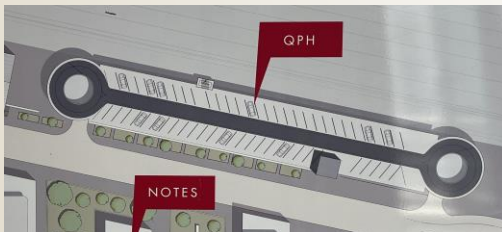


Foto v on einer Präsentation © Trivo AG

- Die Einbahnstraßen-Regelung  
im Quartier M1 bringt Platz für  
weitere Anwohner- und Car-  
Sharing-Parkplätze.



- Ladezonen für  
Anwohner und  
Gewerbetreibende



# 18 Das Quartierparkhaus



- Um eine vollumfängliche Akzeptanz unsers Konzepts, der Transformation zu einem nachhaltigen, modernen Verkehrskonzept zu erlangen, müssen wir den Anwohnern und deren Gästen, Gewerbebetreibenden und deren Kunden sowie den Besuchern des Weltkulturerbes SchUM-Stätte Mainz eine nahegelegene Parkmöglichkeit mit **zumutbaren** Preisen und kostengünstige ÖPNV- und Sharing-Alternativen bieten.

# Schwammstadt: Entsiegelung der Flächen

- Entsiegelung aller Haltezonen und Einfahrten durch Verwendung von offenporigen Pflanzsteinen
- Entsiegelung von Parkflächen durch Gittersteine
- Entsiegelungstreifen am Rand der Fahrbahnen
- Sicker- und Stauanlagen in den Grünzonen
- Einleitung von Regenwasser aller angrenzenden Dächer



# Vorteile

- Kreisel ermöglichen die stark nachgefragte Verkehrsverbindung durch die Ostein-Unterführung Richtung Oberstadt
- Wesentlich weniger Versiegelung
- Höhere Aufenthaltsqualität durch attraktivere Verkehrsführung im Bereich des Alten Jüdischen Friedhofs
- Bessere Radwegführung Richtung Mombach/Gonsenheim durch weniger Querungsstellen
- Weniger Lärm für die Anwohner

# Verkehrsbeziehungen: 3 Abschnitte



3. Goethe-Unterf.



# Verkehrsbeziehungen 1: Bereich der ‚Rampe‘

Verkehr Richtung Mombach



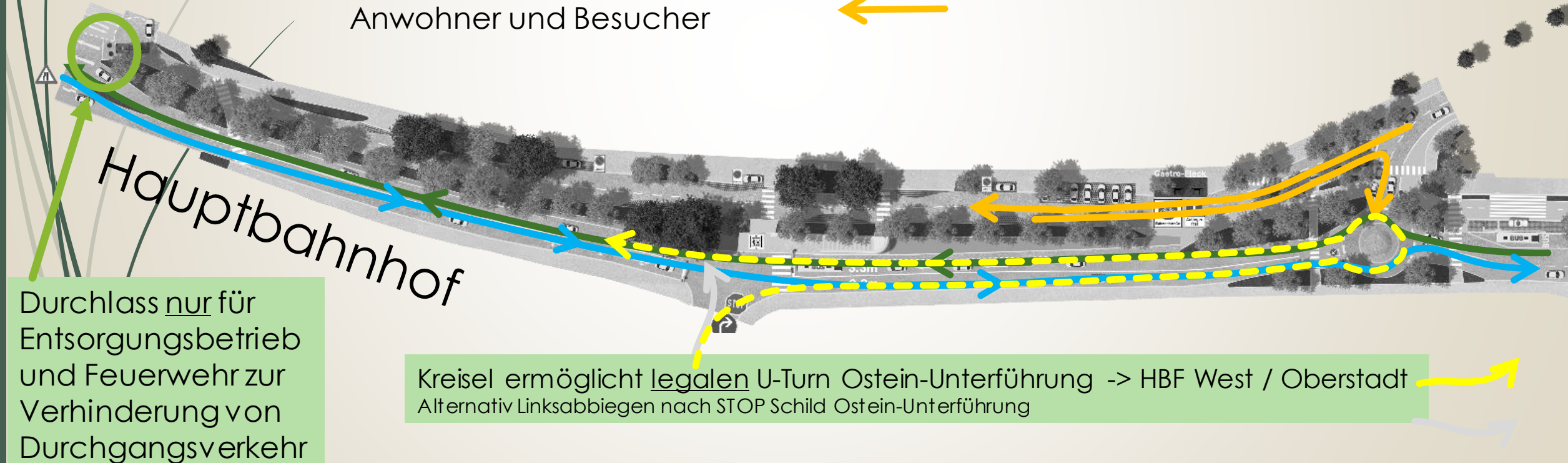
Verkehr Richtung Hauptbahnhof



Anwohner und Besucher



Kreisel ermöglicht wichtige Verkehrsbeziehungen:  
Ostein-Unterführung → Oberstadt  
Anwohner → Mombach



Durchlass nur für  
Entsorgungsbetrieb  
und Feuerwehr zur  
Verhinderung von  
Durchgangsverkehr

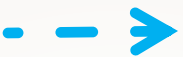


Kreisel ermöglicht legalen U-Turn Ostein-Unterführung → HBF West / Oberstadt  
Alternativ Linksabbiegen nach STOP Schild Ostein-Unterführung

# (Fotos zur Rampe zum Verständnis)



# Verkehrsbeziehungen 2: Quartier M1

Kreisel (an der Fritz-Kohl-Str.) ermöglicht Verzicht auf Linksabbiegerspur an der Einfahrt zur Anni-Eisler-Lehmann-Str.

-  Verkehr vom Hbf kommend zum M1
-  Verkehr aus Mombach kommend zum M1
-  Aus M1 zum Hbf

Alter jüdischer Friedhof

M1 Quartier

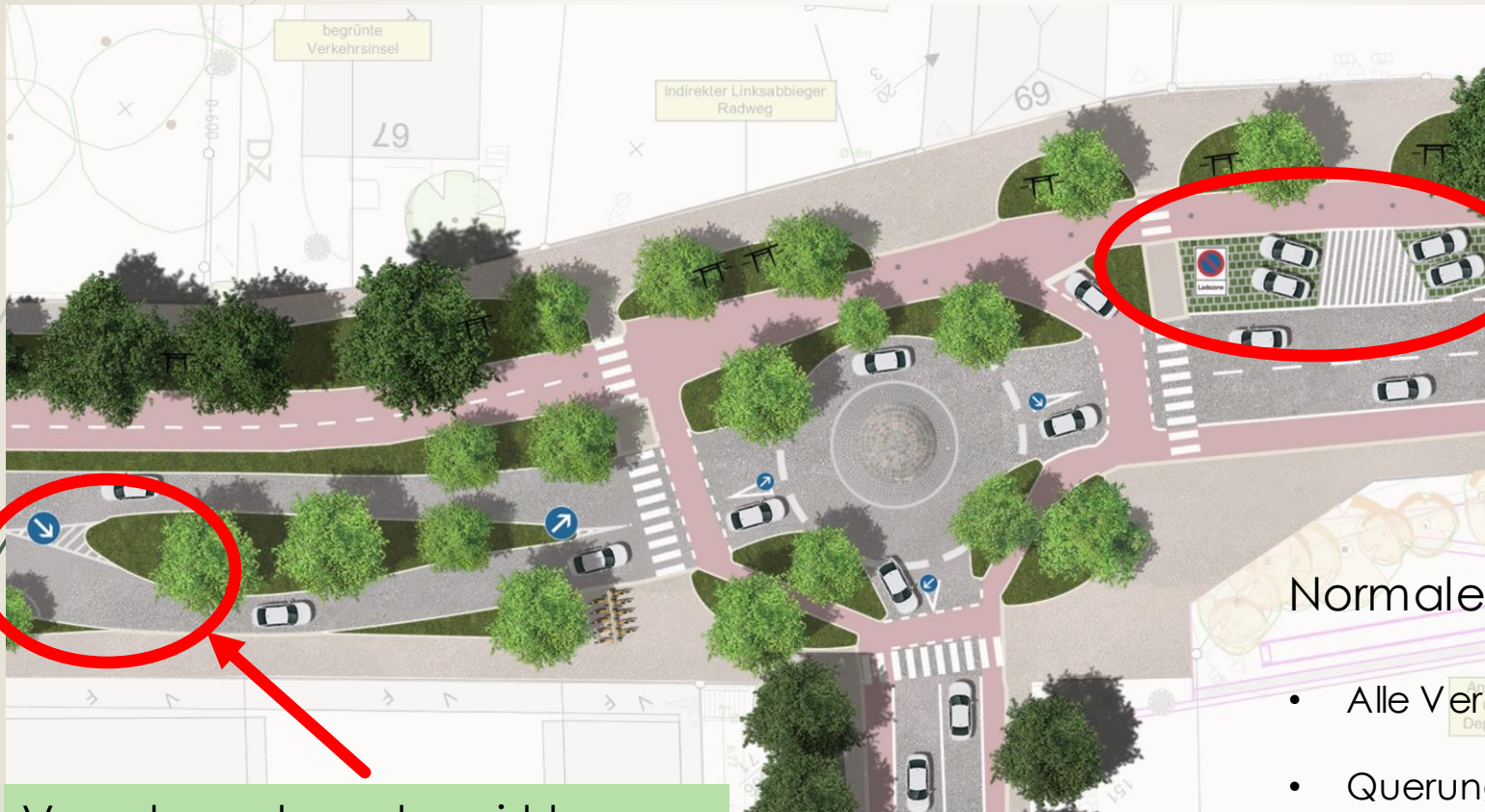
ggf. auf Linksabbieger verzichten  
U-Turn am Kreisel Goethe-straße möglich

Kein Linksabbieger aus Mombach zur Verhinderung von Stau bei Gegenverkehr Stattdessen wenige Meter Umweg zum Kreisel





# Verkehrsbeziehungen 3: Goethe-Unterführung



Ladezone beim  
Gastrobetrieb reduziert  
Verkehrsbehinderung  
durch Falschparker

Verschwenkung bewirkt  
Geschwindigkeitsreduzierung

## Normale Kreisel-Verkehrsführung

- Alle Verkehrsbeziehungen möglich
- Querungen des Rad- und Fußverkehrs sind hier ohne Ampeln sicher möglich da
  - vergleichsweise selten
  - gute Sichtbeziehungen
  - langsamer MIV Verkehr (ggf. Bedarfsampeln o.ä.)

# Weitere Themen/Gedanken

- Rettungswege: 2-Richtungsradweg nutzen
- oberhalb der „Rampe“: Müll-Entsorgung muss am Alten Postlager hinausfahren.  
→ Schranke/Poller zur **Verhinderung von Schleichverkehr**
- **Fahrstuhl** von Oststein-Unterführung zur Anwohner-/Fahrradstraße für Barrierefreiheit  
Gegebenenfalls. wäre eine äquivalente Gestaltung auf der gegenüberliegenden Seite (Kaiser-Wilhelm-Ring) wünschenswert.
- **Fußgängerbrücke** über die Rampe zur Oststein-Unterführung für Komfortgewinn  
(Eventuell auch in Verbindung mit einem Fahrstuhl für Barrierefreiheit)
- Grundhafte Erneuerung ermöglicht Verlegung von Kabeln/Rohren  
so dass diese kein (ernsthaftes) Planungshindernis sein müssen
- Straßenbrücke am Hbf. West mit 4 Fahrspuren unnötig breit → Fahrrad- und Fußwege anlegen. Besonders charmant wäre Verbindung direkt zur Querungsebene des Hbf.
- Wegeführung zum Fahrradparkhaus beim alten Postlager bedarf Klärung
- 2-Richtungsradweg muss zwingend über das Planungsgebiet hinweg Richtung Mombach bis zur alten Hochbrücke verlängert werden  
(wo bereits ein nicht-benutzungspflichtiger 2-Richtungsradweg existiert)
- Unterbau an Parkplätzen und Radwegen ohne tiefen **Unterbau** wenn sonst Baumwurzeln beschädigt würden– ggf. auch unter **Verzicht auf Regress-Forderungen** an Baufirmen