

Wahlprüfsteine zur Oberbürgermeisterwahl am 12. Februar 2023

1. Wie ist Ihre Position zum Ausbau der Straßenbahn nach Ebersheim/Harxheim, Finthen/Layenhof/Wackernheim?

Die Straßenbahn muss immer eine Option sein, wenn wir es ernst meinen mit der Verkehrswende. Bei den genannten Projekten fehlt es bislang allerdings an Transparenz bezüglich der Prüfverfahren. Eine Entscheidung für Investitionsprojekte solcher Größenordnung darf ganz grundsätzlich schon aus ökonomischen Gründen keinesfalls losgelöst von einem zu erstellenden städteplanerischen Gesamtkonzept, das den Bedarf an Wohnraum und Gewerbegebieten in Einklang bringt mit dem daraus resultierenden Mobilitätsbedarf, fallen. Ich denke da z.B. an die Weiterentwicklung des Layenhofs als ökologisch-nachhaltiges Wohnquartier (mit mind. 35% Sozialförderung), den Ausbau des vorhandenen Gewerbegebiets in Hechtsheim oder ein mögliches Baugebiet nördlich der Ebersheimer Töngesstraße. Der Ausbau der Straßenbahn nach Ebersheim wurde ja z.B. bisher stets mit Verweis auf den für eine Förderung durch den Bund nicht ausreichenden Kosten-Nutzen-Faktor abgelehnt, ohne ein solches Projekt wirklich ernsthaft in einen größeren Zusammenhang zu setzen.

2. Wie ist Ihre Position bezüglich

a) des Ausbaus der A643?

Ich bin gegen einen sechsspurigen Ausbau der A643, der tief in den ohnehin von den Trockenperioden der vergangenen Jahre massiv geschädigten Lennebergwald und in den Mainzer Sand eingreift. Gerade die über Jahrzehnte gewachsenen Waldränder sind zwingend zu schützen. Einschnitte hier hätten erhebliche Folgen. Ich unterstütze die von der bisherigen Stadtspitze favorisierte 4+2-Variante und eine begrenzte Freigabe ausgebauter Standstreifen in Abhängigkeit von der Tageszeit im Rahmen des laufende Planfeststellungsverfahrens. Dies sollte den Interessen von Berufspendlern und dem Natur- und Klimaschutz gleichermaßen entgegenkommen und auch mit Blick auf den zu erwartenden allmählichen Bedeutungsverlust des Individualverkehrs eine angemessene Lösung darstellen.

b) des Autobahnringes?

Der Autobahnring, der ja zwei Bundesländer verbindet, ist von enormer Bedeutung für unzählige Berufspendler. Im Rahmen eines ausgewogenen Verkehrskonzeptes muss es uns gelingen, den Ring durch ein verbessertes ÖPNV-Angebot rund um die Stadt Mainz und gut erreichbare Park & Ride-Plätze dauerhaft zu entlasten. Mit Blick auf die täglichen Staus rund ums Kreuz Mainz-Süd wäre es sinnvoll, die Bauarbeiten hier endlich zu Ende zu bringen. Ein Mainzer Oberbürgermeister muss die eklatanten Versäumnisse des Landesbetriebs Mobilität

angesichts der zentralen Verkehrsbedeutung deutlich offensiver benennen.

c) der Rheinhessenstraße?

Die Rheinhessenstraße als Tor zum rheinhessischen Umland ist eine der wichtigsten Verkehrsadern der Stadt Mainz. Daher ist es unverständlich, warum es bisher nicht gelungen ist, gemeinsam mit den Nachbargemeinden eine hier zu einer dauerhaft tragfähigen Lösung zu finden, die den Verkehrsfluss nach Mainz und aus Mainz hinaus verbessert, ohne noch mehr Durchgangs-Verkehr von den umliegenden Autobahnen anzuziehen. Einen vierspurigen Ausbau der Straße für den Individualverkehr lehne ich ab, er ist weder zeitgemäß noch ökonomisch sinnvoll. Es liegt auf der Hand, dass ein im PKW-Stau stehender Bus keinen Beitrag zur Attraktivierung des ÖPNV leistet. Eine separate Busspur, die morgens und abends in wechselnder Richtung zu öffnen wäre, ist hier ein erster Schritt, ggf. könnte diese noch dazu an einen Park & Ride-Platz auf dem neuen Regenrückhaltebecken angeschlossen werden. Sie könnte auch eine Zwischenlösung für die genannte Verlängerung der Straßenbahn sein. Auch hier gilt: Eine wirkliche Lösung wird es nur im Rahmen eines Gesamtkonzeptes geben, das Verbesserungsmöglichkeiten für alle Verkehrsträger ideologiefrei prüft.

3. Wie sieht ihr Plan für die Verkehrsanbindung des Heilig-Kreuz-Areals aus?

Das Heilig-Kreuzviertel, an der Grenze zwischen der Oberstadt und Weisenau ist bereits heute ein durch PKW, Busse und Fahrräder hochfrequentiertes Gebiet. Dies wird auch durch die Entscheidung, das Provisorium die IGS Europakreisel am Standort Heilig-Kreuz Areals zu belassen auch noch verschärft werden. Die Verkehrsanbindung des Heilig-Kreuz-Areals muss zusammen mit der Verkehrssituation in der Mainzer Oberstadt gesehen und geplant werden. Die Mainzer Oberstadt leidet unter sehr viel Durchgangsverkehr. Hier muss ein Ausbau des ÖPNV sehr engmaschig erfolgen und mit individuellen Taktungen. Im Bereich von ca. 2000 Metern befinden sich in diesem Gebiet 10 Mainzer Schulen. Man hat also gerade in den frühen Morgenstunden in einem kurzen Zeitfenster neben Berufstätigen, auch sehr viele Schüler die in und durch diesen Bereich befördert werden müssen. Die Belastungen durch die Wohnbebauung des Heilig-Kreuz-Areals sind ein Zeichen, für die aktuell leider nur kurzfristige Planungssicht der Stadt: Ein weitsichtiges Entwicklungskonzept erkennt zukünftige Wohngebiete frühzeitig und plant Mobilität und Einrichtungen des öffentlichen Lebens entsprechend. Mainz ist hier die einzige Stadt des Rhein-Main-Gebietes, die solch ein Stadtentwicklungskonzept nicht hat – das muss sich mit besserer personeller Ausstattung schnellstmöglich ändern.

4. Welche Ideen haben Sie für die Verkehrsanbindung des Biotech-Hub- Gewerbegebietes, wenn es kommt?

Sollte der Biotech-Hub tatsächlich in dem aktuell diskutierten Gebiet kommen, sind selbstverständlich alle Verkehrsträger angemessen in der Planung zu berücksichtigen. Der Fokus muss neben der erforderlichen Anbindung an den Mainzer Ring klar auf einem attraktiven ÖPNV-Angebot liegen, etwa durch die in der Nähe

verlaufende Straßenbahnlinie, ggf. auch die Nahverkehrs-Bahnstrecke. Vor allem bietet sich die Erschließung des Gebietes für den Bau eines Radschnellweges parallel zur Saarstraße mit Verbindungen zur Universität und Stadion an. Von dort aus wären auch schnelle Radverbindungen bis an die Stadtgrenzen und darüber hinaus möglich.

Wir sollten aber generell bevorzugt bereits erschlossene und versiegelte Flächen stärker in den Fokus rücken. 6 ha für einen Biotech-Standort werden gerade in Marienborn erschlossen. Der Gewerbepark Hechtsheim bietet ebenso noch Entwicklungsmöglichkeiten wie Flächen auf der Universität, die bereits zu den Zeiten meines Chemiestudiums frei standen. Auch der Parkplatz der Universität an der Koblenzer Straße wäre sicher besser unterirdisch aufgehoben und würde ebenso noch ein großes Erweiterungspotential bieten.

5. Wie positionieren Sie sich zu folgender Aussage: Damit unsere Städte zukunftsfähig werden, muss der Straßenraum gerechter aufgeteilt werden. Wir werden daher die Einschränkungen für den Autoverkehr in den nächsten Jahren verstärken.

Mein Ziel ist eine ideologiefreie Mobilitätspolitik, die alle Verkehrsträger ausgewogen berücksichtigt. Ich setze daher nicht auf Einschränkungen für bestimmte Verkehrsträger, sondern auf eine Optimierung des Verkehrsflusses, vor allem aber auf ein funktionierendes Parkraummanagement, ein stadtweit sicheres Radnetz und einen attraktiveren ÖPNV mit mehr Park & Ride-Angeboten sowie der Integration des rheinhessischen Umlandes in den Tarifverbund. Die Auslastung unserer Parkhäuser hat für mich hohe Priorität in der Flächenrückgewinnung im Straßenraum. Die nach und nach freiwerdenden Flächen müssen wir dann an die Menschen zurückgeben. Ich möchte Parksuchverkehr vermeiden und Freiräume schaffen für Fußgänger, Radfahrer, Bäume und Cafes, ich möchte mehr Verkehrsfluss statt Verbotspolitik. Außerdem müssen wir Sharingkonzepten innerstädtisch den Vorrang gewähren. Bspw durch Nutzung von Lieferzonen als Parkplätzen wie ich es in München kennenlernen durfte. Die Attraktivitätssteigerung der Schlüssel zu einer breiten Akzeptanz für die Verkehrswende bei allen Mainzerinnen und Mainzern.

6. Tagtäglich werden Gehwege in unserer Stadt als Parkplätze missbraucht. Dadurch entstehen nicht nur Unannehmlichkeiten für Zufußgehende, sondern oftmals auch gefährliche Situationen im Straßenverkehr. Denken Sie, dass es sich beim Gehwegparken um ein „Kavaliersdelikt“ handelt oder sollten Falschparkende bestraft werden? Wie möchten Sie Autofahrer für das Thema sensibilisieren?

Selbstverständlich handelt es sich hier nicht um ein Kavaliersdelikt, sondern um eine Ordnungswidrigkeit. Zugeparkte Gehwege sind nicht nur ein Ärgernis, das vor allem die Bewegungsfreiheit von Menschen von Passantinnen und Passanten mit Kinderwägen, Rollatoren oder Rollstühlen einschränkt, es kann auch zu lebensbedrohlichen Situationen führen, wenn Rettungsfahrzeuge bei der Durch- und Anfahrt behindert werden. Grundsätzlich gilt hier genauso: Wir müssen es schaffen, aus Stellflächen Lebensräume zu entwickeln. Der Weg dorthin führt über ein modernes Parkraummanagement, das u.a. die Nutzung der 10.000 Stellplätze (doppelt so viele wie Wiesbaden) in den Mainzer Parkhäusern optimiert und das Anwohnerparken in die Parkhäuser verlagert. Mit einem solchen System, welches ich bereits im OB-Wahlkampf 2019 gefordert habe, könnten wir wertvolle Räume in unserer Stadt für die Menschen zurückgewinnen und es wäre auch ein Signal an die Autofahrerinnen und Autofahrer. Zudem kann man im Einzelfall dort, wo genug Fläche zur Verfügung

steht, das Parken auf den Gehwegen in klar abgegrenzten Flächen auch erlauben, in den anderen aber klar mit einer entsprechenden Beschilderung untersagen.

7. Wie viel Stellplätze für Autos müssen Ihrer Meinung nach pro Wohneinheit bereitgestellt werden?

Diese Frage lässt sich aus meiner Sicht Stand heute nicht eindeutig beantworten, hierzu bedarf es eines stadtweiten Entwicklungskonzeptes, das die entsprechenden Bedarfe für alle Verkehrsträger festlegt. Die Mainzer Stellplatzsatzung lässt schon jetzt bekanntlich bei Nachweis mobilitätsverbessernder Maßnahmen eine Reduktion der Zahl notwendiger Stellplätze zu. Ansonsten verweise ich hier auf die beiden vorangegangenen Punkte. Lasst uns zunächst die vorhandenen Stellplätze besser zu nutzen, Leerstände also zu vermeiden, statt neue Stellplätze zu schaffen.

8. Wie sollen gut zugängliche Stellplätze für Fahrräder geschaffen werden? Für Leihlastenräder?

Zunächst einmal hat Mainz seit 2021 eines der größten Fahrrad-Parkhäuser in Deutschland, das inzwischen auch immer besser angenommen wird. Darüber hinaus setzt die Stellplatzsatzung wie schon erwähnt Anreize für ein angepasstes Mobilitätsverhalten. Probleme gibt es sicherlich im Bestand, auch hier wird es darum gehen, den ruhenden Verkehr von den Straßen und Wegen in die Parkhäuser zu bringen. Freiwerdende Flächen stehen dann auch für weitere Abstellplätze für den Radverkehr zur Verfügung. Leihlastenräder beginnen sich in Mainz ja erst nach und nach zu etablieren, über die Leihlasteninitiative ELMa können Räder kostenlos gemietet werden. Tatsächlich gewinne ich mit der Umwidmung eines einzigen PkW-Stellplatzes Raum für drei solcher Räder. Auch als kommunikative Maßnahme könnte ich mir hier vorstellen, testweise solche Parkplätze ähnlich wie bei E-Autos auch kostenlos anzubieten.

9. Sollten Wirtschaftswege ganzjährig nutzbar gemacht werden, damit sie als Teil des Radroutennetzes genutzt werden können?

Das ist primär ein Thema für die äußeren Stadtbezirke. Dort können die Wirtschaftswege schon jetzt von Radfahrern genutzt werden, allerdings tatsächlich nicht überall durchgängig auch ganzjährig. Sie fungieren dort als wichtige Stadtteilverbindungen, wo es keine Radwege gibt, was im Mainzer Umland aktuell leider noch die Regel ist. Vor allem ab dem späten Herbst in Zeiten mit regelmäßigem Niederschlag macht die intensive landwirtschaftliche Nutzung die Wege bisweilen aber über Wochen quasi unpassierbar. Das müssen wir ändern, denn nur durch ein wirklich geschlossenes und direktes Radwegenetz ohne unnötige Umwege wird Radfahren in Mainz für noch mehr Menschen attraktiv. Wenn dies jenseits der Innenstadt nur über die Nutzung von Wirtschaftswegen möglich ist, auch um unnötige Versiegelung zu vermeiden, muss sich die Stadt Mainz hier stärker als bisher auch finanziell engagieren und auf gemeinsam mit den Nutzerinnen und Nutzern identifizierten Hauptrouten die kombinierten Rad- und Wirtschaftswege ertüchtigen. Ggf. kann an Gefahrenpunkten unter Berücksichtigung des Tierschutzes auch gezielt beleuchtet werden. Im Herbst und Winter sind die Hauptrouten auch einmal zu räumen und zu säubern, wie jede andere Straße auch. Hier lässt die Stadt Landwirte und Radfahrerinnen und Radfahrer bisher weitgehend allein. Oft können schon Querungshilfen über stark vom Autoverkehr belastete Strecken oder die Schließung von noch bestehenden Lücken zwischen den Ortsrouten und den Wirtschaftswegen durch kurze reine Radwegstrecken die Attraktivität und Sicherheit der Routen weiter erhöhen.

10. Wie ist Ihre Position zur Winterräumung von Radrouten in der Stadt?

Ich mache mich für ein Mobilitätskonzept stark, dass alle Verkehrsträger ausgewogen berücksichtigt und nicht gegeneinander ausspielt. Daher sind an den wenigen Tagen, an denen in Mainz noch eine Winterräumung erforderlich ist, naturgemäß auch die Radrouten in die Räumung einzubeziehen. Dies ist auch jetzt schon so vorgesehen, orientiert an einer Prioritätenliste. Ein Sonderfall sind hier derzeit noch die oben erwähnten außerörtlichen Wirtschaftswege. Ich plädiere in diesem Zusammenhang auch für eine stärkere Zusammenarbeit mit dem Mainzer fahrRad Büro.

11. Wie positionieren Sie sich in Bezug auf die Preise für den ÖPNV? Stehen die Preise Ihrer Meinung nach in Relation zur Leistung des städtischen ÖPNV?

Im OB-Wahlkampf 2019 wurde uns ein deutlich günstigerer ÖPNV für Mainz versprochen, 3 Jahre später ist das Gegenteil passiert in dieser Hinsicht. Ich trete dafür ein, den ÖPNV flexibler zu machen, etwa mit einem 2-Stunden-Ticket für 2 Euro oder übertragbaren Gruppenkarten. Zudem bin

ich für einen kostenfreien ÖPNV am Wochenende, wie es erfreulicherweise an den Adventssonntagen des vergangenen Jahres praktiziert wurde. Dies ist eine sinnvolle Investition sowohl zur Belebung der Innenstadt als auch zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, gerade mit Blick auf die, die sonst keinen Kontakt zum ÖPNV haben. Wenn wir es dann noch hinbekommen, den Anschluss an Bahn- und Busnetz der umliegenden Gemeinden hinzubekommen und die Übergänge zwischen Bus und Straßenbahn verlässlicher zu machen als bisher, dann haben wir schon viel gewonnen. Dies setzt allerdings voraus, dass wir die Personalprobleme im ÖPNV endlich angehen. Wir brauchen eine Fachkräfteoffensive für Mainz. Wir brauchen nicht nur mehr ordentlich ausgebildete und bezahlte Erzieherinnen und Erzieher, wir brauchen auch mehr gut geschultes Personal für Bus & Bahn. Daher möchte ich eine Ausbildungs-Akademie gründen, um Mainz als Arbeitgeber deutlich attraktiver zu machen.

12. Wie soll es mit dem bislang ungebremsten Wachstum der Fliegerei über Mainz und Rheinhessen weitergehen?

Neben den, besonders vor Corona in manchen Stadtteilen unerträglich angestiegenen Lärmbelastungen, stieg auch die Belastung durch Ultrafeinstaub aus dem Luftverkehr enorm an.

Ultrafeinstaub, der mit einer Größe von 100nm die Größe eines Herpes- oder Coronavirus hat, entsteht als Verbrennungsprodukt aus den Triebwerken der Flugzeuge und kann, da er aufgrund der geringen Größe die Schutzbarrieren des Körpers überwinden kann, in den Blutkreislauf gelangen. Ultrafeinstaub kann im Körper Herzinfarkte und auch Schlaganfälle auslösen.

Als politische Forderung ist eine jährliche Obergrenze der Belastung durch diese Stoffe festzusetzen, an die sich die Fraport AG zu halten hat. So ist sichergestellt, dass man sich auf Flughafenseite permanent Gedanken über Verbesserungen der Umweltverträglichkeit des Flugverkehrs machen muss. Als Resultat dieser Maßnahme ergäbe sich dann eine Maximalzahl an Flugbewegungen pro Jahr, die sich aus der real gemessenen Belastung der Bevölkerung ergibt. Daneben möchte ich mich ganz konkret für die Einstellung aller Kurzstreckenflüge zu Zielen einsetzen, die mit der Bahn in 4 Stunden oder weniger zu erreichen sind.

Ebenso sollten Varianten des Landeverfahrens wieder verstärkt getestet werden, um dadurch das veraltete Verfahren von langen Anflugrouten über den Leitstrahl in der Zukunft zu ersetzen, welcher zudem einen hohen Spritverbrauch erfordert.

Das würde auch den Kreis Mainz-Bingen entlasten, nicht nur in Bezug zu den Emissionen, sondern auch zur Reduzierung des Lärmpegels. Denkbar wäre auch gemeinsam mit dem Landkreis der Aufbau eines Ultrafeinstaubmessnetzes.

Eine bedingungslose Einhaltung des Nachtflugverbots, v.a. in der sog. „Mediationsnacht“ zwischen 23:00 und 5:00 Uhr muss wieder verstärkt eingefordert werden. Ziel muss aber in Zukunft ein Nachtflugverbot zwischen 22:00 und 6:00 Uhr sein. Verspätete Landungen in Frankfurt sollten mit empfindlichen Bußgeldern geahndet werden. Lärm in der Nacht führt auch zu gesundheitlichen Schäden wie der Möglichkeit eines Herzinfarktes oder auch dauerhaften Folgeschäden an den Blutgefäßen.

Zur Durchsetzung all dieser Maßnahmen muss der Oberbürgermeister der Stadt Mainz Forderungen über die Ministerpräsidentin Dreyer ebenso geltend machen als auch Kontakt mit der hessischen Politik aufnehmen. Außerdem muss der OB stärker den Austausch mit den Vereinen und Bürgerinitiativen suchen, die sich gegen den Fluglärm einsetzen.