

Antwort zu Fragen der Lokalen Agenda

Zu 1. Wir unterstützen Strategien zur Vermeidung von Mikroplastik. Auf lokaler Ebene setzen wir uns dafür ein, Plastikabfälle zu vermeiden bzw. sachgerecht zu entsorgen. Die Mainzer Müllverbrennungsanlage mit angeschlossenem Heizwerk trägt schon heute in erheblichem Maß zur sachgerechten Entsorgung von Plastikabfällen und damit zur Vermeidung von Mikroplastik bei. auf überregionaler Ebene sind Gesetzeslücken zu schließen, um die illegale Entsorgung von Müll zu unterbinden.

Zu 2. Schon heute wird der Beschaffung auf die Nachhaltigkeit der beschafften Materialien geachtet. Diesen Weg wollen wir fortführen.

Zu 3. Diese Frage lässt sich nicht detailliert beantworten. In einer Zeit, die durch ständige Innovationen, auch im ökologischen Bereich gekennzeichnet ist, macht die Festlegung auf bestimmte Waren oder Dienstleistungen keinen Sinn. Die konkrete Auswahl kann außerdem nur im jeweiligen Zusammenhang getroffen werden. die Zulässigkeit von Baustoffen wird im Übrigen nicht durch die Kommune, sondern durch Gesetze bestimmt (z. B. Bauproduktengesetz). Bei kommunalen Projekten achten wir darauf, dass „nachhaltige“ Produkte verbaut werden.

Zu 4. – 6. Am wichtigsten ist eine Reform des Agenda-Prozesses. Statt – wie in der Vergangenheit – radikalen Impfgegnern das Wort zu reden, muss der eigentliche Sinn und Text des Vertrages in den Mittelpunkt der Auseinandersetzung gerückt werden. Der Vertrag spricht von „sustainability“. Die oft gebrauchte deutsche Übersetzung „Nachhaltigkeit“ ist falsch, der Begriff „Zukunftsfähigkeit“ trifft den Inhalt des Vertragstextes viel besser. Auch die im Vertrag angesprochene soziale Dimension kommt in der deutschen Diskussion zu kurz. Gesonderte Strukturen sind für diesen Prozess eher hinderlich.

Zu 7. Wir begrüßen das Engagement vieler Mitmenschen für Fairness bzw. fairen Handel. Die Förderung bestimmter Handelsgesellschaften, die immer auch zur Vertretung von Klientelinteressen neigen, ist jedoch nicht die Kernaufgabe der Kommunalpolitik. Es sei angemerkt, dass in letzter Zeit viel Kritik am Konzept des fairen Handels laut geworden ist. Aufgrund der Masse der „fair“ gehandelten Produkte, kann die Einhaltung der Vertragsbedingungen vor Ort auch nicht mehr sinnvoll überprüft werden. Um der dritten Welt zu helfen, setzen wir vor allem auf gerechtere Handelsverträge, Förderung der demokratischen Prozesse vor Ort und Kampf gegen die Korruption.

Zu 8. Die Bürgerbeteiligung ist – insbesondere großen Projekten – schon heute Standard. Der Prozess lässt sich jedoch optimieren, z. B. durch bessere, transparentere, ständige Information, bessere Rückkopplung schon im Vorfeld von Prozessen und Verbesserung der Diskussionskultur.

Zu 9. Wir setzen uns auf allen Ebenen dafür ein, Ältere am gesellschaftlichen Leben, insbesondere am Arbeitsleben, zu beteiligen. Die Personalpolitik der Kommune, der Seniorenbeirat, die Zusammenarbeit mit Unternehmen und Kammern trägt zur Erreichung dieses Ziels bei.

Zu 10. Wir fördern kleine und mittelständische Betriebe durch die Bereitstellung der Infrastruktur, Unterstützung der Selbstorganisation wie bspw. City-Management, Abbau von Bürokratie und Berücksichtigung von KMU bei der Vergabe öffentlicher Aufträge. Die direkte Förderung von Gründern und start ups wie im Gründerzentrum oder im Digital Hub wollen wir fortsetzen.

Zu 11. Wir treten auch in den Städten für Naturschutz, Rückzugsräume für kleine Wildtiere, Vögel und Insekten ein. Wir begrüßen aktuelle Trends wie Stadtimkerei auf den Dächern, Urban Gardening bis hin zu Vertical Farming. Natürliche Parks und Grünflächen wollen wir zu Gunsten eines besseren Stadtklimas pflegen und erhalten. Das Prinzip „Pflege durch Nutzung“ muss weiter ausgebaut und in stärkerem Umfang angewandt werden. Baumschutzsatzungen, die in die Rechte der Eigentümer eingreifen, lehnen wir ab. Sie sind überflüssig, denn die Eigentümer selbst haben ein Interesse am Erhalt der Bäume, des Grüns und ihrer Gärten. In zahlreichen Bebauungsplänen werden bereits heute Ausgleichsmaßnahmen, z. B. auch die Einrichtung von Nistplätzen, für Eingriffe festgelegt. Zahlreiche hochwertige Grünflächen im Stadtgebiet sind sog. „Ausgleichsflächen.“ Zahlreiche Eigentümer nehmen bereits heute weitere Maßnahmen, z. B. Fassadenbegrünungen, vor. Diesen Weg wollen wir fortsetzen.

Zu 12. Bei der großräumigen Planung der Stadt setzen wir uns für die Beibehaltung des Achsenprinzips mit dem Wechsel von Siedlungsbereichen und Freiräumen ein. Es ist Voraussetzung für die Verbesserung des Stadtklimas, die Ausweisung, Vernetzung und dauerhafte Sicherung natürlicher Freiräume im Stadtgebiet und die Fortentwicklung der Begrünung. Die Auswirkung von Planungen auf Kaltluftstehungsgebiete werden schon heute durch umfangreiche klimatologische Gutachten evaluiert. Wir setzen uns dafür ein, die Ergebnisse dieser Gutachten im Abwägungs- und Entscheidungsprozess stark zu gewichten.

Zu 13. Auf die Ausgestaltung privater Gärten wollen wir keinen Einfluss nehmen. Wir freuen uns aber, dass viele Nutzer von Gärten diese im Sinne des Arten- und Naturschutzes gestalten. Die kommunale Politik soll für ökologische Gartengestaltung werben und motivieren. So wird viel mehr erreicht als durch Vorschriften.

Zu 14. In den letzten Jahren wurde die Anlage neuer Parks in Angriff genommen, bspw. das Rheinufer Laubenheim und auf dem Lerchenberg. Der Grüngürtel wurde gestalterisch aufgewertet. In der Zitadelle laufen die ökologischen Mauersanierungen usw. Die nächsten Schritte werden die (bereits beschlossene) Verschönerung des Rheinufers sein. Hier treten wir u.a. für mehr Begrünung ein. Auch die Anlage eines Schlossparks wird neue Grünflächen schaffen. Im Hafengebiet wurden 1,2ha früher betoniertes Gelände ent(!)siegelt. Das Gleiche gilt für das Heiligkreuz-Areal und den Hartenbergpark. Dort wird – anders als in der Frage suggeriert – die Grünfläche nicht verkleinert sondern durch die Neuplanung des Geländes der ehemaligen Peter-Jordan-Schule vergrößert.

Zu 15. Um die Agrarlandschaft abwechslungsreicher und im Sinne des Artenschutzes anspruchsvoller zu gestalten, setzen wir auf Vertragsnaturschutz und Programme, die den Landwirten eine finanzielle Kompensation zuspricht. Solche Programme werden auf der Landesebene bereits mit großem Erfolg aufgelegt.

Zu 16. Die kommunalen Instrumente zur Schaffung insektenfreundlicher sind in den Antworten auf die Fragen 13-15 beschrieben. Allgemein ist anzumerken: Es sei angemerkt, dass der Rückgang von Insektenpopulationen kann vielfältige Ursachen hat: u.a. der Klimawandel, die Landwirtschaft, die Raumannsprüche des biologischen Landbaus, der Rapsanbau zur Gewinnung von Biosprit und die dadurch bedingten Flächenverluste, Versiegelung, Zerschneidung von Räumen, Zersiedelung, mangelnde Biotopvernetzung, Windkraftanlagen.

Zu 17. Der Rhein-Main-Flughafen steht als Drehscheibe des internationalen Flugverkehrs wie keine andere Institution für eine der Kernkompetenzen der Region. Zusammen mit seinem wirtschaftlichen

Umfeld bietet der Flughafen eine hohe Anzahl und ein großes Spektrum von Arbeitsplätzen unterschiedlichster Qualifikations- und Anforderungsstufen. Der wachsende Flugverkehr führt besonders durch die neue Landebahn zu einer hohen Lärmbelastung für viele Mainzer Bürger. Um diese zu vermindern fordern wir

- Optimierung der Flugrouten unter Berücksichtigung der Lärmbelastung,
- Minimierung des Fluglärms durch technische und organisatorische Maßnahmen wie z.B. verbesserte An- und Abflugverfahren (Continuous Descent Approach und Curved Approach),
- technische Maßnahmen an den Flugzeugen,
- Verbesserung des Systems der lärmabhängigen Start- und Landegebühren,
- höhere Anflugwinkel,
- Durchsetzung des Nachtflugverbots,
- Verlagerung des Fracht- und Charterverkehrs an den Flughafen Frankfurt/Hahn,
- Finanzierung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes für betroffene Bürger

Zu 18. Wir unterstützen die Verwaltung bei der Suche nach neuen Standorten für P+R Parkplätze. Diers haben wir im Verkehrsausschuss mehrfach deutlich gemacht. Auch auf Kreisebene sind vermehrt P+R Parkplätze auszuweisen, um Pendlerströme frühzeitig auf die vorhandenen Bahnverbindungen zu bringen .

Zu 19 Die wachsenden Verkehrsmengen werden nur zu bewältigen sein, wenn der ÖPNV offensiv ausgebaut wird. Mit der Betriebsaufnahme der Mainzelbahn haben wir einen wichtigen Schritt getan. In einem nächsten Schritt wollen wir die Taktungen der Busverkehre verbessern. Neue Schienenstrecken, z. B. die Anbindung der Universitätsklinik und verdichteter bzw. neuer Wohnquartiere sowie die Trassen im Flächennutzungsplan sind sinnvoll und sollen im Hinblick auf Machbarkeit und Finanzierbarkeit geprüft werden. Dies gilt gegebenenfalls auch für eine Ausweitung der Tram über die Stadtgrenze hinaus.

Die in der Diskussion befindliche City-Bahn bietet eine Chance zu einer besseren verkehrlichen Verbindung der beiden Landeshauptstädte und zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Eine endgültige Entscheidung wird jedoch erst nach der Erarbeitung detaillierter Daten und in Abstimmung mit der Stadt Wiesbaden erfolgen. Notwendig dafür sind:

- eine enge Zusammenarbeit und zeitlich abgestimmte Planung und Beschlussfassung in Mainz und Wiesbaden,
- eine Darlegung der wirtschaftlichen Auswirkungen und des verkehrlichen Nutzens für die Stadt Mainz, insbesondere der verkehrlichen Auswirkungen auf der Theodor-Heuss-Brücke und ihren Zufahrten
- eine professionelle, vielseitige Bürgerbeteiligung, die die Medien nutzt, Kritikpunkte abarbeitet und Transparenz bezüglich der zugrundeliegenden Gutachten herstellt und zu einem weitgehenden Konsens über Notwendigkeit und Linienführung führt,
- eine Untersuchung und Analyse möglicher Alternativen mit Verstärkung der Busverbindungen und einer besseren Bahnverbindung,
- eine professionelle Abwicklung der Verkehr in der Bauzeit, insbesondere die Fertigstellung der sechsstreifigen Schiersteiner Brücke, um den Rhein querenden Verkehr während der Bauarbeiten auf der Theodor-Heuss-Brücke aufzunehmen.

Zu 20. Wichtige Maßnahmen zur Verminderung der NOx- und Feinstaubwerte sind die Umrüstung der Busse mit besseren Filtern, Anschaffung von Elektrobussen, Wasserstoffbussen, bessere Abläufe im Verkehr durch digitale Vernetzung, bessere Verknüpfung der Verkehrsträger (u. a. P+R Plätze), Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie Ausbau des Mainzer Rings, um die Innenstadt zu entlasten. Wir weisen darauf hin, dass die Feinstaub-Grenzwerte in Mainz nicht und die NOx Grenzwerte nicht oder nur geringfügig überschritten werden. Somit die auch von uns mitgetragene Verkehrspolitik zu einer Verbesserung der Luftqualität geführt.

Zu 21 Wir wollen das Radverkehrsnetz Schritt für Schritt weiter verbessern und ausbauen. Die Schwachstellen des aktuellen Netzes sind in einem ersten Schritt zu beseitigen. Für den Ausbau des Netzes haben eigenständige Routen und durchbrochene Fahrbeziehungen Vorrang. Wir fordern, dass – wo immer möglich - den Radfahrern konfliktfreie Radrouten – auch aus Sicherheitsgründen - unabhängig von stark belasteten Straßen angeboten werden. Trotz eines weitgehenden Benutzungsrechts der Straße (Urteil des Bundesgerichtshofs) wollen viele Radfahrer möglichst auf einem eigenem Weg fahren. Das existierende Netz an Radwegen muss erhalten und in einen verkehrssicheren Zustand gebracht werden.

Das Modell der schnellen Stadtteilrouten (Hechtsheim, Laubenheim) soll auf andere Stadtteile ausgedehnt und auf möglichst verkehrsarmen Routen geführt werden.

Das Fahrrad hat durch die rasant steigende Zahl von E-Bikes und Pedelecs im Tourismus und als alltägliches Verkehrsmittel neue Perspektiven. Diese Entwicklung muss durch Infrastrukturmaßnahmen wie beispielsweise den Bau von Pendler-Schnellwegen unter Einbindung vorhandener Radwege unterstützt werden .