

# VERKEHRSWENDE BRETZENHEIM?

## MOBILITÄT NEU DENKEN!

Bretzenheim, den 12.11.2022  
ZMO Zusammenarbeit mit Osteuropa e.V.  
Karl-Zörgiebel-Straße 2, 55128 Mainz

### Referenten

Nachhaltigkeitsinitiative

Dipl. Geografin Andrea Oppacher-Friedrich  
Dr. Marcel Weloe

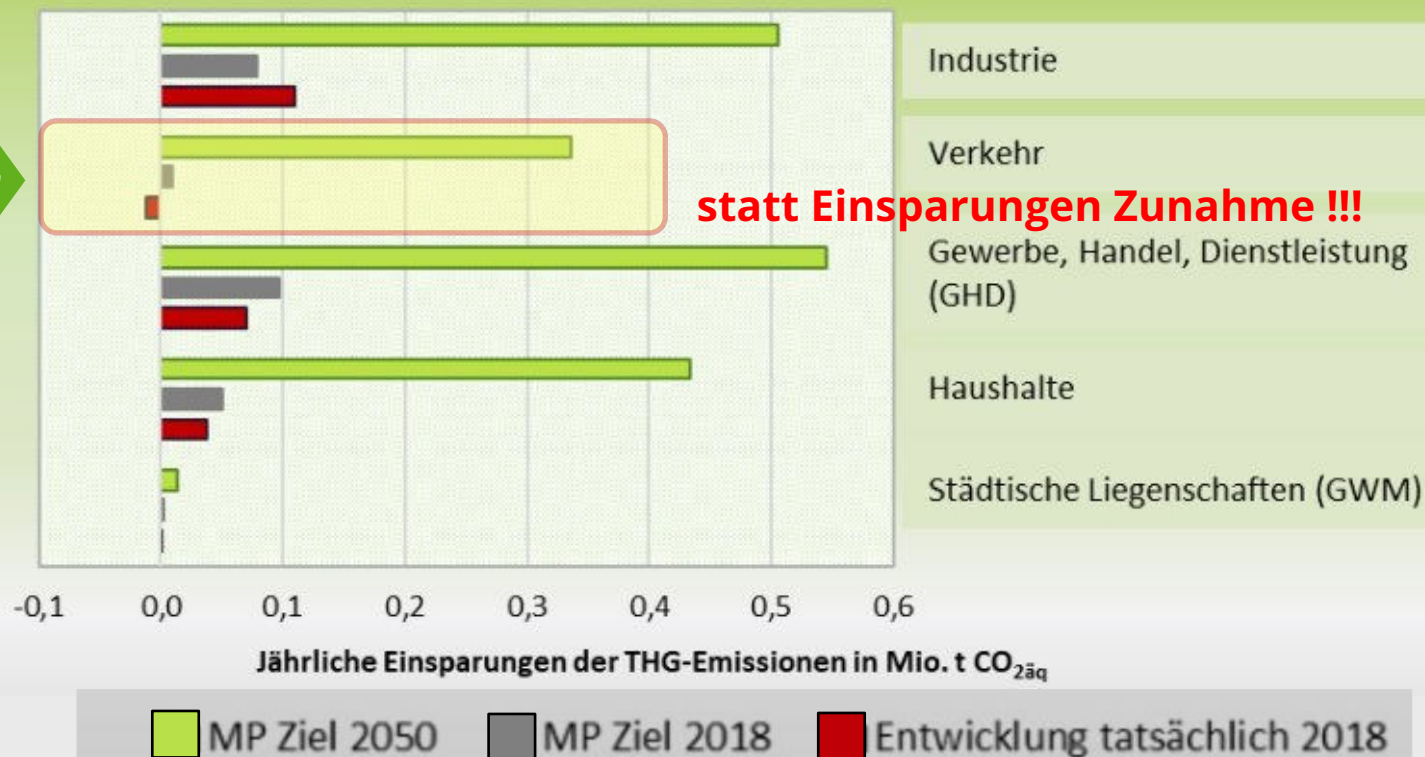
Gastreferent MainzZero

Dipl. Ing. Stadt- und Verkehrsplaner Armin Schulz

- Rund 20% der deutschen Treibhausemissionen entfallen auf den Sektor Verkehr (Stand 2019). Statt zu sinken, sind die THG-Emissionen seit 1990 bundesweit sogar gestiegen.
- Mainzer Selbst-Verpflichtung zum 1,5 Grad-Ziel. Verkehrs-Ziele werden ebenfalls verfehlt.

## MAINZ Vergleich Masterplan Zielpfad und tatsächliche Entwicklung seit 2014

Verkehr



Ziel für 2018

Entwicklung in Mainz

Quelle:  
IE Leipzig, Bericht zum Ende  
des geförderten Zeitraums  
2016 - 2020, Januar 2021

Auszug aus dem Impuls-  
referat zum Workshop  
Masterplan Klimaschutz,  
29.03.2022, Stadt Mainz

## Stadtrats-Beschluss 24. November 2021, Antrag 1663/2021

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

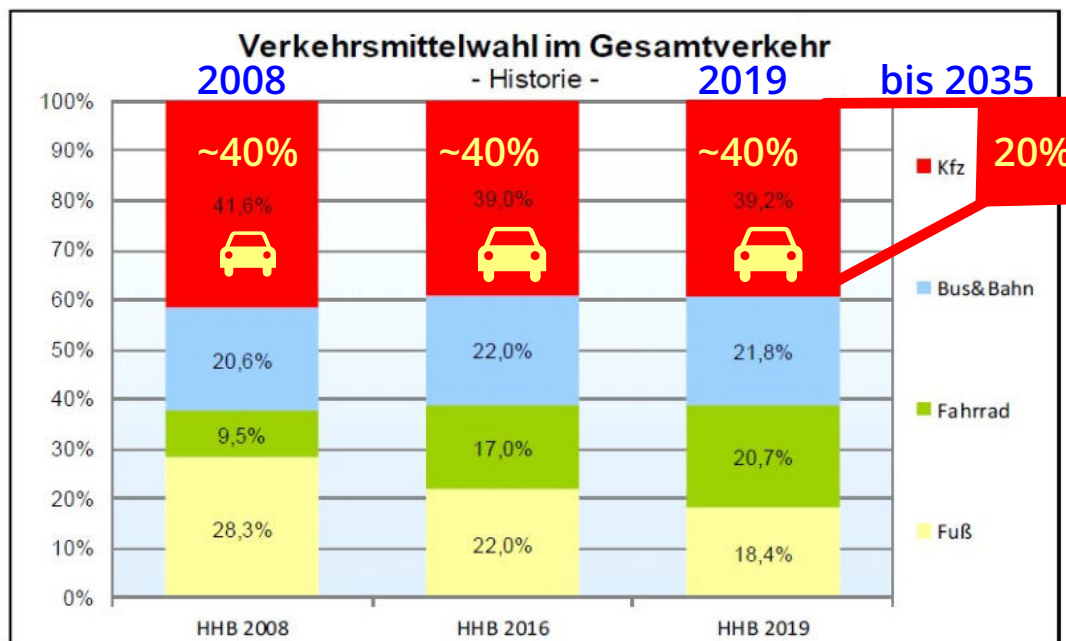


Abbildung 3-24: Verkehrsmittelwahl 2008 / 2016 / 2019

Ausgangssituation: gravierende Mängel auf Fuß- und Radverbindungen; ÖPNV-Angebot ist ausbaufähig.

- Appelle zur Einsicht der Mainzer Bürger:innen werden nicht reichen
- Straßennetaufteilung/ -angebot  
- dringend Änderungen erforderlich  
- mehr Flächengerechtigkeit
- ein Plan muss her

Langfristig denken, aber  
Sofortprogramm starten

von Haus



zu Haus

Auf den ganzen Weg kommt es an

## I Einführung in das Thema

1. Unsere Visionen
2. Faktenchecks Thema Verkehr
3. Ausgangssituation Bretzenheim
4. Planungsvorgaben & Realität



## II Mobilitätschancen Verkehrswende Lösungsansätze

5. Mobilität neu denken
6. Visionen und Lösungsansätze
7. Unser Weg zum Ziel



## III Workshop



Gemeinsam Ideen und Vorschläge  
erarbeiten und zusammentragen

### Was sollten Sie nicht erwarten?

Erst mit Erhebungen zur Verkehrsqualität, einer verkehrlichen und städtebaulichen Analyse der ortsspezifischen Situation und systematischen Ausarbeitung von Planungsvorschlägen ist es möglich, ein fachlich fundiertes Konzept zu erstellen. Leider fehlen für Bretzenheim elementare Grundlagen für den Fuß- und Radverkehr.



## Temperaturanstieg bremsen

Mit Regenwasser  
Blumen gießen können,

uns vor Hitze schützen,

Tropennächte, nein Danke!

Ressourcen sparen,  
Konsumverhalten  
umstellen

**Wir können unser Mikroklima beeinflussen!**



## Saubere Luft zum Atmen

### Gefährlicher Feinstaub PM<sub>2,5</sub>

Für 30.000 Menschen/ Jahr bringt Feinstaub aus Verkehrsemissionen eine Lebensverkürzung um 2,9 Jahre (= 82 Tote / Tag). Ursache: insbesondere infolge Bremsen und Reifenabrieb.\*\*



### Polizeipräsidium

Mainz

### Unfälle 2020 zum Vorjahr

|                 |         |            |
|-----------------|---------|------------|
| Leichtverletzte | -16,5 % | (-465)     |
| Schwerverletzte | -18,6 % | (-114)     |
| Getötete        | -26,3 % | (-5)       |
| Gesamtbilanz    | -15,0 % | (-3.794) * |

## Weniger Autofahren weniger individuelles Leid !

\* **Volkswirtschaftliche Kosten Straßenverkehrsunfälle 12,86 Milliarden € Personenschäden;** Bundesanstalt für Straßenwesen (bast)

\*\* An Luftverschmutzung sterben vorzeitig rund 120.000 Menschen in Deutschland: European Heart Journal, Studie Max-Planck-Institut und Kardiologie Uni Mainz zum Tod durch Luftverschmutzung (2019). Da der Feinstaub-Anteil des Verkehrsbereichs für „PM 2,5“ bei 24,5% liegt (2016), ergibt dies eine Größenordnung von 30.000 Menschen/a.





Schwäbisch Hall

Im Alter  
mobil bleiben

**Grundrecht Laufen sichern**  
**Radfahren ohne Angst genießen**

**Sichere  
Schulwege**

Gleichberechtigte  
Teilhabe aller Menschen

**Komfortable und sichere Nahmobilität**

Kinder erschließen sich  
den Lebensraum kognitiv  
und motorisch,  
erlernen Sozialverhalten



## Was macht Bretzenheim zu Bretzenheim ?

Doppelzeiliges fränkisches Straßendorf

- Kleinbäuerliche Hofanlagen, Hakenhöfe
- geschlossene Bauweise und Toranlagen
- Straßenführung folgt Topografie,
- leiterartiges System mit Quergassen

**Mittelalter: Planung von und für Fußgänger**

*Landesamt für Denkmalpflege:*

*Kulturdenkmäler in RLP, Stadt Mainz (Band 2.3, 1997)*







## Was macht Bretzenheim zu Bretzenheim ?



Grüne Fuß-Verbindungen wie der Holunderweg

Spannende, kurze  
Pfade durch  
schmale Gassen



Kleine Grünflächen im  
unmittelbaren Wohnumfeld  
wie am Sprudelstein

... und was noch?







**Spiele  
statt Parken**



**Zusammen feiern,  
Gemeinschaft erleben**



**Mitsprache**









*„Mit dem Auto bin ich schneller unterwegs . . .“*



MainzZero „Verkehrswende jetzt!“ März 2022, Seite 37

Kauf und Unterhalt von Autos gehören zu den teuersten Konsumgütern eines Haushaltes.

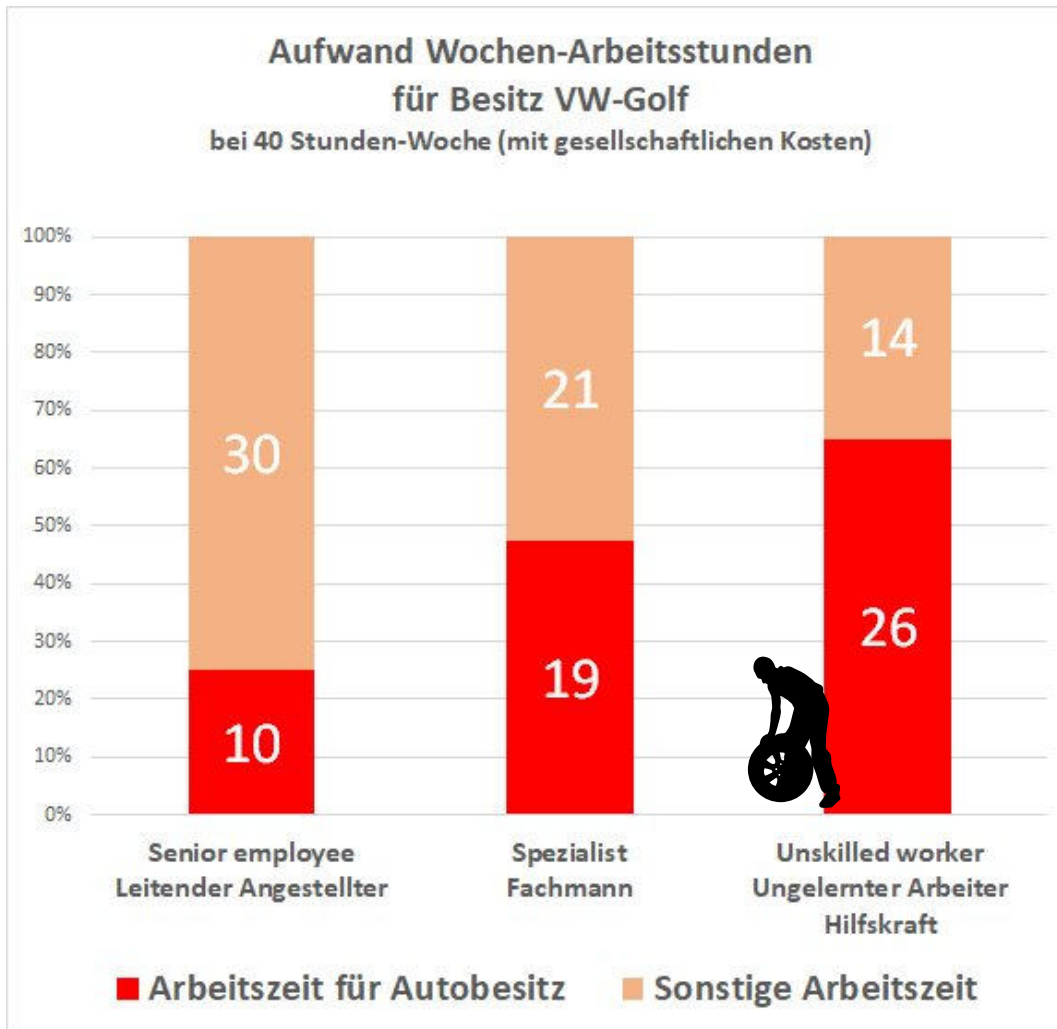
Ein nicht geringer Teil der Arbeitszeit muss dafür aufgebracht werden, um die Ausgaben für den Autobesitz tragen zu können

Durchschnittliche Benutzung eines Pkw \*:

- in Deutschland 45 Minuten pro Tag bewegt
- Fahrzeit 5:15 Stunden pro Woche

\*Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:  
„Mobilität in Deutschland, Ergebnisbericht“ 2017





**In der Studie „The lifetime cost of driving a car“ von Stefan Gössling, Jessica Kees, Todd Litman**

werden die privaten und gesellschaftlichen Kosten für den Autobesitz für drei Fahrzeugtypen bzw. Fahrzeuge

**Opel Corsa, VW Golf und Mercedes GLC**

in Bezug gesetzt zum **Netto-Einkommen** verschiedener Berufs-/Einkommensgruppen (50 Jahre; 15.000km/Jahr)

Quelle: **Ecological Economics 194 (2022) 107335**

Ergebnis

- Einkommen bestimmt Aufwand & Nutzen
- Nur obere Einkommensschichten erhalten Zeitersparnis

Basiert unsere Lebensweise auf falschen Annahmen?



good for Millionaires



### „... deshalb brauchen wir (mehr) Parkplätze“, fordern Einzelhandel und Wirtschaft

Der Forschungsauftrag der Fachhochschule Erfurt kommt zu anderen Ergebnissen.

„Radverkehr in Fußgängerzonen“ (2019), Umfrage Kaufverhalten Stadt Offenbach

| Kaufverhalten der Kunden in Offenbach | Tageskonsum | Häufigkeit Einkäufe | Umsatzergebnis | Ranking Jahr |
|---------------------------------------|-------------|---------------------|----------------|--------------|
| Anreise mit ...                       | €           | pro Jahr            | pro Jahr €     | Platz        |
| dem Kfz                               | 25          | 28                  | 477            | 4            |
| Bussen und Bahnen                     | 21          | 40                  | 598            | 2            |
| Fahrrad                               | 21          | 40                  | 569            | 3            |
| zu Fuß                                | 18          | 51                  | 762            | 1            |

Das Kaufverhalten in der Stadt Offenbach ist auf ein Stadtteilzentrum sicher nicht 1:1 übertragbar.

Aber:

- Wer ins Auto steigt, fährt besser gleich zum Parkplatz des Supermarktes
- Wem die Erreichbarkeit der Geschäfte zu unbequem ist, nutzt öfter den Online-Handel. Selbst wenn der Weg kurz ist.



„... deshalb brauchen wir (mehr) Parkplätze“, fordern Einzelhandel und Wirtschaft

Das Umweltministerium  
der Niederlande  
teilte 2018 mit:

Radfahrende geben  
im Jahr 3 mal mehr  
beim Einkauf aus  
als Autofahrer



Dutch Cycling Vision, Oktober 2018



Die pauschale Aussage des Einzelhandels, dass Autofahrer:innen beim Einkauf mehr Geld ausgeben, ist nicht richtig.

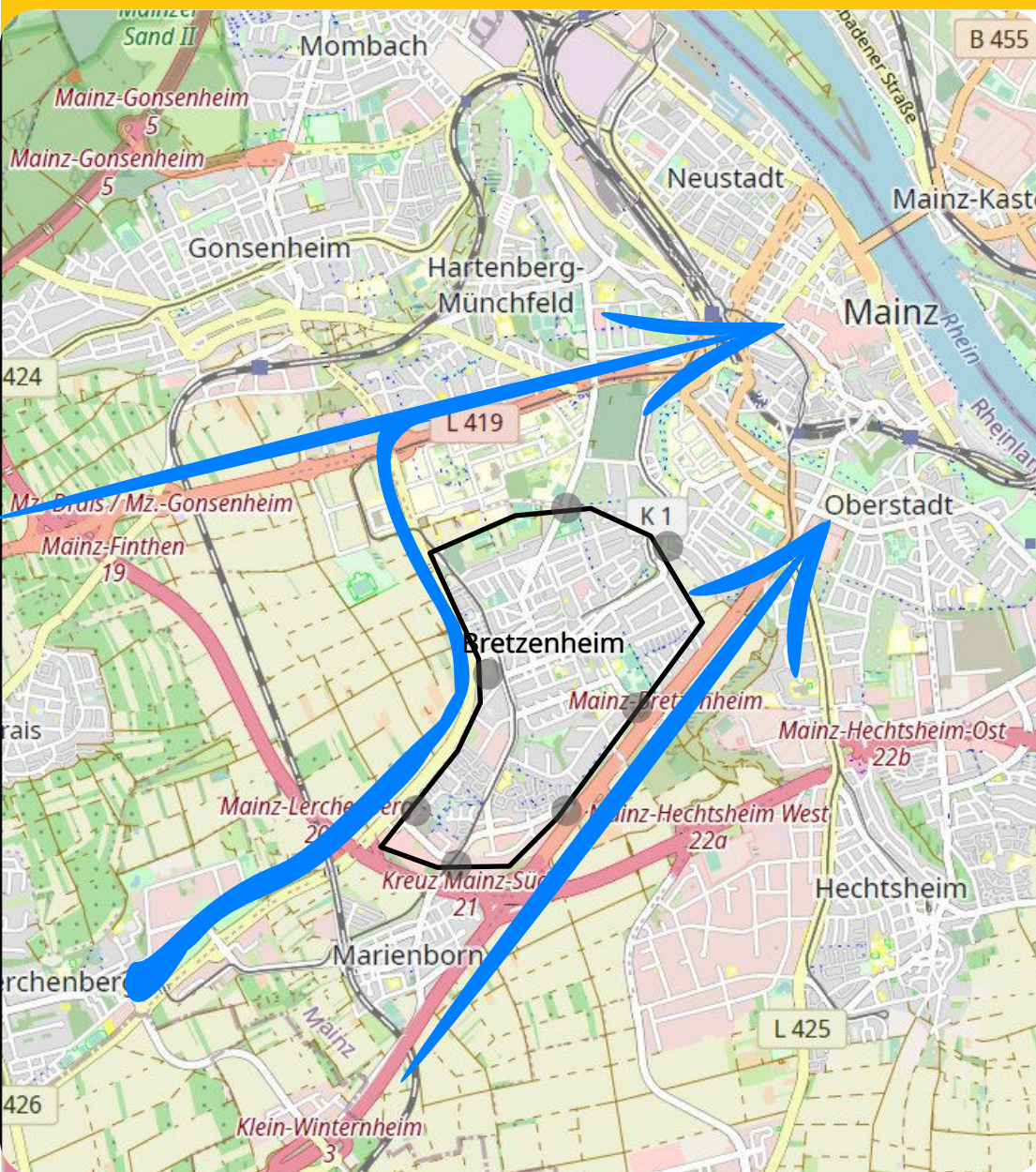


Die Verbesserung der Nahmobilität im Umkreis des Ortszentrums stärkt den Einzelhandel und wirkt positiv auf das Kaufverhalten.

### Weitere internationale Studien/ Untersuchungen

- Studie in Frankreich 2003 in sechs Städten:  
Autofahrer machten den geringsten, Fußgänger den höchsten Umsatz
- Madrid Kfz-Fahrverbot in der Einkaufsstraße Gran Via: Verkaufszahlen + 9,5% (2019)
- Barcelona Superblocks:  
40% Umsatzeinbruch wurde befürchte, real kein Umsatzrückgang festgestellt.
- Toronto Bloor Street, Abbau 136 Parkplätze für 2,4km Radweg:  
Nach Umbau mehr Kunden, die mehr Geld ausgaben.





## Ausgangslage Kfz-Ströme

L419 Saarstraße, B40 Pariser Straße und K3/L426 Koblenzer und Essenheimer Str. schaffen leistungsfähige Umfahrungen

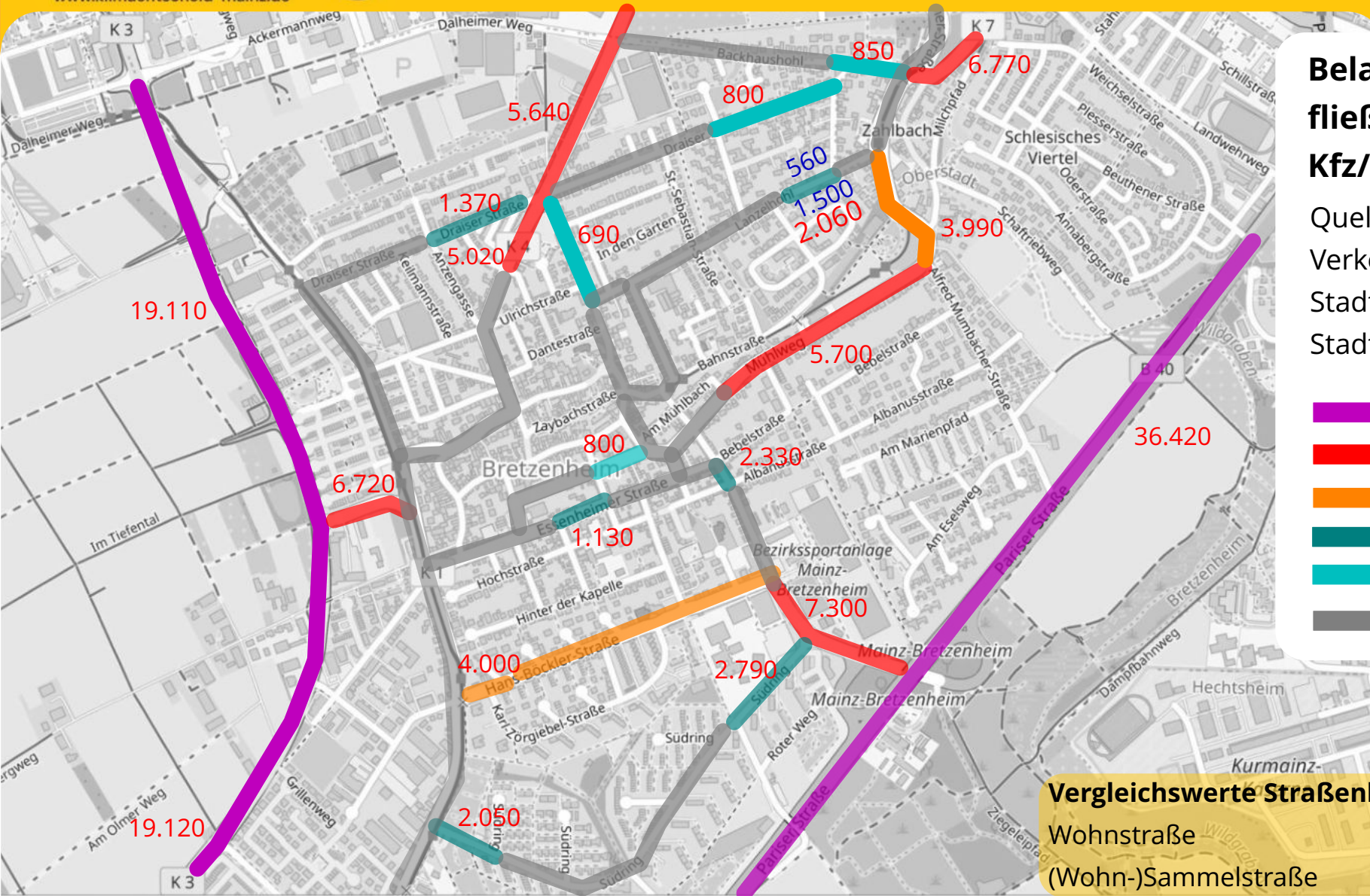
### Vorteil:

- Kein nennenswerter Durchgangsverkehr
- Der „fließende Verkehr“ führt tendentiell nur auf Zufahrts-Straßen des Stadtteils zu höheren Belastungen

### Nachteil:

- Verkehrsbelastungen sind hausgemacht
- Ziel- und Quellverkehr dominiert, hinzu kommt Binnenverkehr





## Belastungen fließender Verkehr Kfz/ 24h

Quelle  
Verkehrsmengenkarte  
Stadt Mainz 2018/2019,  
Stadtplanungsamt

- > 10.000 Kfz/Tag
- 5.000 bis 10.000
- 3.000 bis 5.000
- 1.000 bis 3.000
- < 1.000
- keine Angaben

## Vergleichswerte Straßenbau-Richtlinien FGSV

- Wohnstraße < 4.000 Kfz/Tag
- (Wohn-)Sammelstraße < 8.000 Kfz/Tag





## Ausgangslage Ruhender Verkehr

- Hoher Flächenbedarf Parken, Schilderwald
- Der Straßenraum des alten Ortskerns war für das massenhafte Abstellen privater Autos nie vorgesehen.





## Gravierende Qualitätsmängel

- keine Barrierefreiheit
- Gehwegbreite erfüllt nicht einmal die Mindestanforderungen

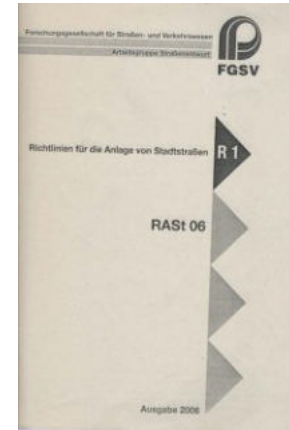


starke Beeinträchtigung  
der Nahmobilität



# Straßenbauregeln für Stadtstraßen

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, hier:  
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06  
(R1-Richtlinie = „hohe Verbindlichkeit“)



## Ziele

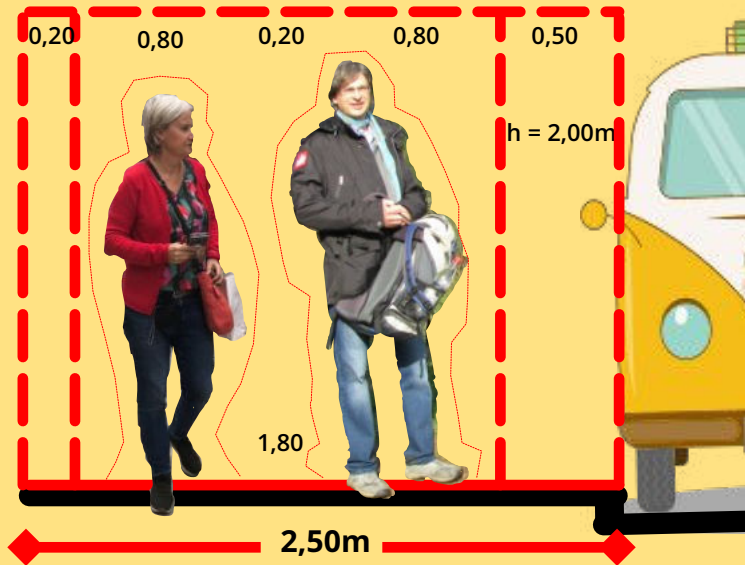
„Das **Hauptziel bei Planung und Entwurf** von Stadtstraßen ist die **Verträglichkeit der Nutzungsansprüche** untereinander und **mit den Umfeldnutzungen**, die auch die Verbesserung der **Verkehrssicherheit** einschließt. Diese Verträglichkeit muss in der Regel auf vorgegebenen Flächen unter **Wahrung städtebaulicher Zusammenhänge** und unter Berücksichtigung **gestalterischer und ökologischer Belange** angestrebt werden“

Kap. 1 Ziele und Grundsätze, Seite 15

## Wie sieht die Wirklichkeit aus?



## Standard-Regelbreite Gehweg gemäß Straßenbau-Richtlinien



Zusätzlicher Raumbedarf und Richtwerte  
aufgrund besonderer Anforderungen:

- Auslagen, Vitrinen + 1,50m
- Ruhebänke + > 1,00m
- Verweilflächen Schaufenster + > 1,00m

FGSV; RASSt06, Seite 35

„Die Gehwegbreiten werden in örtlichen  
Geschäftsstraßen mit 4,00m ... bemessen.“

## Das Recht zu Laufen

### Straßenbaurichtlinien

**Regelbreite Gehwege** mindestens 2,50m, damit  
eine Person einer Anderen ungestört begegnen kann.

Bei Bedarf, z.B. in Einkaufsstraßen, besteht ein höherer  
Platzbedarf. Wegen Auslagen 4,00m Breite empfohlen.

Derzeit werden oft nur die Mindestbreiten berücksichtigt.  
In alten Ortskernen nicht einmal diese.

## Leitziele Verkehrswende & Mobilität für Alle

- Anwenden der Regelbreite oder mehr
- Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen



## Beispiel 1 Bahnstraße



Der Wille zur Verkehrsberuhigung war da,  
aber die Macht des Stärkeren...







Fahrbahn mit  
Begegnungsmöglichkeit



## Beispiel 1 Bahnstraße

Der Wille zur Verkehrsberuhigung war da,  
aber ...

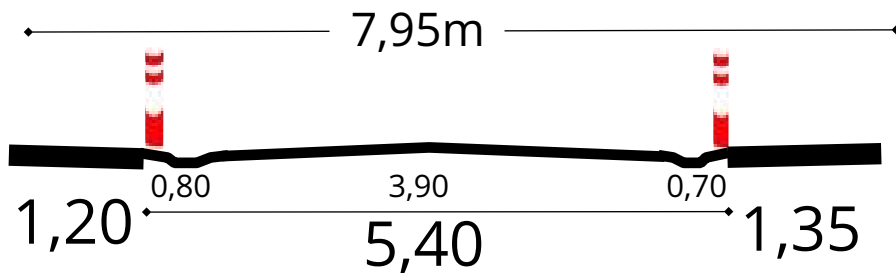


kein Platz  
zum Verweilen



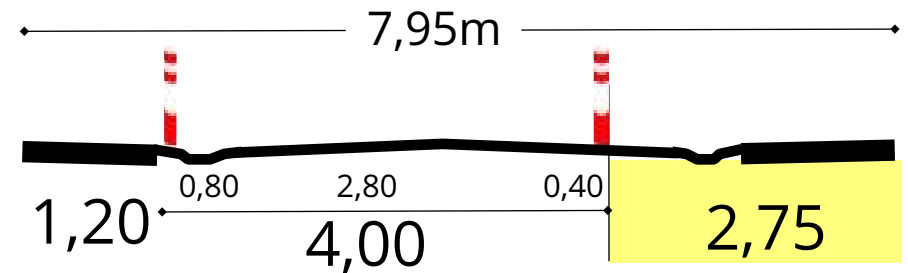
## Bahnstraße IST

Höhe Haus Nr. 1 bzw. 4, Querschnitt Süd-Nord



## Vorschlag Sofortmaßnahme (provisorisch)

Pragmatisch Pfosten auf Nordseite versetzen.  
Oder schmale Möblierungselemente aufstellen.



Einbahnstraße für Kfz  
ist zur Wahrung der Mobilitätschancen alternativlos

Langfristig Verlegung der Rinne, mehr Grün



## Beispiel 2: An der Riegelspforte

### 1. Vorgabe Straßenbau-Richtlinien

**GEHWEGE:** „In engen Ortsdurchfahrten können  
... *bei geringem Fußverkehr beidseitige Gehwege*  
mit einer *Mindestbreite von 1,50m* angelegt werden“\*

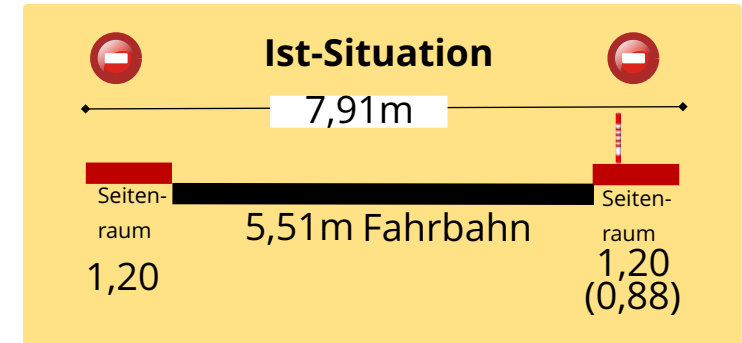
#### **BREITE DER FAHRBAHNEN:**

in Erschließungsstraßen: 4,50m bis 5,50m\*\*

### 2. Ergebnis Kein Platz für Fußgänger

Da die „Restflächen nicht einmal die  
Vorgaben für die Mindestbreite erfüllen,  
handelt es sich nicht um Gehwege  
im Sinne der Straßenbau-Regeln.

-



\* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST06, Seite 34

\*\* a.a.O. Entwurfselemente, Kap. 6.1.1 Fahrbahnen, Seite 69



Unwirtlicher  
Straßenraum  
im historischen  
Ortskern

Aufenthaltsqualität  
wird beeinträchtigt

.... Wohnqualität sinkt



Identifikation mit dem Stadtteil wird erschwert

# 10 Minuten PAUSE





## **Straßenbau-Richtlinien berücksichtigen die Belange des Fuß- und Radverkehrs Die Vorgaben werden von der Stadt selten angewendet, Mängel nicht beseitigt**

Die Praxis im Straßenbau erfolgt meist nach dem ungeschriebenen Grundsatz

**Autoverkehr First, - was übrig bleibt, muss für die Anderen reichen**

*Planung von Innen (Kfz-Fahrbahn) nach Außen*

## **Klimaschutz und Nahmobilität erfordern einen Paradigmenwechsel**

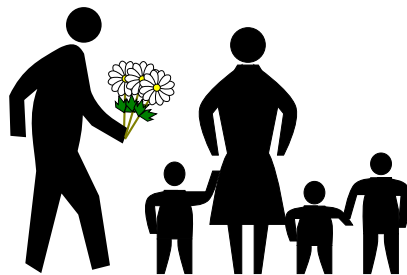
Interdisziplinäre Planung von Stadtstraßen, Abbau Privilegien Autoverkehr

Anforderungen der umweltfreundlichen Nahmobilität erfüllen

Barrierefreie Standards erfüllen, - „Mobilität für Alle“

Städtebau und Klimaaspekte

Belange MIV\*



### **Verkehrswende**

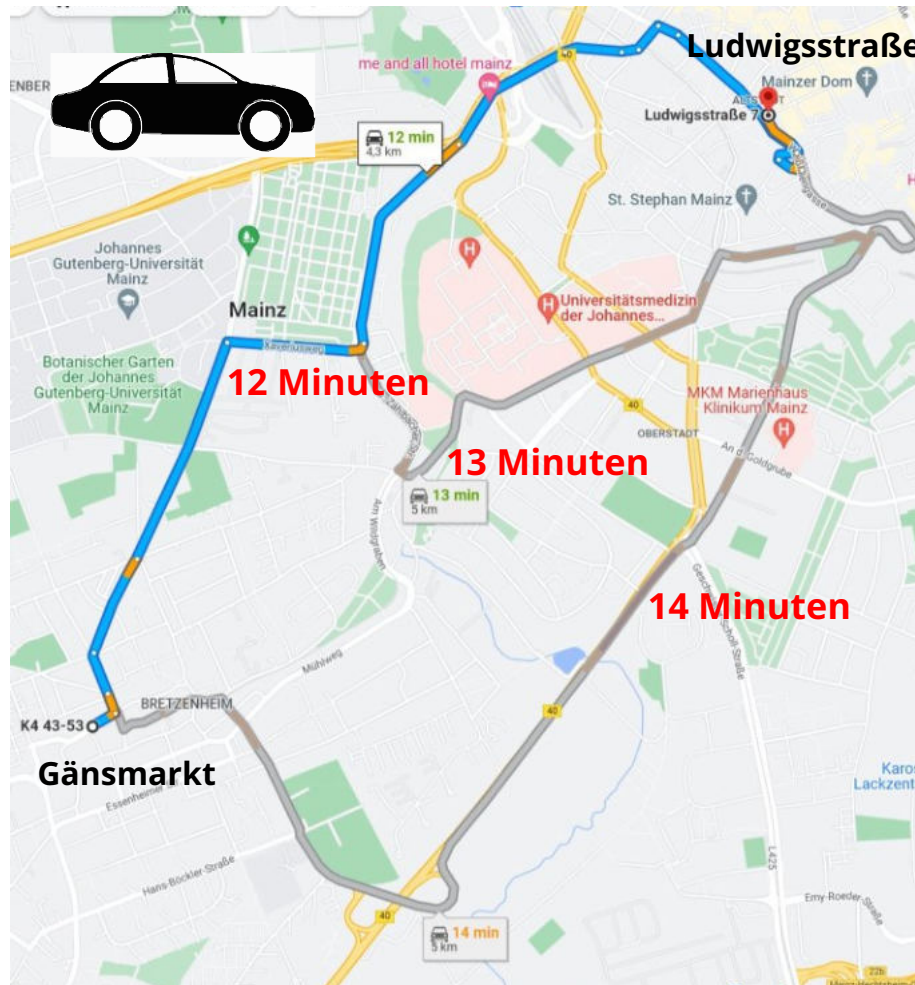
*Planung von Außen nach Innen.*

\* MIV = Motorisierter Individualverkehr



In Hinblick Komfort, Sicherheit, Direktheit sind Radfahrende deutlich benachteiligt  
Aber sind Potentiale zum Umstieg überhaupt vorhanden?

Routenanzeige GoogleMaps, Strecke Gänsmarkt - Ludwigsstraße Berufsverkehr morgens an Werktagen





## Umstiegspotential Kriterium Reisezeit

### Quellen und Erläuterungen

**Entfernung:** rund 5 km

Auto: Google Maps

Rad: Google Maps, Komoot

zu Fuß: Google Maps, Komoot

ÖPNV: Fahrzeitangaben RMV

Fahrzeit direkt 17 Min.

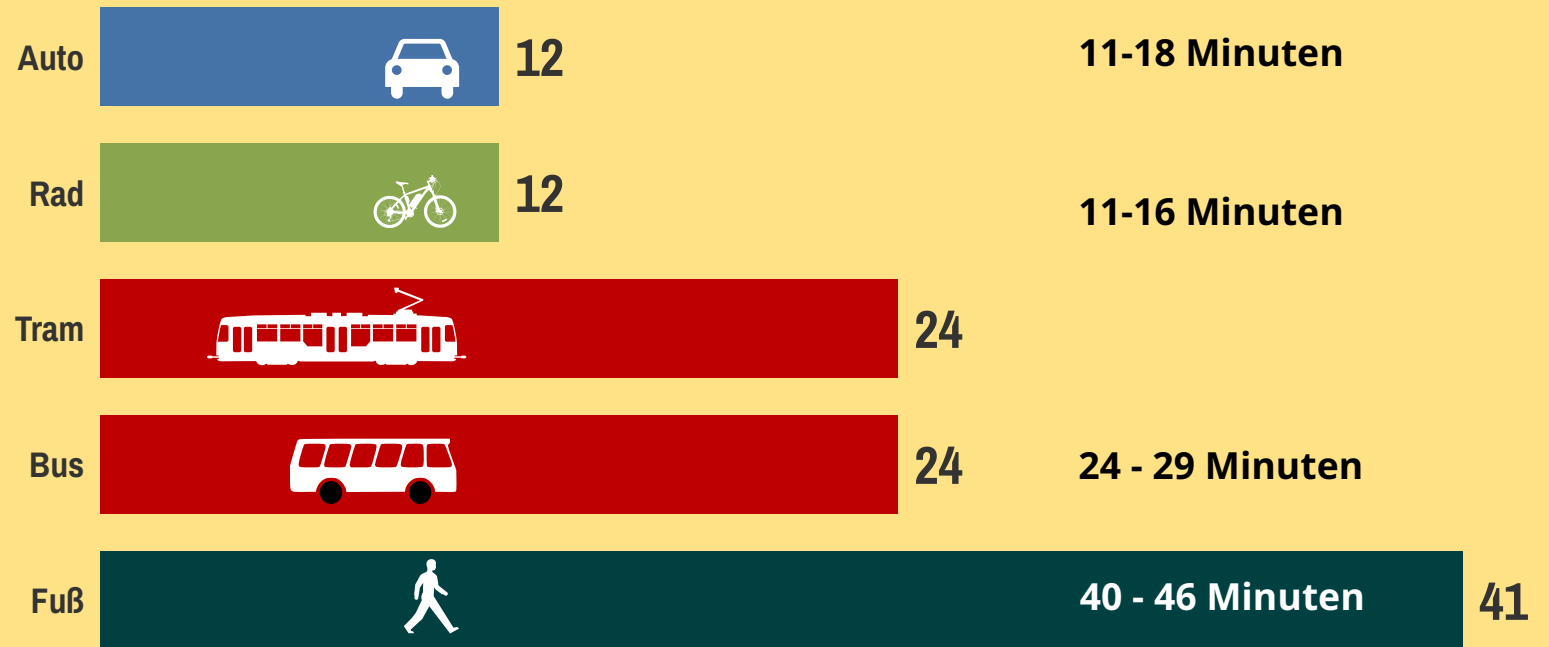
+ Weg zu Haltestelle 3 Min.

+ mittlere Wartezeit 2 Min.

+ Fußweg zur City 2 Min.

Summe je Uhrzeit 24 Min.

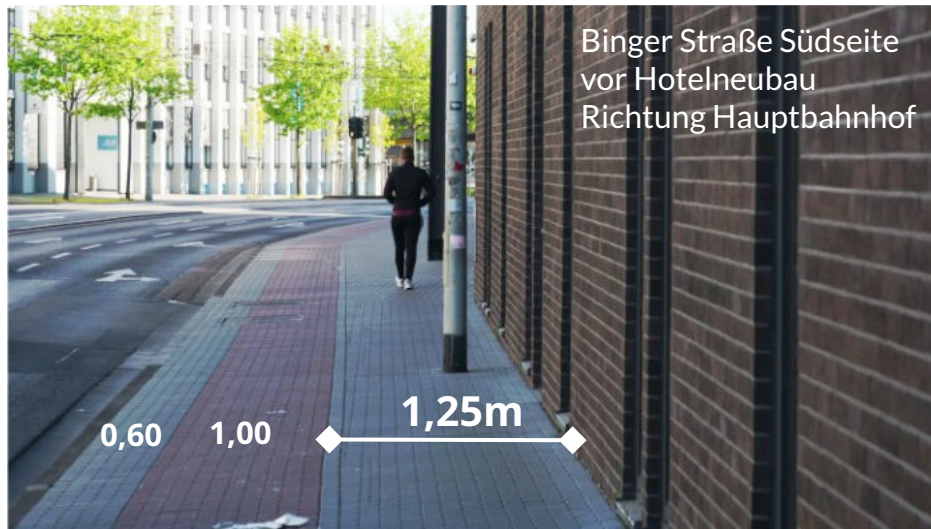
## Beispielroute Bretzenheim - Innenstadt Reisezeitvergleich Ist-Situation Berufsverkehr morgens Gänsmarkt - Ludwigstraße / Minuten



Warum ist die Nutzung des Autos größer als mit dem Rad?



## Umstiegspotentiale



## Kriterien Reisezeit und Komfort

| Wirkungen für Relation Gonsenheim - Innenstadt |         |            |         |            |                                 |
|------------------------------------------------|---------|------------|---------|------------|---------------------------------|
| Fahrzeit<br>Min.                               | Ist     | Planfall 2 | Ist     | Planfall 2 | Ergebnis Pf. 2                  |
| Tageszeit                                      | Auto    | Auto       | Rad     | Rad        | Vergleich                       |
| Spitzenzeit<br>morgens                         | 15 - 18 | 25 - 27    | 16 - 18 | 15 - 17    | Deutliche Zeit-<br>vorteile Rad |
| Normalzeit                                     | 14 - 17 | 15 - 20    | 16 - 18 | 15 - 17    | Zeitkonkurrenz                  |
| Schwach-<br>lastzeit                           | 12 - 15 | 13 - 15    | 16 - 18 | 14 - 16    | Geringer Vorteil<br>Auto        |

Allein schon die Herstellung der Mindestbreite  
Gehweg führt zum Wegfall einer Kfz-Spur.

- Komfortunterschiede schwinden
- Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs sinkt
- Künstlicher Zeitvorteil MIV schwindet,  
gegenüber den Verkehrsarten Umweltverbund
- die Verkehrsmittelwahl ändert sich



## Wie sollte eine Umkehr in Mainz aussehen? Welche Anforderungen müssen erfüllt werden?



Aufbau Radnetz, hier: Neubau Radschnellweg MZ Neustadt - Universität - Ingelheim

Komfort durch 4m breiten Radweg zuzüglich Sicherheitsabstand. So wird überholen möglich.

Erschließung der Uni, schnelle Verbindungen u.a. nach Finthen, Gonsenheim, Bretzenheim, Ingelheim

Mit dem Rad sicher und komfortabel überholen können.





*40 Grad im Schatten wird in Mainz bald normal  
Dürre und Wasserknappheit nehmen zu*

### Was hilft?

#### Im Stadtteil

- Entsiegelung privater und öffentlicher Flächen
- Wasserflächen, Springbrunnen schaffen
- Renaturisierung, Schwammstadt
- Kaltluftströme fördern

#### Im Straßenraum

- großkronige Bäume pflanzen, schattige Plätze
- Grünflächen im Straßenraum

#### Häuser

- regenerative Energieerzeugung
- Dachbegrünung, Fassaden an Häusern

Spaziergänge im Ort wieder attraktiver machen,  
kurze Wege zum Zentrum und ins Grüne,  
Plätze zum Verweilen schaffen

### Aachen Premium-Fußwege

10 Wege ins Aachener Grün, Mindest-Gehwegbreite 2,50m, alle 200m Sitzbänke, Baumpflanzungsaktion „die grüne Krone“

### London Walks zwischen Boroughs

insgesamt 600km Fußverbindungen zwischen 33 Stadtteilen (Boroughs)

### Montreal

Aktion Baumbestand auf 300.000 erhöhen

### Dortmund Mitte

Drei Baumreihen in Wohnstraßen statt zwei.





## Wie könnte es in Bretzenheim aussehen? So gelingt die Beeinflussung des Mikroklimas

- *Aktion 100 Baumpflanzungen in Bretzenheim/Jahr*  
zur Temperaturabsenkung des Mikroklimas um **5 bis 15 Grad**,  
Finanzierung kommunal und privat
- *Förderung Privatgrundstücke entsiegeln,  
Dächer und Häuser begrünen*  
kommunales Programm, Städtebau- oder Klimaschutzförderung
- *Hitzeaktionsplan Wärmeinsel Straße*  
Maßnahmen für eine geringere Aufheizung des Straßenraumes,  
Aufheizung durch Autodächer vermeiden, Asphaltfarbe etc.
- *Festlegung von „Grünachsen“ im Stadtteil*  
Straßenzüge mit konsequenter Verbesserung der Nahmobilität,  
Aufenthaltsqualität und Begrünung von Häusern und Straßen



### Beispiel Rathausstraße



Bild: BUND/ MainzZero „Grünachsen - das Konzept“,  
Abb. 4, Lebendige Straße ohne Bäume, Mainz 2022





## Was hilft?

### In der Stadt Mainz

- Hauptstraßennetz neugestalten, mehr Flächengerechtigkeit herstellen
- Höchst-Geschwindigkeiten für Kfz reduzieren
- Verkehrsverstöße ahnden
- Gefahrenstellen beseitigen
- „Angst-Räume“ verringern, Schutz vor Gewalt

### Im Stadtteil selbst:

- Nahmobilität attraktiver machen
- Zonierungsplan  
kurze Autofahrten lohnen nicht (mehr)...



### Utrecht Grüner Ring

Freilegung eines Kanals und Gestaltung eines grünen Wasserrings durch Abriss der Stadtautobahn. In Diskussion: Neuer autofreier Stadtteil Merwede mit Leihautos (1 Auto für 3 Haushalte, 12.000 EW.)

### Helsinki Vision Zero Auto

Straßen in der Innenstadt für Kfz gesperrt, Parkplätze abgebaut, Neugestaltung von Plätzen. Modal Split 80% Umweltverbund. Erfolg: Im Jahr 2019 ist kein Kind, kein Fußgänger noch eine Radfahrer:in gestorben.

### Groningen, Gent Zonierung

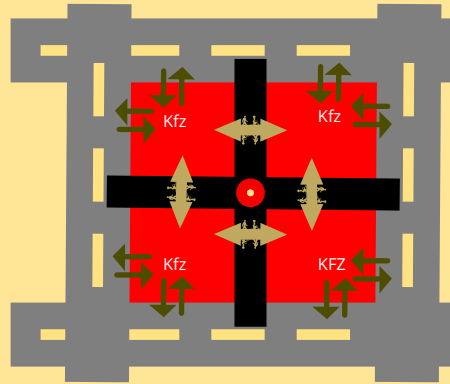
Straßennetz für Kfz ist in Zonen unterteilt, In Citylage so gut wie keine Kfz-Stellplätze, Hauptstraßen zu Radrouten + Bustrassen, Radwege aus Stadtteilen zur City, mit Trennung von anderen Verkehrsarten, P+R am Stadtrand; Radanteil 50% aller Wege





### Was bedeutet Zonierung?

Autofahrten direkt zur nächsten Hauptstraße führen, Fuß- und Radverbindungen bleiben offen.



### Beispiel Frankfurt Oederweg (Nordend)

- Durchgängige Radroute über Nebenstraßen vom Nordend zur Innenstadt
- Einrichtung einer Fahrradstraße
- Unterbindung Durchgangsverkehr: vor der Diagonalsperre wird Kfz-Verkehr abgeleitet





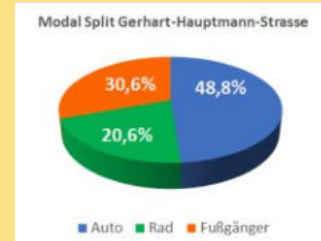


## Was muss für Bretzenheim gemacht werden?

- **Verkehrserhebungen mit Fuß- und Radverkehr**  
Ermittlung des Verkehrsaufkommens für Fußgänger, Radfahrende und den Autoverkehr als Entscheidungshilfe.
- **Ein Stadtteil-Mobilitätsplan muss her**  
Mobilitätsplan mit Wirkungsabschätzung des Aufkommens Bretzenheimer Straßen.  
Konzept im Einklang mit Klimaschutz und Stadtentwicklung.



**Zählung deckt Flächenungerechtigkeit auf**  
Aufgrund fehlender Daten der Stadtverwaltung hat die *Initiative Gonsenheim setzt aufs Rad* selbst eine Zählung durchgeführt. Ergebnis: Straßen-Aufteilung geht zu Lasten des Fußverkehrs. Das **Gehweg-Parken** verringert den Platz auf 1,40m pro Seite. **Sechs markierte Stellplätze behindern in der Nerotalstraße jeden Tag 1040 Fußgänger!**



- **Bürger:innen-Beteiligung**  
Empfohlen: Verfahren *Hessen fördert* Nahmobilitätschecks
- **Sofortmaßnahmen**  
straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, kleine Baumaßnahmen. 
- **Umsetzung von Baumaßnahmen, Neugestaltung**  
Neugestaltung von Straßenräumen, erhöhen der Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen.





## *Die Zahl älterer Menschen wächst Mobil bleiben - ohne Auto*

### Was hilft?

- Breitere und durchgängig nutzbare Gehwege
- Fußläufig bequem und sicher zum Einkauf
- Mehr und sichere Überwege, ohne Gefahrenstellen
- griffige, aber mängelfreie Gehweg-Oberflächen
- Barrierefrei ohne Stufen, mit Bodenindikatoren
- Sitzbänke, schattige Plätze zum Aufenthalt
- Niveaugleicher Einstieg in Busse und Bahnen

### Wasserbillig (Luxemburg) Zebrastreifen

In der Grand Rue (Hauptstraße) ist alle 100m Meter ein Zebrastreifen angelegt.

### Hattersheim Fußweg Keltenpark - Ortskern

Neuer barrierefreier Gehweg zum Ortskern mit Verkürzung der Wegelänge. Stufenfrei durch Nullabsenkung, mit Bodenindikatoren.

### Bad Wildungen Scharnier

Breite Promenade mit Kinderspiel, Wasser als Verbindung zwischen Altstadt und dem Kurviertel.







Unfallatlas des Bundes und der Länder  
**Unfälle mit Personenschäden**  
Fußgänger und Radfahrer:innen 2018

## Was hilft Bretzenheim ?

### *Bauprogramm Gehwege, Querungen und Überwege*

Umsetzung eines Programmes mit kleinen baulichen in Verbindung mit organisatorischen Maßnahmen. Barrierefreie Anlagen schaffen. Gehwegverbreiterungen, Mängel der Oberflächen beseitigen (Schadstellen, Risse etc.); Ziel: Aufenthaltsqualität verbessern.



Bodenindikatoren Liederbach/ Taunus

### *Konzept barrierefreie Haltestellen*

Umsetzung barrierefreier Haltestellen. Breitere Wartebereiche vor Schulen anlegen („nachfragegerecht“).



**Kassel Haltestellenprogramme**  
Bus-Haltestellen mit Sonderborden; mit 22cm Höhe ist der Ein- und Ausstieg fast niveaugleich.

### *Auswertung der Unfallkarten*

Systematische Auswertung Unfallkarte und Monatsmeldungen der Polizei (P4). Fußgänger, Radfahrende und Kinder





## Wie könnte es in Bretzenheim aussehen?

*Nahmobilität verbessern, hier An der Riegelspforte  
Was ist bei den ortsspezifischen Gegebenheiten möglich?*

### Partielle bauliche Erneuerung

Trennungsprinzip aufrechterhalten

Schaffung Gehweg Westseite mit Breite 1,71m,  
Beibehaltung Zweirichtungsverkehr



Groningen

### Alternativlösung

Grundhafte Erneuerung

Straßenneugestaltung  
als Mischfläche

ggf. Verkehrsbeschränkungen für Kfz.

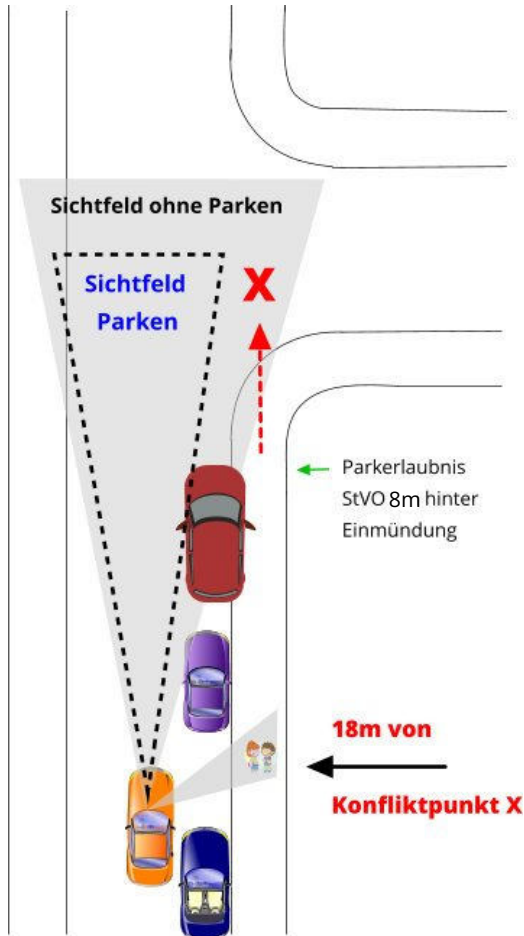


Budenheim





## Schulwege: schleichende Entwicklung



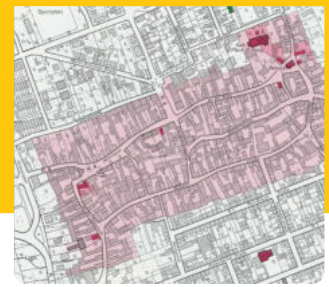
Je mehr Autos parken, desto schlechter die Sicht zum Gehweg.

## Was sollten wir in Bretzenheim für unsere Kinder tun?

- *Professionelles „Schulisches Mobilitätsmanagement“*  
Fachliche Begutachtung der Schulstandorte (einschl. Verkehrserhebungen)  
Vernetzung aller Akteure (Kinder, Lehrer, Schulen und -Ämter, Polizei, Planer)  
Nachhaltige Verkehrserziehung. Schulwegeplan erstellen und fortschreiben.
- *Aktionsplan unmittelbares Schulumfeld*  
Kleine bauliche und organisatorischen Maßnahmen. Regelungen für das Parken von Lehrerstellplätzen, Elterntaxis und Fahrradabstellplätzen.
- *Bauprogramm Sicher und bequem auf Schulwegen*  
Verbesserung der Sichtbeziehungen und Beseitigung baulicher Mängel an Kreuzungen und Einmündungen im Einzugsgebiet der Schulen.





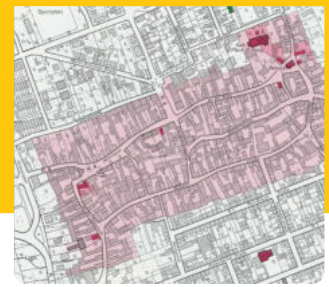


Aktiv das Kernproblem angehen  
.... statt Laufen lassen.



1. Das öffentliche Parken eindämmen
2. Den Ortskern stärken - besser erreichbar ohne Auto
3. Stadtentwicklung aktiv betreiben, die Zukunft gestalten wollen





## Daten & Fakten

### Größe Kinderzimmer

mind. 10m<sup>2</sup>, im Mittel 14m<sup>2</sup> groß

... kosten Miete

### Flächen für Kfz-Stellplätze

sind 12m<sup>2</sup> bzw. 20m<sup>2</sup> (mit Zufahrt)

... sind kostenfrei

### Bodenrichtwert Bretzenheim Mitte

1.185 €/m<sup>2</sup> x 20m<sup>2</sup> = 23.700 €/Stellplatz

Anzahl Pkw/ 1.000 Einwohner sank in Mainz von 1991 bis 2020 von **522** auf **460**.

Absolut jedoch **Zunahme Pkw-Bestand** von **94.759** auf **100.403** (+5,9 % infolge Einwohnerzuwachs) \*

Trend zum SUV erhöht Flächenverbrauch.  
Statt 10 Autos, finden heute nur  
noch 7 Autos Platz.

## Zu 1. Das öffentliche Parken eindämmen

Warum ein Parkraum-Konzept mit Gebühren?

- *Aus sozialen Gründen, Steuergerechtigkeit*

Verursacherprinzip anwenden infolge höherer Straßenbaukosten, Mehrkosten Straßenreinigung, entgangene Einnahmen für Grundstückswerte.

- *Zur stetigen Steuerung des Parkens im Quartier*

Straßenverträgliche Parkregelung, Belastungen gerechter verteilen. Gezielt steuern: Kurzzeit- und Besucher-, Anwohnerstellplätze, Vorhalten von Carsharing und Fahrradabstellplätzen. Wegweisung und Beschilderung für Dauerparkstände am Rande des Ortskerns. Autos in die Garage stellen, Grundstücke für Quartiersgaragen kommunal erwerben. Parkplatz-Reserven mit Fahrradverleih verknüpfen.

- *Chance zur Neugestaltung der Straßenräume*

Weniger oder gezielt angeordnete Stellplätze ermöglichen es, andere Nutzungen sowie Maßnahmen zu Klimavorsorge vorzunehmen. Flächen- gewinn ist Voraussetzung für die Neugestaltung von Straßen und Plätzen.

- *Umstieg fördern, langfristige Reduzierung des Autobesitzes*

\* Statistische Informationen zur Stadtentwicklung der Landeshauptstadt Mainz

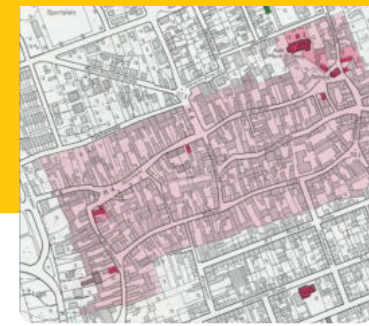


Es ist Beschäftigten zuzumuten, beim Weg vom Stellplatz zum Arbeitsplatz 5 Minuten zu Fuß zurückzulegen.  
Oder gleich mit Tram, Bus oder Rad zur Arbeit kommen.

➔ **Dauerstellplätze ausgewogen im Ortskern verteilen**

- Parkraumbewirtschaftung im gesamten Ortskern zur Lenkung des Parkverhaltens
- Ausreichend große Anzahl **Anwohnerparkbereiche**, Stellplätze für Fremdparker und Langzeitparken aus dem Ortskern verbannen
- Die bislang nicht erhobenen Einnahmen aus Parkgebühren\* belaufen sich **allein in Bretzenheim** in der Größe von **rund 720.000 € bis 1,01 Mio. € pro Jahr** („Defizit“ Kfz-Verkehr) und sollten ortsteilbezogen verwendet werden

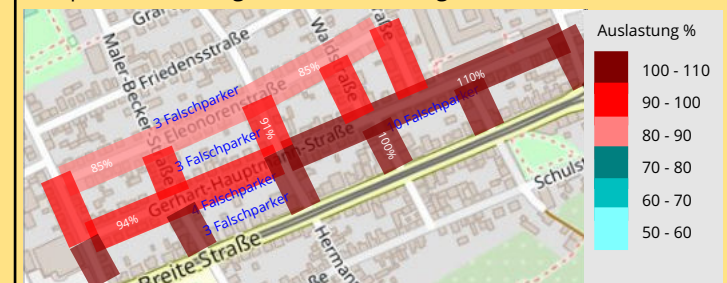
\*Gebühren 1€ bis 1,50 €/m² pro Monat; in deutschen Großstädten parken im Mittel 31% der Privat-Pkws im öffentlichen Raum (Mid2017); 8.436 Privat-Pkws Bretzenheim x 31% = 2.615 Stellplätze; zuzüglich 400 Besucher-Stellplätze ergibt rund 3.000 Stellplatznutzungen.



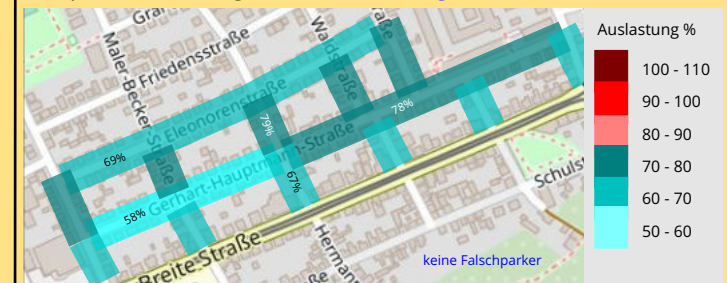
## Gonsenheim setzt aufs Rad

### Ergebnisse Verkehrserhebung

Stellplatz-Auslastung Do, 7.10.2021, Tageszeit 11:00 bis 11:30 Uhr

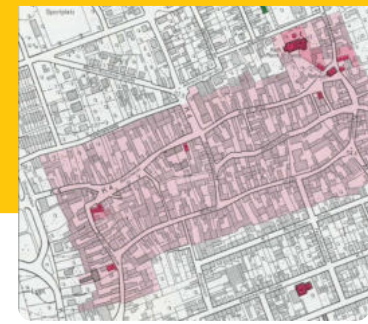


Stellplatz-Auslastung Do, 7.10.2021, Tageszeit 21:30 bis 22:00 Uhr



**Beschäftigte verstärken Parkdruck, unterbinden Radfahren und Laufen**





## Aber wie soll das Gehen? Andere Städte machen es vor!

### Anwohnerparken marktgerecht

- 360€ statt 30€ / Jahr müssen in **Freiburg** Autofahrer für ihren Parkausweis bezahlen.
- In **Tübingen** für SUV 180 €/ Jahr
- **Wien und Frankfurt machen alle Stellplätze** im öffentlichen Raum gebührenpflichtig.

### Stadt Graz, flächendeckendes Konzept

- **Parken Blaue Zone, max. 3-Stunden**

(2/3 aller Stellplätze)

- **Grüne Parkzone, unbegrenzt**

(9 €/Tag an Automaten)

- **Kfz-Fahrten zur Arbeit nur zu**

Privat-Stellplätzen oder kostenpflichtige Parkhäuser

Dauerparken PH Burghaus 173 €/Monat + 30% Winterzuschlag Nov-März

Dauerparken Operngarage 194 €/Monat + 30% Winterzuschlag Nov-März



Graz 290.000 Einwohner

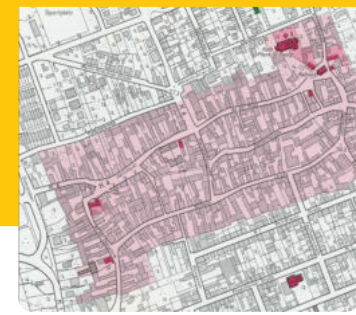
### Klage gegen die Stadt Freiburg unanfechtbar abgewiesen

Der VGH BW hat die Gebührenerhöhung bestätigt (Az 2S 809/22 vom 24.06.2022). Ausschlaggebend sei das Verhältnis von Leistung und Gebühren. Die Mietkosten im Parkhaus bis zu 2.280€ liegen deutlich höher (**Äquivalenzprinzip erfüllt**).

Dieser Lenkungszweck sei mit Blick auf das staatliche **Klimaschutzziel** des Art. 20a Grundgesetz (GG) nicht zu beanstanden.

Die Gebührenregelung ziele in zulässiger Weise darauf ab, den **innerstädtischen Verkehr** und damit den **Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren**.





## 2. Den Ortskern stärken - besser erreichbar ohne Auto

### Was ist zu tun?

### Wie könnte es in Bretzenheim aussehen?

- *Einzelhandel stärken - Mobilitäts- und Einkaufsverhalten*

Auf Basis von fachlich professionell erhobenen Befragungen zum Mobilitäts- und Einkaufsverhalten sollten Mängel in der Erreichbarkeit analysiert und Optimierungsvorschläge erarbeitet werden. Wie kann der Einkauf im Stadtteil attraktiver gestaltet werden?



Altstadt Scharnier Bad Wildungen

*Was ist wenn die Gewerbetreibenden nicht bereit sind, die Studie (mit-) zu finanzieren? Dann empfiehlt sich die Vorbereitung von:*

- *Aktion Befragungen von Passanten*

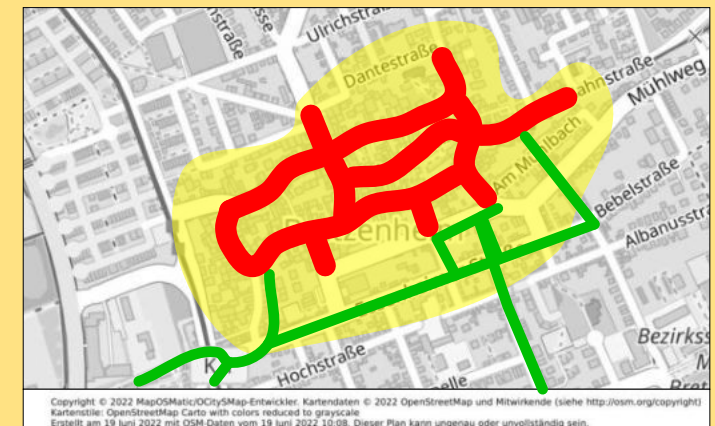
Im kleinen Rahmen können im Ortskern Passanten befragt werden, mit welchen Verkehrsmittel sie den Weg zum Einkauf, Arztpraxen oder sonstigen Einrichtungen zurückgelegt haben.

- *Ideensammlung zur Neugestaltung des Ortskerns*

Ausdehnung der Befragung auf Themen mit Verbesserungsvorschlägen und Anregungen.

### Ortskern Relevantes Straßennetz

Ortskernnetz      Vorschlag Grünachsen



Copyright © 2022 MapOSMatic/OCitySMap-Entwickler. Kartendaten © 2022 OpenStreetMap und Mitwirkende (siehe <http://osm.org/copyright>).  
Kartenstile: OpenStreetMap Carto with colors reduced to grayscale.  
Erstellt am 19 Juni 2022 mit OSM-Daten vom 19 Juni 2022 10:08. Dieser Plan kann ungenau oder unvollständig sein.



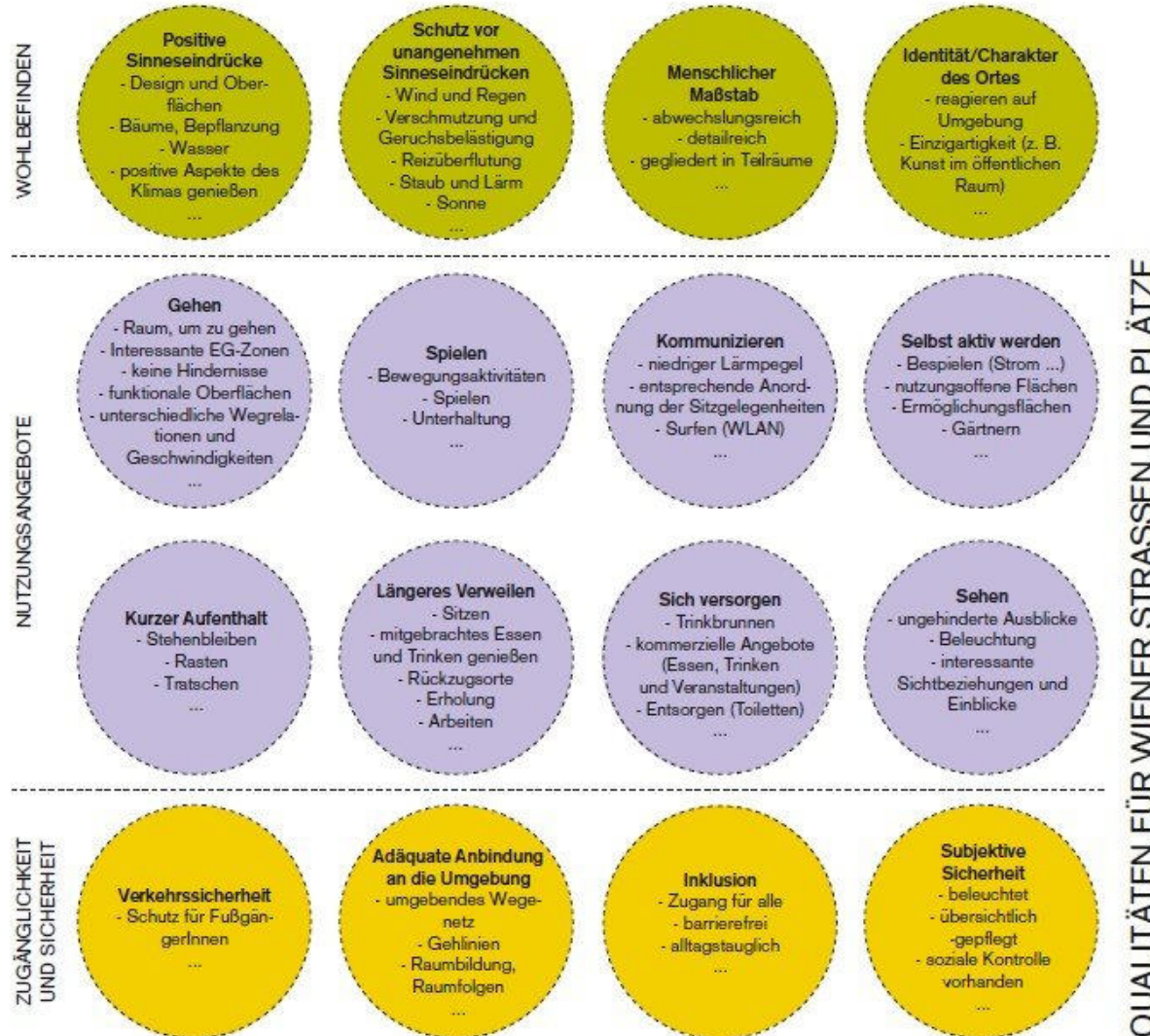


## 3. Stadtentwicklung aktiv betreiben, die Zukunft gestalten wollen

Wien machts vor:  
Stadtentwick-  
lungsplan STEP



Auszug Tabelle Qualitäten  
für Wiener Strassen und  
Plätze, Seite 40



**Wohl-  
befinden**

**Lebens-  
gefühle**

**Nutzungs-  
angebote**

**Eigene  
Aktivitäten**

**Zugänglich-  
keit und  
Sicherheit**





*Straßen erfüllen eigentlich vielfältige Funktionen:  
Wohnen, Einkaufen, Arbeiten, sozialer Raum*

**Problem:**  
**Monofunktionale Nutzung durch Parken**



## Was hilft?

- **An einzelnen Tagen/ Tageszeiten**  
*Nutzung für nichtkommerzielle Straßenfeste von und für Nachbarn*
- **Festgelegter Zeitraum**  
*Temporär genehmigte Veränderungen im Straßenraum, ggf. provisorisch gesichert*
- **Dauerhaft**  
*Partielle Umbaumaßnahmen oder Neugestaltung der Straßen*

*Öffentlicher Raum ist für Alle da  
Rückeroberung des Straßenraumes  
Nutzungsvielfalt wieder ermöglichen*



## Wie könnte es in Bretzenheim aussehen?

Leben in die Straße bringen, Klimavorsorge aktiv betreiben.



### *Straßenfeste. Da wird Ihnen geholfen*

Städtische Ansprechpartner, organisatorische Unterstützung der Stadt bei Genehmigung und Aufstellen eines Schilderplans.

Digital georeferenzierter Eintrag in einer kommunalen Karte Baustellen & Verkehrsinfo

### *Temporäre Fahrbahnumnutzung*

Genehmigung zur Verengung der Fahrbahn mit provisorischer „Möblierung“, um andere Nutzungen für einen festgelegten Zeitraum zu ermöglichen.

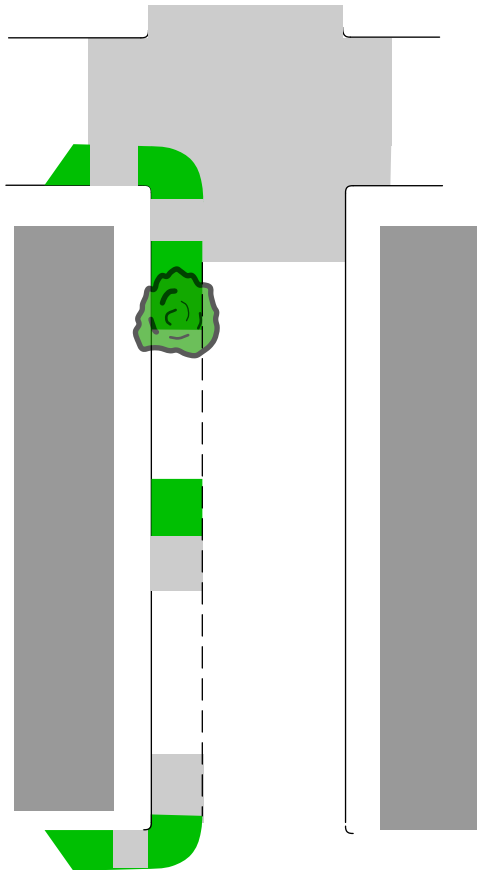
### *Dauerhaft*

Dauerhafte Umnutzung von Stellplätzen, hier zur Aussenbewirtschaftung eines Restaurants.



## Wie könnte es in Bretzenheim aussehen?

Partielle bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität; Klimavorsorge aktiv betreiben.



Aufplasterung  
an Kreuzung

kleiner Abbiegeradius  
Queren erleichtern

Begrünung mit Blumen,  
Sträuchern oder Bäumen

Parken steuern,  
Ladezonen einrichten



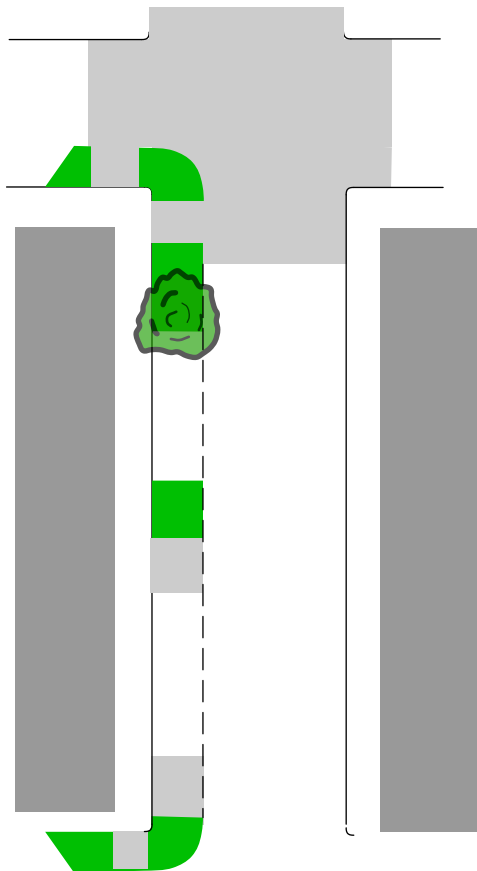
Wien



Wien



## Wie könnte es in Bretzenheim aussehen?



Sitzbänke,  
Aufenthaltsflächen

Fahrräder abstellen  
Roller abstellen

Einmündungen gestalten  
Landesaufgabe:  
Richtlinien Zebrastreifen anpassen





### „Hausaufgaben“ einer Stadt wenn sie die Entwicklung von Stadtteilen ernst nehmen will.

#### Wien machts vor und ist schon weiter

Das Ziel des **STEP 2035** ist von Anfang an klar:

„Das Leben in Wien soll weiterhin für alle leistbar und von hoher Qualität sein, ganz egal, ob die Temperaturen steigen oder Starkwetter-Ereignisse sich häufen.“

1. *Verkehrserhebungen alle Verkehrsarten (Stadt)*
2. *Untersuchung Kauf- und Mobilitätsverhalten (Einzelhandel, Stadt)*
3. *Nahmobilitäts-Check (Stadt, Bürger:innen) unter fachlicher Betreuung*

Definition Zielsetzung mit allen relevanten Akteuren im Ortsteil bzw. dafür zuständig (workshop1)

Bestandsaufnahme und Bewertung (workshop1)

Maßnahmen identifizieren, ausarbeiten (workshop2)

Erstellung Nahmobilitätsplan (Maßnahmen, Priorisierung, Zuständigkeiten und Ressourcen), Dokumentation

4. *Stadtteil- Stadtentwicklungsplan STEP Stadt, Bürger:innen*
5. *Programme Maßnahmen mit Zeiträumen*
  - a) *Kurzfristig*  
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, kleine Baumaßnahmen, Sofortprogramm aufstellen
  - b) *Mittel und langfristig Mobilitätsplan & STEP*
6. *Umsetzung Projekte*

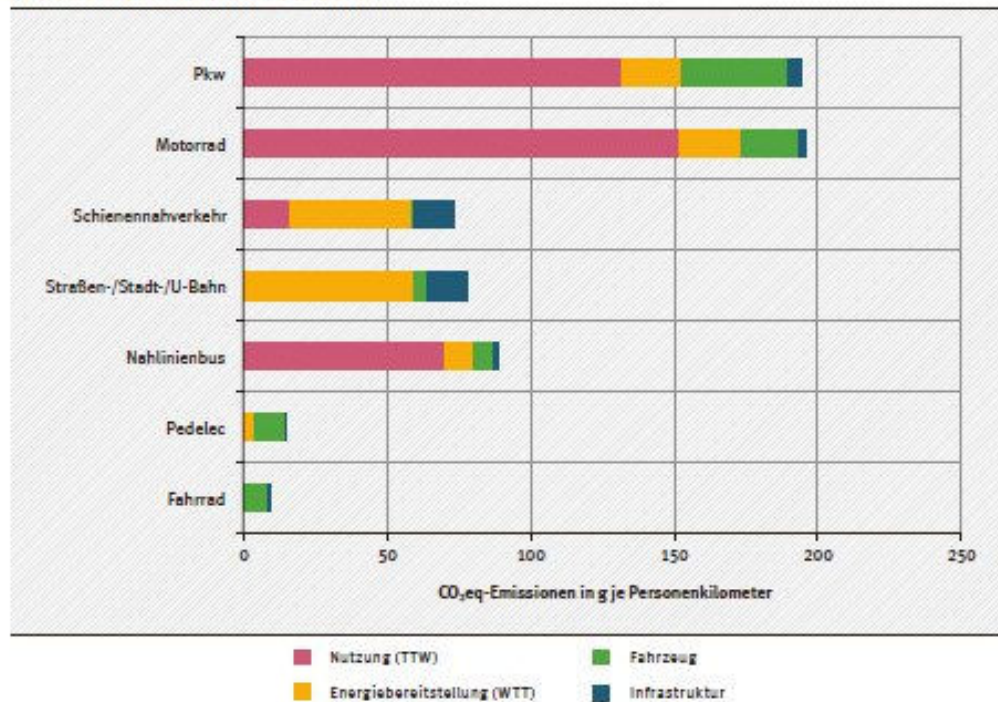


## Der Beitrag Bretzenheims zum Klimaschutz

Umweltbundesamt „Umweltfreundlich mobil“ Stand März 2021

Abbildung 4

Klimawirkung des Personennahverkehrs



Anmerkungen: Werte für 2017

Quelle: eigene Berechnungen

### IST Heutige Belastung

|                                   |           |                   |
|-----------------------------------|-----------|-------------------|
| Privater Pkw-Bestand (1)          | Stück     | 8.436             |
| Fahrleistungen/ Jahr (2)          | km        | 118.947.600       |
| <b>CO<sup>2</sup>-Ausstoß (3)</b> | <b>kg</b> | <b>22.600.000</b> |

### ZIEL gemäß StaVo-Beschluss

|                                        |    |            |
|----------------------------------------|----|------------|
| CO <sup>2</sup> Halbierung Autofahrten | kg | 11.300.000 |
| zuzüglich fiktiv                       |    |            |
| übrige Wege mit E-Bike CO <sup>2</sup> | kg | 113.000    |

**Summe nach Zielerreichung kg 11.413.000**

### Reduzierung Emissionen

**CO<sub>2</sub>eq-Emissionen pro Jahr kg -11.187.000**

- (1) Statistische Informationen zur Stadtentwicklung der Landeshauptstadt Mainz für 2020  
 (2) Jahresfahrleistungen Raumtyp Großstadt im Bundesdurchschnitt: 14.100km (MiD 2017)  
 (3) CO<sub>2</sub> eq-Emissionen 0,19 kg Pkw und 0,01 kg Pedelec je Personenkilometer, Quelle s.oben  
 Tabelle des Umwelt Bundesamtes und andere Tabellen zu NO<sub>x</sub>-Emissionen, Fläche, Umweltkosten

Des Weiteren (3)  
 8x geringerer NO<sub>x</sub>-Ausstoß  
 5x geringere Umweltkosten  
 60% weniger Flächenverbrauch



*Zum Schluss der große Wumms  
unseres Verkehrsministers ...*

*Für jeden freiwillig abgegebenen Führerschein  
erhalten Sie*

- *1 Jahresabo ÖPNV ihrer Wahl\*  
alternativ*
- *1.000 € bei Kauf eines Pedelecs oder  
500€ für ein neues Fahrrad nach  
Vorlage der Kaufquittung*



*\*derzeit leider nur für Senioren ab 60 Jahre im Großraum-Verkehr-Hannover im Kundenzentrum der Üstra*

Kfz-Besitz  
Bretzenheim

8.436

Private  
Pkw-Besitz

7.630

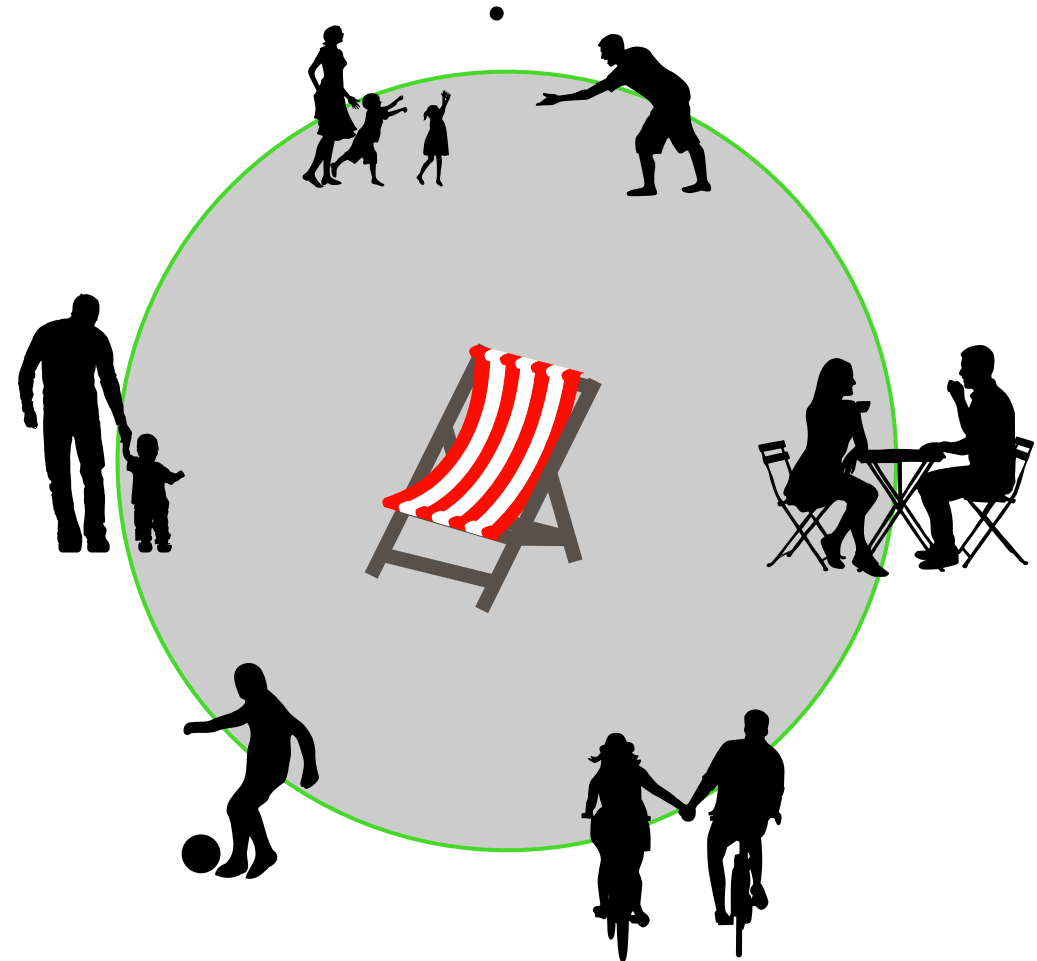
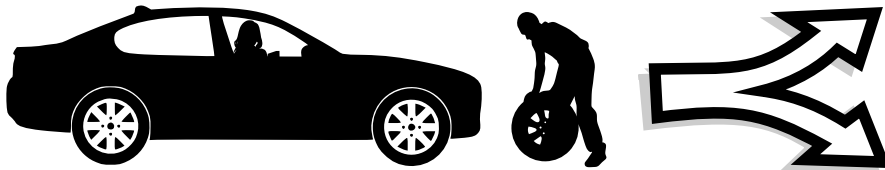
geht in  
Bretzenheim

5.728

allmählich  
zurück



Mehr Zeit für uns,  
Mehr Lebensqualität



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !



<https://www.klimaentscheid-mainz.de/verkehrskonzept/>

sowie [Vortrag Verkehrskonzept 2030 für Mainz](#) vom 30.03.2022  
<https://www.youtube.com/watch?v=tnBrNuMf5M8>

<https://rlp.vcd.org/infothek/publikationen#c13756>



# **Pause**

## **Teil III Arbeitsgruppen**