

## **Fakten zur verkehrsberuhigte Zone (VBZ), Fußgängerzone (FGZ) und Sperrung für Marktverlegung**

Wir, die Initiative Lebendiges Bretzenheim, freuen uns sehr, dass der Verein Bretzenheim Gestalten e.V. zusammen mit unserer Ortsvorsteherin, Claudia Siebner, mit großen Engagement den Bretzenheimer Verkehrsdialog ins Leben gerufen hat und moderiert.

Wir verbringen tagtäglich die meiste Zeit unseres Lebens in unseren Geschäften, Werkstätten, Apotheken und Praxen im Bretzenheimer Ortskern. Auch wir sind keine Freunde von Lärm und Abgasen, aber wir sind uns nach Jahrzehnte langer Tätigkeit und damit einhergehenden Erfahrungen im Bretzenheimer Ortskern der Tatsache bewusst, was selbst geringfügige Verschlechterungen der Erreichbarkeit der Geschäfte und Praxen bewirken können.

### **Ist-Situation:**

Die aktuelle Gestaltung der verkehrsberuhigten Zone ist sicherlich allen bestens bekannt. Durch die farbliche Absetzung in der Pflasterung zu den seitlichen „Gehwegen“ und die vielen Poller entsteht der Eindruck, dass es sich mittig um eine ausschließlich für Fahrzeuge zu nutzende Fahrbahn und seitlich um einen reinen Fußgängerbereich handelt.



**Die Idee einer VBZ ist aber keine Aussperrung einzelner Gruppen, sondern ein Miteinander von Fußgängern, Fahrradfahrern und Autofahrern in gleichberechtigter Weise innerhalb ein und derselben Verkehrsfläche und so funktioniert sie grundsätzlich die meiste Zeit auch im Bretzenheimer Ortskern.**

Nach Messungen durch die Stadt Mainz im Bereich der VBZ im Bretzenheimer Ortskern wurde festgestellt, dass weder mehr Kfz, noch dass diese schneller fahren würden, als in vergleichbaren VBZ im restlichen Stadtgebiet.

Nach Auskunft der Polizei hat es noch nie unfallbedingten Personenschäden in diesem Bereich gegeben.

Selbstverständlich gibt es wie überall und immer Verkehrsteilnehmer<sup>1)</sup>, die die Regeln nicht beachten und keine Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer nehmen. Diese Verkehrsteilnehmer können und dürfen aber auf keinen Fall Maßstab der zukünftigen Verkehrsgestaltung sein. Gleichwohl muss im Rahmen der Verkehrsgestaltung diesen Personen durch geeignete Maßnahmen (siehe unten) Einhaltung geboten werden.

### **Klimarettung findet bereits im Kleinen statt:**

Das immer wiederkehrende Argument: man müsse im Kleinen anfangen, wenn sich etwas ändern soll, mag beispielweise bei der Erziehung von Kindern seine Berechtigung finden.

Im Zusammenhang mit der Überplanung des innerörtlichen Verkehrs in Mainz-Bretzenheim ist es aber nicht zielführend für eine ergebnisoffene Entscheidungsfindung den Aspekt des weltweiten Klimaschutzes über alle anderen Kriterien zu stellen.

Mit dieser Form der Argumentation würde man nämlich egal was, egal wann und egal wo immer begründen können, ohne auf alle anderen relevanten Notwendigkeiten Rücksicht zu nehmen.

Wir halten es daher für dringend erforderlich, die **Grundsätze der Verhältnismäßigkeit** im Entscheidungsprozess zu beachten und Entscheidungen mit Rücksicht auf **alle** Fakten und Interessen zu treffen.

Wir alle sind in Bretzenheim, weil wir hier gerne leben und arbeiten. Natürlich befürworten wir eine positive Gestaltung der Bahn- und Rathausstraße, da sie den Ortskern aufwertet und attraktiver macht.

### **Option Fußgängerzone:**

Natürlich gestaltet sich ein Bereich in dem kein Autoverkehr ist für den Fußgänger attraktiver – aber zu welchem Preis. Das Fehlen von Autos in einem Straßenabschnitt macht den gesperrten Straßenabschnitt eben noch nicht automatisch zu einer FGZ.

Es muss allen klar sein, dass eine FGZ im Bereich der Bahnstraße/Rathausstraße und das Abhalten des Wochenmarktes im gleichen Straßenabschnitt unumgänglich mit einer Straßensperrung einhergehen.

### **Kriterien einer erfolgreichen Fußgängerzone:**

An erster Stelle steht hier vor allen Dingen ein **interessanter Branchenmix** z.B. aus Bekleidungsgeschäften, Schuhläden, Kunstgewerbe, Einrichtungshäusern, Wohnaccessoiresgeschäften, etc. und attraktiver Verweilgastronomie.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in einer FGZ zum Bummeln, Flanieren und Shoppen beträgt nach Studien durchschnittlich 1,5 bzw. 2 Stunden. Weiter sind zahlreiche, fußläufig erreichbare **Parkmöglichkeiten** unerlässlich – ebenso wie ein **hochfrequenter ÖPNV**. Auch historische oder architektonisch **anspruchsvolle Fassadengestaltungen**, sowie kleinere oder größere korrespondierende **Marktplätze und Seitenstraßen** mit individuellem Gewerbe definieren einen wesentlichen Aspekt einer attraktiven und erfolgreichen FGZ. (Studie der CIMA GmbH im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums 2019 oder die methodisch umfassende Untersuchung der IHK Hannover von 4/2009 „Erfolgsanalyse von Fußgängerzonen in Grund- und Mittelzentren“).

Selbst wenn die 40 Meter Bahnstraße (Buchhandlung, Dönerladen, Tattoostudio, Friseur, Musikalienladen, Bäckerei, Reinigungsannahme) gesperrt wären, stellt sich die Frage wieso und wie lange sich jemand ob des vorhandenen Angebotes in der FGZ aufhalten sollte? In der o.g. Studie mit 58 deutschen Mittelstädten betrug die durchschnittliche Länge gut frequentierter FGZ ca. 570 Meter. Weniger gut angenommene FGZ maßen immerhin noch 380 Meter!

Für eine hohe Aufenthaltsqualität wäre beispielsweise eine klassische Verweilgastronomie unabdingbar notwendig. Weder in der Bahnstraße, noch in der Rathausstraße ist eine solche aufgrund der aktuellen baulichen Situation realisierbar.

Fazit: Der gesamte innerörtliche Bereich Bretzenheims erfüllt kein einziges städteplanerisches Kriterium, das als Voraussetzung für die Errichtung einer Fußgängerzone unabdingbar notwendig wäre!



### **Bedeutung des Ortskerns als Nahversorgungszentrum:**

In Bretzenheim gab es in der jüngeren Geschichte mehrfach trostlose Phasen mit etlichen längeren Geschäftsleerständen, welche die Attraktivität des Ortskerns herabsetzten. Aktuell können wir sicherlich alle sehr glücklich darüber sein, dass im Bretzenheimer Ortskern ein gesunder und ansprechender Angebotsmix für einen klassischen Nahversorgungsbereich entstanden ist. Dies ist ein entscheidender Punkt!

Der Ortskern stellt mit seinen Apotheken, Arztpraxen, Banken, dem Kiosk, Friseuren, dem Schuster, der Reinigung, der Änderungsschneiderei, dem Schreibwarenladen, der Buchhandlung, der Konditorei, dem Bäcker, dem Nahkauf, der Feinkosthandlung usw. den klassischen Branchenmix eines Nahversorgungszentrums dar. Ebenso sind der Dönerladen und die Pizzeria keine klassischen Verweilgastronomien, sondern werden hauptsächlich als Abholgastronomie genutzt. Es sind in diesem Mix keine typischen Branchen, die man in Fußgängerzonen elementar und unabdingbar benötigt. Es ist also eine Frage der Versorgungssicherheit und Versorgungsqualität.

**Unser Nahversorgungsbereich bedarf deshalb unbedingt einer ausreichenden Anzahl an Parkplätzen, um den Kunden- und Patientenströmen gerecht zu werden.** Bereits die Blockierung von zwei Parkplätzen mit dem Bau der Leihfahrradstation in der Bahnstraße vor etlichen Jahren war eine völlig unverständliche Aktion.

Leihfahrräder sind eine innovative Maßnahme, die von uns unterstützt wird. Dennoch hätte man die Fahrradstation um 180 Grad drehen können und man wäre somit **allen** Anliegen gerecht geworden!



Bereits in den vergangenen Jahren sind unzählige Parkplätze in den Straßen: An der Wied, Zaybachstraße, Albert-Stoer-Straße, Am Mühlbach und Wilhelmsstraße vernichtet worden. Bei der Ausweitung der VBZ An der Kirchenpforte werden erneut etliche Parkplätze wegfallen.

Eine solche Verkehrspolitik missachtet den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz und nimmt in unserem Bretzenheim keine Rücksicht auf rund 40 Betriebe mit knapp 200 Mitarbeitern, die hier tagtäglich ihrer Arbeit nachgehen.

Jegliche weitere Vernichtung von Parkraum halten wir beim Umgestaltungsprozess des Ortskerns für gänzlich inakzeptabel, da sich die Parksituation aktuell nicht als schwierig, sondern eher katastrophal darstellt.





### Folgenabschätzung:

Aufgrund der bestehenden Parkplatzproblematik und der durch enge Straßen sowie vielen Einbahnstraßen problematischen Verkehrssituation würde die Sperrung der Bahn- oder/und Rathausstraße zu einer erheblichen Mehrbelastung der anderen Straßen führen. Hiermit verbunden wären ein deutlicher **Attraktivitätsverlust des Ortskernes** und ein weiteres **Abwandern von Kunden und Patienten**. Dies würde kurz- bis mittelfristig zum **Sterben des Ortskernes mit Geschäftsleerständen und Praxisschließungen** führen, was leider in anderen Stadtteilen bereits traurige Realität ist. Die Mehrheit unserer aus allen Stadtteilen von Mainz und aus dem Umland kommenden Kunden und Patienten sind auf die Nutzung des Autos angewiesen. Dies wissen wir aus unserem beruflichen Alltag. Bei einer weiteren Verschärfung der Verkehrssituation droht eine **massive Abwanderung der Kunden und Patienten**.

Eine Sperrung würde zur Umlenkung des Verkehrs aus dem Ortskern führen. Damit würden den Betrieben keine Kunden bzw. Patienten zugeführt, sondern weggeleitet werden. Wenn die umgeleiteten Verkehrsteilnehmer auf Umwegen wieder zurück in den Ortskern fahren würden, würde dies zu mehr Emissionen führen als vorher.

### Lösungsansätze:

Ein erster Ansatz könnte tatsächlich ein Belassen der aktuellen Situation mit geringfügigen baulichen Veränderungen der Fahrtrasse sein.

Durch die Poller wird zum einen der Fußgänger vor Autos und Fahrrädern geschützt und zum anderen das „Wildparken“ unterbunden.

Zudem hat es aufgrund der aktuellen Situation keine Unfälle mit Personenschaden gegeben. All dies könnte durchaus für einen Erhalt der bestehenden Situation sprechen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Fahrräder und PKW könnte z.B. durch Aufpflasterungen und Brems- bzw. Temposchwellen deutlich reduziert werden.

Die Erkennbarkeit der VBZ als solcher könnte durch weitere gut sichtbare Straßenmarkierung (z.B. Haifischzähne) verbessert werden.



Ein anderer Ansatz wäre die Entfernung der Poller sowie die Neupflasterung der farblich unterschiedlichen Straßenbeläge mit einer einheitlichen Farbe.

Weiterhin müsste die bestehende schnurgerade Straßenführung durch bauliche Maßnahmen (z.B. Pflanzkübel, Bänke, Aufpflasterungen für Barrierefreiheit vor Geschäften – siehe Markierung Fotos unten) mäandierend durchbrochen werden.



Auch wären zusätzlich optische Veränderungen zur besseren Erkennbarkeit der VBZ sowie baulichen Veränderungen (siehe oben) der zentralen Fahrzone notwendig.

Weitere Gestaltungsvorschläge der Bürgerinitiative sind in der Anlage zusammengefasst.

Ihre Initiative Lebendiges Bretzenheim

**1) Hinweis:**

*Aufgrund der besseren Lesbarkeit wird im Text das generische Maskulinum verwendet. Gemeint sind jedoch immer alle Geschlechter. Die Lesbarkeit wird so im Vergleich zu den Gendervarianten (z.B. \*, Binnen „I“ usw.) nicht eingeschränkt und verhindert die geschlechtliche Binarität (also nur Männer und Frauen anzusprechen, nicht aber Menschen, die sich dort nicht verorten).*

Anlage: Gestaltungsvorschläge der Initiative Lebendiges Bretzenheim