

Ist-Situation

Der Platz wirkt heruntergekommen und ist mit Dränasphalt versiegelt. Im Sommer staut sich die Hitze. Die Straßen dienen monofunktional dem stehenden und fließenden Autoverkehr.

Planüberlegungen der Stadt Mainz

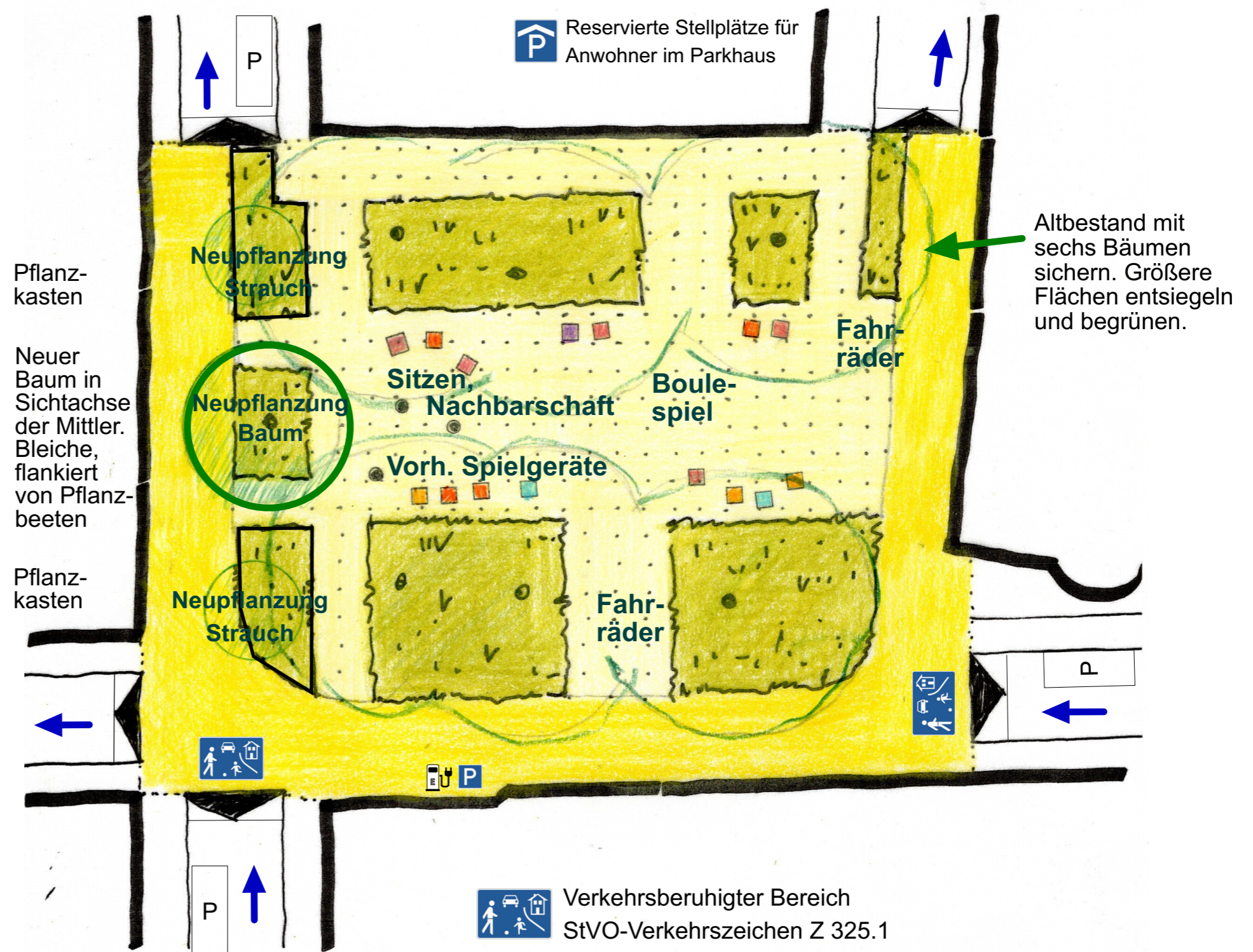
- Kleinteilige Entsiegelung von Flächen
- Größe des Platzes bleibt unverändert
- Straßenraum bleibt unberührt

Vorschlag AG Straßenfreiraum MainzZero

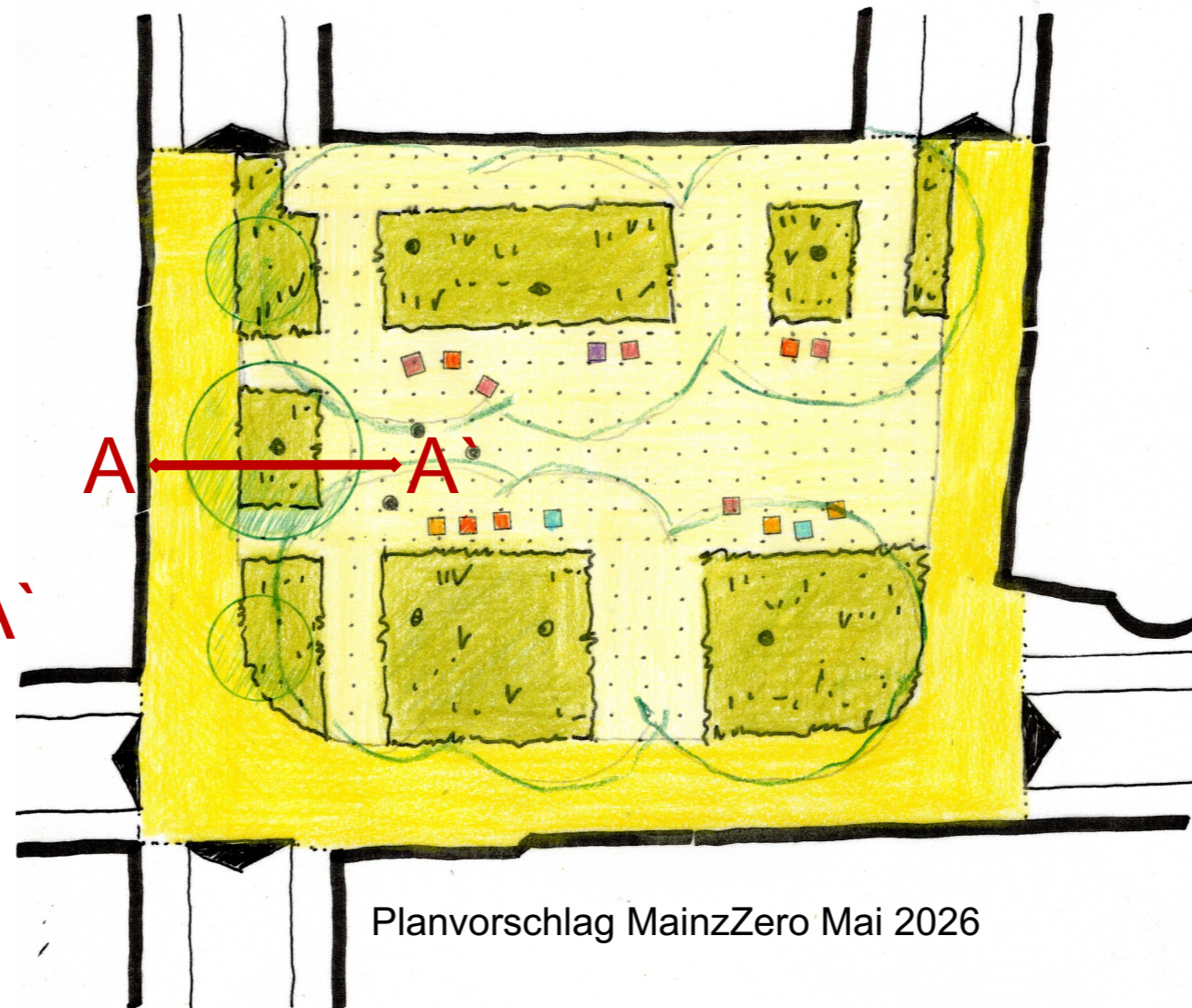
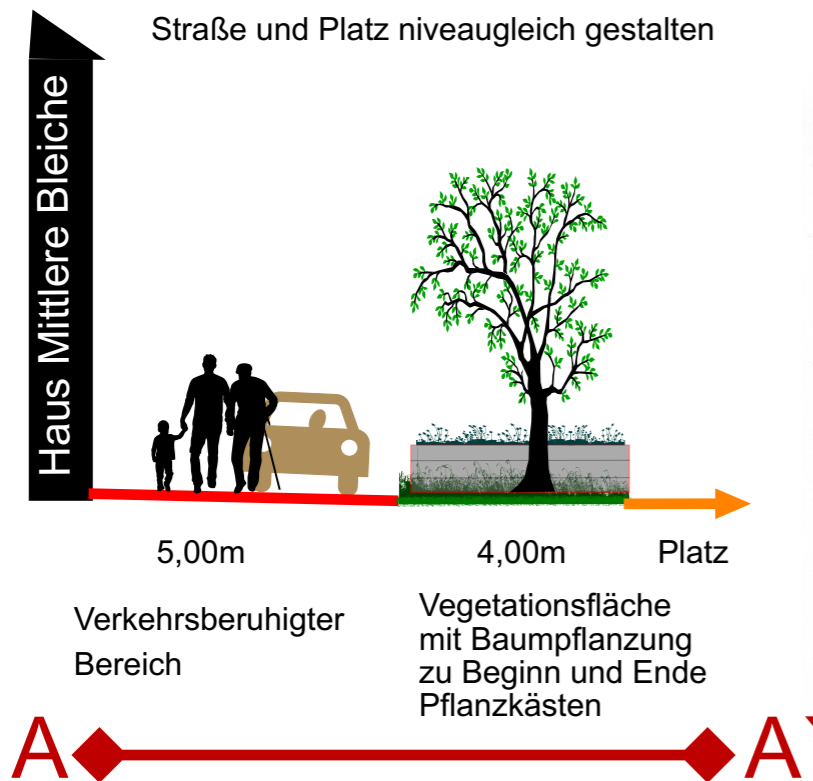
Es geht noch mehr...

1. Einbeziehung des Straßenraumes
2. Neupflanzung eines Baumes in der Sichtachse der Mittleren Bleiche als „Eye-Catcher“ im Straßenraum
3. Schaffung Verkehrsberuhigter Bereich niveaugleich mit Platzanlage
4. Potentielle kleine Flächen zur Begrünung an Fassaden mit Blumen
5. Erhöhung der Aufenthaltsqualität am Platz durch Stühle, Bouleflächen etc.

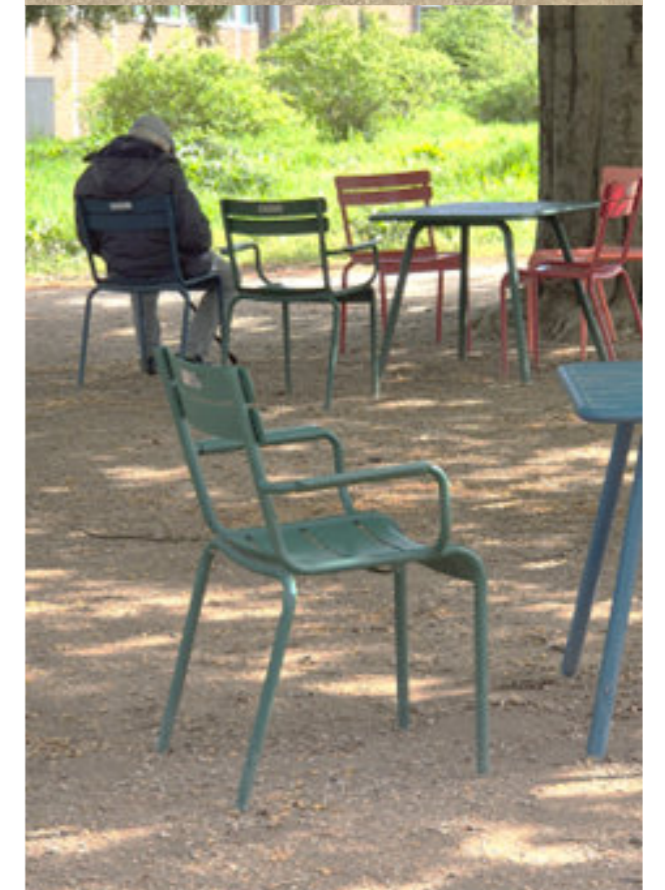
Neugestaltung Balthasar-Maler-Platz
MainzZero AG Straßenfreiraum
Entwurf Stand 01. Mai 2026
Dipl. Ing. Ingrid Schulz



Neugestaltung ist mehr als Entsiegeln



**... Stadtraum gestalten,
Nachbarschaft fördern**



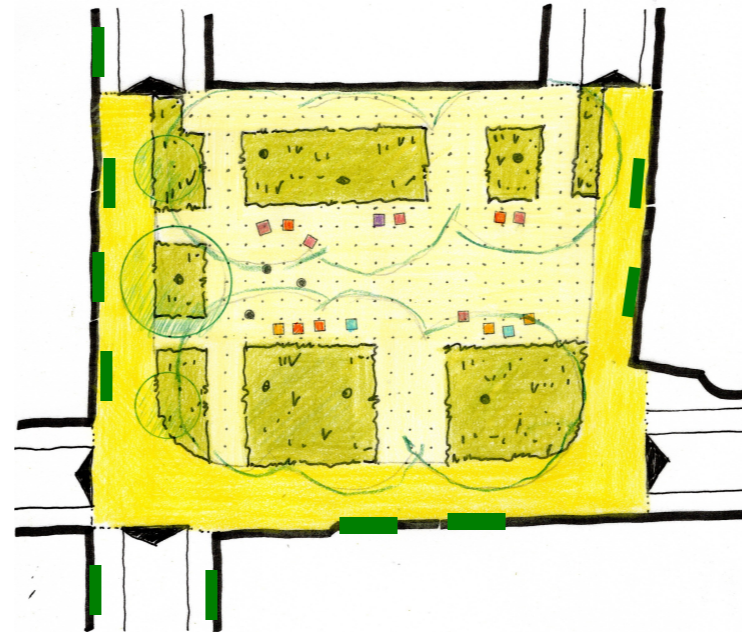
Die Stadt Mainz hat einen Plan:

Das **Integrierte Innenstadtkonzept**

mit dem Ziel ...

- *die Stadtnatur auszubauen*
- *Versiegelte Flächen zu reduzieren*
- *kühle Innenräume zugänglich machen*
- *Autoverkehr konzentrieren und reduzieren*
- *Straßenräume attraktiver machen*

Wo sind potentielle Pflanzflächen? 



Auf Worten sollten auch Taten folgen.

Handeln statt Reden!

Auch vor Hauswänden der Mittleren Bleiche und am Balthasar-Maler-Platz bieten sich potentielle Flächen für eine freundliche Bepflanzung an.

MainzZero fordert Sie auf: Mach mit, Steh auf!

Wenden Sie sich an die Stadt und übernehmen

Verantwortung für eine kleine Fläche vor dem Haus.



Wie selbst kleine Maßnahmen den Straßenraum schöner machen können, zeigen diese Fotos von Haupt- und Wohnstraßen aus Utrecht/ Niederlande.

Die **Stadt Utrecht** unterstützt gezielt die Entsiegelung und Bepflanzung im öffentlichen Straßenraum. Schmale, liebevoll gepflegte Beete werden von den Bewohnern angelegt und dauerhaft gepflegt. Teilweise nur 30cm tief. Dies geht natürlich nur wenn der Gehweg breit genug ist und beim Vorliegen der Einwilligung der Stadt als Eigentümerin des öffentlichen Raumes. Der Straßenraum wirkt grün und lebenswert. Hier lässt es sich gut wohnen.



Verödung einer Straße

Nachbarschaften und Straßenleben sterben mit der Zunahme des Autoverkehrs ab. In Nebenstraßen reicht die Zunahme abgestellter Pkws, um den öffentlichen Raum zu entwerten. Eine Nutzung des Straßenraumes zum Sitzen und Ausruhen ist nicht mehr möglich. Nachbarschaftliche Kontakte und Spielen werden sukzessive unterdrückt. Poller verschmälern den Gehweg.

Die Negativspirale verstärkt sich, der Städtische Raum wird unwirtlich und die verbliebenen Reste der Natur verkümmern. In Altstädten heizen sich im Sommer die Wohnungen zu Hitzespots auf.

Auch die Straße ist ein öffentlicher Raum. Aber hier ist kein Platz mehr für Gespräche, Spielen und Verweilen.



Ich arbeite ein Drittel meiner Arbeitszeit für mein Auto

Soziale Folgen

Unter Berücksichtigung aller Kosten sind Autobesitz und -haltung teuer. Arbeitnehmer:innen mit Durchschnittslöhnen und Geringverdiener müssen mehr als ein Drittel ihrer Arbeitszeit allein nur damit verbringen, um ihr Auto zu finanzieren.

Wäre es nicht schöner mehr Zeit für die Familie oder für sich selbst zu haben?

Zu den individuellen Ausgaben summieren sich gesellschaftlichen Kosten, welche die Allgemeinheit trägt. Der Autoverkehr erhält auf Bundesebene Steuersubventionen in der Größenordnung von ca. 60 Milliarden €/ Jahr. Hinzu kommen Unfallkosten rund 12,9 Milliarden €, die von den Versicherten zu tragen sind.

Vorsorge und Schäden der Klimaerwärmung sind dabei nicht berücksichtigt.

Die Autogerechte Planung dient primär den Besserverdienenden

Mainz ist in den vergangenen 25 Jahren um rund 25.000 Einwohner gewachsen.

Darf Mainz weiter wachsen?

Wohl kein Politiker würde sich wohl trauen, nein zu sagen. Ein „WEITER SO“ in der Stadt- und Verkehrsplanung hätte jedoch zur Folge, dass Neubaugebiete auf bisher landwirtschaftlichen Flächen bebaut werden müssten. Damit würden nicht nur wohnungsnaher Naherholungsflächen vernichtet, sondern auch die für Gesundheit und Klima wichtigen Kaltluftströme unterbunden.

Die Stadt Utrecht hat für dieses Dilemma die Erkenntnis gezogen:

Je größer das Wachstum, desto mehr müssen Autobesitz und -nutzung aus der Stadt verdrängt werden. Nur so ist eine Verdichtung flächenschonend möglich, ohne Gesundheit und urbane Lebensqualität zu gefährden. Mobil und schneller ohne Auto ist die Devise. Tatsache ist, dass der Autoverkehr die Gesundheit gefährdet und zu viel Platz verbraucht.

Platzbedarf Auto (Quelle Mobilitätsleitplan Utrecht 2040)

fahrend = 20 x mehr Fläche als eine Tram
parkend = 10 x mehr Fläche als ein Rad

