



Antwort zur Anfrage Nr. 1737/2019 der CDU-Stadtratsfraktion betreffend **Verkehrskonzept Finthen (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. *Welche realistischen Verkehrskonzepte hat die Verwaltung erarbeitet, um eine Verkehrsentlastung in Finthen herbeizuführen?*

Seit dem Jahr 2000 hat sich die Verwaltung mehrfach mit dem Thema einer Umgehungsstraße für die Achse Kurmainz- und Flugplatzstraße auseinandergesetzt und entsprechende Einschätzungen hierzu verfasst. Die letzte umfangreiche Ausarbeitung hierzu stammt aus dem Jahr 2010, aus der nachfolgend zitiert wird:

„Die vorliegende Datenzusammenstellung spiegelt für die zurückliegenden Jahre seit der letzten umfangreichen Verkehrserhebung im Jahr 2000 die Entwicklung der Verkehrsbelastungen im Stadtteil [wider]. Es wird deutlich, dass seitdem nur geringfügige Veränderungen aufgetreten sind. Ein oftmals „gefühlter“ Verkehrsanstieg lässt sich anhand der Daten nicht nachweisen.

Weiterhin resultiert der überwiegende Teil der MIV-Belastungen aus den Einwohnern Finthens selbst. Nennenswerter Durchgangsverkehr findet nur auf der Achse der L419 statt. Dessen Anteil wird aber vor Ort in Relation zum Gesamtverkehr subjektiv überschätzt.“

Auch die Auswertung von Verkehrsbelastungen der Jahre 2010 bis einschließlich 2018 weisen darauf hin, dass die Verkehrsmengen, die sich aus den westlich angrenzenden Bereichen ergeben, sich nicht wesentlich verändert haben. Es ist insofern weiterhin davon auszugehen, dass der Großteil der östlich Finthens die Kurmainzstraße befahrenden, deutlich mehr als 20.000 Kfz/24h im Querschnitt ihre Quellen und Ziele in Finthen selbst haben. Eine zwingende Notwendigkeit zur Planung einer Umgehungsstraße ist auch nach den neuesten Zahlen nicht erkennbar.

Im Mittel Kfz/24h (Mo-Fr)	Richtung Finthen	Richtung Wackernheim
2010	3.500	3.850
2011	3.950	3.920
2012	3.870	3.730
2013	3.560	3.450
2014	3.880	3.860
2016	3.370	3.640
2018	3.400	3.540

Ungeachtet dessen sei daran erinnert, dass alle in den vergangenen Jahrzehnten durchgeführten planerischen Überlegungen wegen konkurrierender Interessen (z.B. Naturschutz) nicht sinnvoll weiterverfolgt werden konnten. Selbst die sogenannte „Westtangente“ wurde bei der Genehmigung des wirksamen Flächennutzungsplanes durch die Aufsichtsbehörde von der Genehmigung ausgenommen. Die so genannte Südumgehung scheidet aus Naturschutzgründen ebenso aus wie eine Westumgehung.

2. Wie ist der Stand bezüglich einer Umgehungsstraße im Flächennutzungsplan?

Wie unter 1. dargestellt, sind im Flächennutzungsplan derzeit keine Alternativtrassen dargestellt.

3. Wird die Verkehrsführung aufgrund des steigenden Aufkommens verändert, z.B. durch mehr Einbahnstraßen und/oder veränderte Ampelschaltungen?

Derartige Maßnahmen sind zurzeit nicht geplant und nach Auffassung der Verwaltung auch nicht zielführend. Einbahnstraßen führen i.d.R. zu Umwegen, die die Verkehrsbelastung der Straßenabschnitte in der Summe vergrößern. Auch Ampelschaltungen, die auf eine Pfortnerung der Verkehrsströme hinzielen, würden voraussichtlich den lokalen Verkehr stärker negativ beeinflussen als die Vorteile durch eine Verkehrsverlagerung, die in sehr begrenztem Umfang zu erwarten wären.

4. Ist die Ausweitung des ÖPNV innerhalb Finthens, der Römerquelle und des Layenhofs geplant?

Mit dem Liniennetz 2020, das ab 15.12.2019 von der MVG gefahren wird, erhält Finthen eine zusätzliche Direktverbindung nach Gonsenheim/Bahnhof und zum Münchfeld. In der Hauptverkehrszeit entsteht auf der Buslinie 56 ein gleichmäßiger 30-Minuten-Takt zum Layenhof. Für Fahrten zwischen Römerquelle und dem Ortskern wird im Laufe des kommenden Jahres ein so genannter „On-demand-Verkehr“ als Pilotprojekt eingerichtet.

5. Hat die Verwaltung Gespräche mit der Stadt Ingelheim über die Linienführung, Taktung und Frequenz des ÖPNV aufgenommen?

Der Kontakt erfolgte seitens der MVG. Für die Beauftragung des ÖPNV ab 2022 an die MVG wird die Linie 56 nach Ingelheim verlängert. Dies entspricht auch dem ÖPNV-Konzept des Landkreises. Die Linienführung soll direkt nach Ingelheim-Ost führen und stündlich diese Relation bedienen.

6. *Sind Park-and-Ride Möglichkeiten Gegenstand der Gespräche mit der Stadt Ingelheim?*

P+R-Anlagen außerhalb der Stadtgrenzen können von der städtischen Verwaltung nicht aktiv vorangetrieben werden. Aus fachlicher Sicht machen P+R-Anlagen vor allem Wohnortsnah an Bahnstrecken im Umland Sinn. Eine externe Untersuchung zu P+R-Potentialen in Mainz hat dies bestätigt. Grund ist, dass der Zeitverlust bei Umstieg an der Stadtgrenze verglichen mit der Dauer des Restweges zu hoch ist.

Das Verkehrsdezernat der Stadt Mainz hat das Land sowie die Landkreise Alzey-Worms und Mainz-Bingen angeschrieben und um Prüfung weiterer P+R-Anlagen an Bahnstrecken im Umland zu prüfen. P+R-Standorte in Finthen selbst lassen sich im Umfeld der Straßenbahn leider nicht finden, sodass dieses Thema derzeit nicht im Fokus steht.

Mainz, 19.11.2019

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete