

# Verkehrsuntersuchung Mainz-Hechtsheim 2013

## Aktuelle Verkehrssituation und rückblickende Verkehrsentwicklung

61-Stadtplanungsamt  
Abteilung Verkehrswesen

Amtsleiter: G.Ingenthron

Februar 2014

# Verkehrsuntersuchung Mainz-Hechtsheim 2013

## Aktuelle Verkehrssituation und rückblickende Verkehrsentwicklung

61-Stadtplanungsamt  
Abteilung Verkehrswesen

Amtsleiter: G.Ingenthron

**Bearbeitung :** Charles Franck  
Wilfried Rossellit  
Alf Happel  
Armin Schroeders  
**Februar 2014**

## Inhalt

Aufgabenstellung	Seite 1
Erhebungsstellen in und um Mainz-Hechtsheim	Seite 2
Eröffnung Möbel-Martin und Ludwig-Erhard-Straße	Seite 2
Prognoseentwicklung A60-Mainzer Ring	Seite 7
Entwicklung der L425-Rheinhessenstraße	Seite 8
Entwicklung der K13-Zur Laubenheimer Höhe	Seite 9
Innerörtliche Verkehrssituation Mainz-Hechtsheim	Seite 10
Statistische Kenndaten	Seite 13
Fazit	Seite 14

## Aufgabenstellung

Mit der Ansiedlung des Möbelhauses Martin im Gebiet der heutigen beiden Bebauungspläne He116 und He124 waren im Kontext der Bebauungsplanverfahrens (He124, neu als Teilgebiet des alten He116, sowie He116, Änderung) und aufgrund des dazu erstellten Verkehrsgutachtens<sup>1</sup> heftige Diskussionen, insbesondere im nahe gelegenen Stadtteil Mainz-Hechtsheim, verbunden. Es wurde ein erheblicher ortsfremder Durchgangsverkehr befürchtet und die Aussagen des Verkehrsgutachtens in Frage gestellt.

Erschwert wurde diese Diskussion durch die Tatsache, dass bis wenige Wochen vor Eröffnung des Möbelhauses seitens des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) nicht sichergestellt werden konnte, dass bis dahin die A60-Anschlussstelle Hechtsheim-Ost, nach rd. 8-jähriger Bauzeit, wieder eröffnet und für den Verkehr freigegeben ist. Letztlich wurde sie am 12.08.2012 freigegeben und Möbel-Martin eröffnete drei Tage später am 15.08.2012.

Seitens der Verkehrsverwaltung, die das v.g. Gutachten fachlich begleitete und mit Daten aus dem umfangreichen Bestand vorhandener automatischer Zählstellen unterstützte, wurde aufgrund der komplexen Verkehrssituation gegenüber dem Ortsbeirat eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung zugesagt. Gerade in der Eröffnungsphase des Möbelhauses wurde ein nahezu täglicher Informationsaustausch sichergestellt. Bereits im August 2012, noch in der Eröffnungsphase des Möbelhauses, wurde gegenüber der Landesverwaltung eine Ausarbeitung zur Leistungsfähigkeit und der Prognosevarianz der Ludwig-Erhard-Straße und der Anschlussstelle A60-Hechtsheim-West vorgelegt<sup>2</sup>. In einer Antwort auf die Anfrage 1706/2012 der CDU-Ortsbeiratsfraktion für die Ortsbeiratssitzung am 06.06.2013 konnten erste vergleichende Belastungswerte vorgelegt werden, die bereits deutlich aufzeigten, dass sich die Ansiedlung des Möbelhauses nicht negativ auf die Wohnbevölkerung des Stadtteils auswirkte. Vielmehr hat das vorhandene Hauptstraßennetz mit L425-Rhein Hessenstraße, vor allem aber mit der Ludwig-Erhard-Straße, als direkter Zubringer zur A60-Mainzer Ring und der A60-Anschlussstelle Hechtsheim-West, diese Neuverkehre aufgenommen. Bereits damit konnten die Aussagen des Gutachtens von HEINZ + FEIER verifiziert werden.

Trotzdem wurde seitens der Verkehrsverwaltung eine auf den gesamten Stadtteil konzipierte Erhebung zugesagt, deren Durchführung sich allerdings aus organisatorischen Gründen erst im Herbst 2013 realisieren ließ. Dies ist allerdings nicht als Nachteil zu sehen, denn rd. 13 Monate nach Eröffnung des Möbelhauses und Wiederinbetriebnahme der A60-Anschlussstelle Hechtsheim-Ost lassen sich dadurch stabile Aussagen hinsichtlich der stattgefundenen Verkehrsverlagerungen treffen. Die Ergebnisse dieser im September 2013 durchgeführten Erhebungen, sowie die Verkehrsentwicklungen an den automatischen Erhebungsstellen rund um den Stadtteil Mainz-Hechtsheim werden vorliegend vorgestellt.

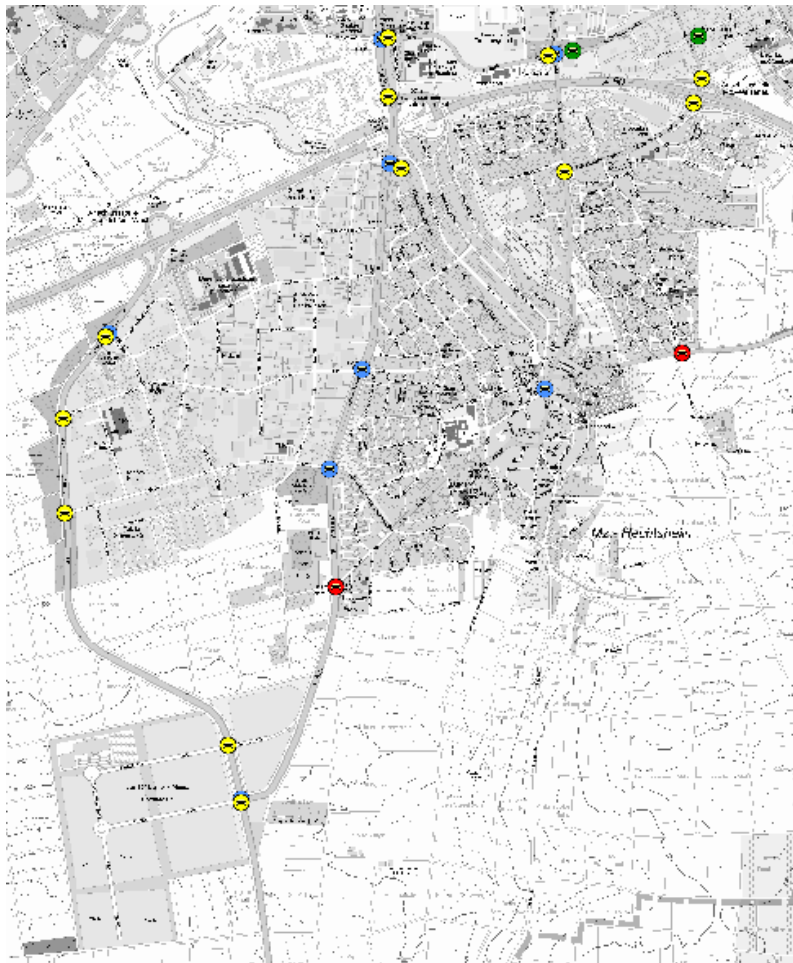
---

<sup>1</sup> Untersuchung zur Notwendigkeit eines 4-spurigen Ausbaues der Ludwig-Erhard-Straße (Westumgehung Hechtsheim), Büro HEINZ + FEIER GmbH, Wiesbaden, im Auftrag der Grundstücksverwaltungsgesellschaft der Stadt Mainz (GVG), Oktober 2010

<sup>2</sup> Überlegungen zur Varianz der Prognose Ludwig-Erhard-Straße im Kontext des Bebauungsplanes He116 + Erste Erkenntnisse nach Fertigstellung A60-Tunnel und Eröffnung des Möbelhauses Martin, Stadt Mainz, 61-Stadtplanungsamt, August 2012

## Erhebungsstellen in und um Mainz-Hechtsheim

Die Verkehrsverwaltung der Stadt Mainz verfügt seit Jahren über ein System kontinuierlicher Verkehrserfassungen, die vorwiegend automatisiert über installierte Zählstreifen und/oder automatische, flexibel einsetzbare Erfassungssysteme durchgeführt werden. Ergänzt wird dieses System durch punktuelle, manuell durchgeführte Erhebungen mittels engagiertem, externem Zählpersonal. Die nachfolgende Karte zeigt die der vorliegenden Ausarbeitung zugrunde liegenden Erfassungsstellen.



Art	Kfz	Lkw	Rad	Fußgänger
dzst				
manuell				
nc90				
pr820				

## Eröffnung Möbel-Martin und Ludwig-Erhard-Straße

Die Barcelonaallee, als eine der Haupteerschließungsachsen der beiden Bebauungspläne He116 und He124, war vor Eröffnung des Möbelhauses nur temporär infolge Messeveranstaltungen, Oktoberfest und P&R-Nutzung der Messeparkplätze zu Fußballheimspielen von Mainz05 belastet. Im Jahresmittel resultierten daraus rd. 700 Kfz/24h als DTV<sup>3</sup>-Tagesquerschnittsverkehr. Mit Eröffnung des Möbelhauses stieg diese Belastung auf heute rd. 3.600 Kfz/24h im Querschnitt an. Dabei liegt dieser Wert ganz untypisch höher als der durchschnittliche werktägliche Verkehr (DTVw<sup>4</sup>), bedingt durch das hohe samstägliche Verkehrsaufkommen des Möbelhauses. Samstags liegt heute die durchschnittliche Tagesbelastung bei rd. 6.300 Kfz/24h, also nahezu doppelt so hoch wie montags bis freitags.

<sup>3</sup> Durchschnittlicher-Täglicher-Verkehr (= Mittelwert über alle Tage des Jahres)

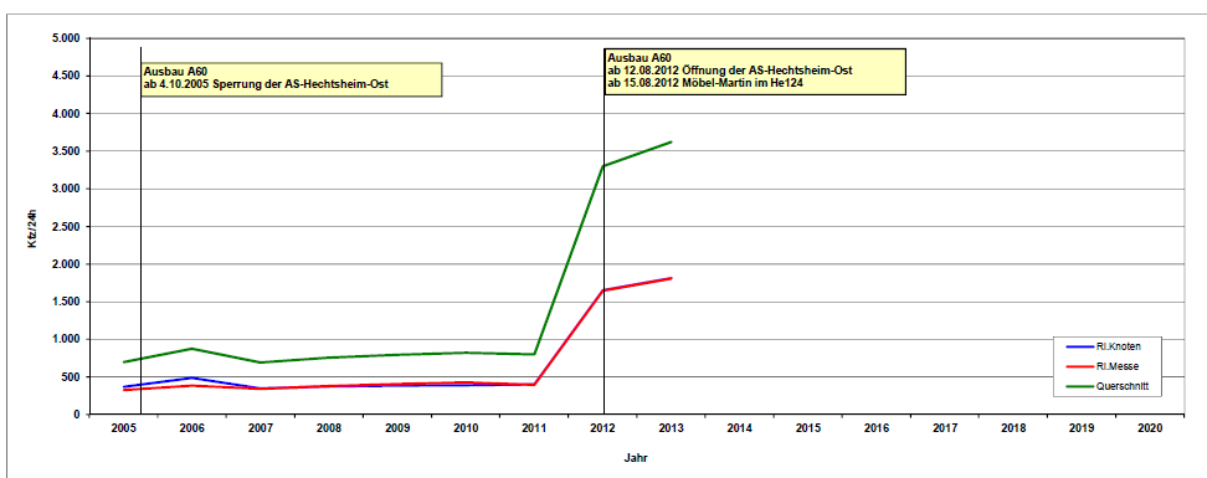
<sup>4</sup> Durchschnittlicher-Täglicher-Verkehr, werktags (= Mittelwert über alle Montage-Freitage außerhalb der Ferienzeiten)

Fußball-P&R sowie die RAM-Regio samstags herausgerechnet, liegt die samstägliche Belastung der Barcelonaallee heute bei rd. 5.300 Kfz/24h. Im Kontext der jährlichen Rheinland-Pfalz-Ausstellung (RAM-Regio) wächst die Querschnittsbelastung werktags aber auf rd. 10.000 Kfz/24h und samstags auf bis zu 12.000 Kfz/24h an.

Nach den ersten beiden Eröffnungswochen im August 2012, bei denen Wochentagswerte von rd. 6.500-7.200 Kfz/24h und Samstagswerte von bis zu 16.500 Kfz/24h erreicht wurden, hat sich die v.g. Normalbelastung recht schnell eingestellt. Zehn Wochen nach Eröffnung hatten sich die Belastungen bereits deutlich dem heutigen Niveau genähert, mit Wochentagswerten von rd. 3.800-4.200 Kfz/24h und Samstagswerten von rd. 8.000-8.500 Kfz/24h). Für eine Detailbetrachtung siehe<sup>5</sup>.

### Verkehrsdaten Mainz

Belastungsentwicklung der DZST - Ludwig-Erhard - Str. / He116-Messe - Q2 - west  
 DTV - *gesamt* im Jahresmittel



Jahr	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
RI.Knoten	374	499	350	376	388	391	404	1.652	1.815							
RI.Messe	328	388	344	382	412	431	399	1.650	1.811							
Querschnitt	702	876	694	759	800	822	803	3.302	3.627							

Damit entspricht das heutige werktägliche Verkehrsaufkommen des Möbelhauses nahezu exakt den im Verkehrsgutachten von HEINZ + FEIER prognostizierten Werten (3.686 Kfz/24h Prognose / 3.600 Kfz/24h Istwert). Die durchschnittliche samstägliche Belastung ist darin allerdings leicht unterschätzt (4.640 Kfz/24h Prognose / 5.300 Kfz/24h Istwert).

Dieses neue Verkehrsaufkommen des Möbelhauses wird nahezu vollständig über die Ludwig-Erhard-Straße und über die A60-Anschlussstelle Hechtsheim-West abgewickelt. Dies belegen die nachfolgenden Grafiken der Langzeitbeobachtungen an der L425-Rheinhessenstraße, sowie der Ludwig-Erhard-Straße.

Die Belastung der L425-Rheinhessenstraße im Abschnitt entlang Hechtsheim hat deutlich seit Verkehrsfreigabe der Ludwig-Erhard-Straße im Januar 2003 abgenommen. Siehe dazu auch die Ausarbeitung aus 2003 der Verkehrsverwaltung<sup>6</sup>. Obwohl die L425-Rheinhessenstraße südlich Hechtsheim, im Abschnitt bis zum Abzweig L413-Töngesstraße(Ebersheim) um rd. 7 % im DTVw zunahm, haben sich damals im Abschnitt Hechtsheim rd. 36% des Verkehrs auf die Ludwig-Erhard-Straße verlagert. Auch eine Verlagerung des Quell-/Zielverkehrs im Schwerverkehr des

<sup>5</sup> Verkehrsdaten Mainz – Barcelonaallee, Vergleich der Prognosebelastungen mit den IST-Belastungen 2012 nach Eröffnung Möbel-Martin am 15.08.2012, Stadt Mainz, 61-Stadtplanungsamt (Datei: barcelonaallee\_vergleich\_prognose\_2012aug-2013jan.pdf)

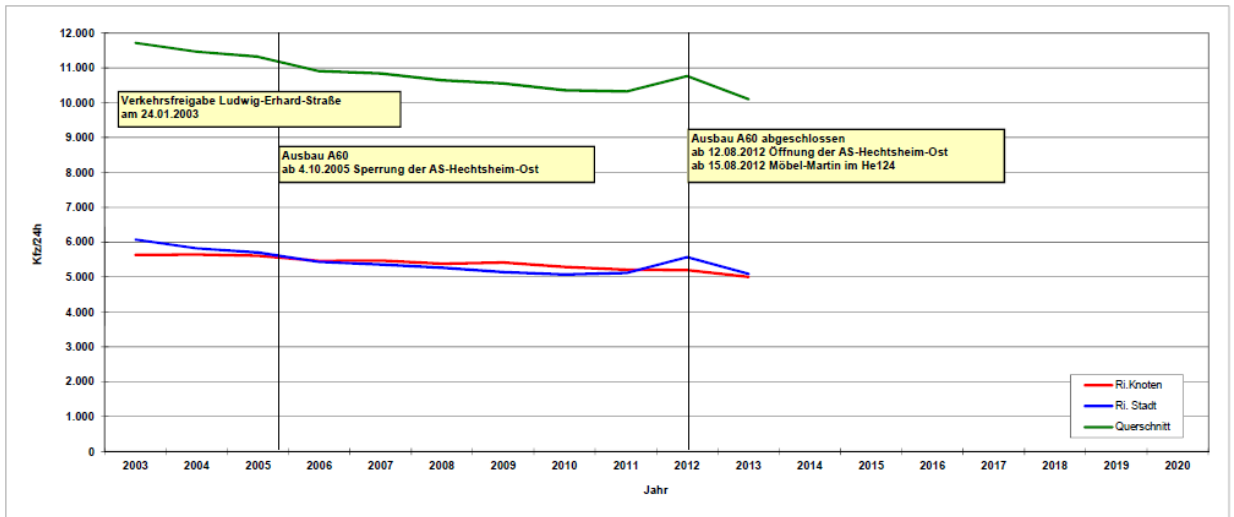
<sup>6</sup> Verkehrsuntersuchung Ludwig-Erhard-Straße, Stadt Mainz, 68-Amt für Verkehrswesen, September 2003

Gewerbegebietes Hechtsheim-West von der A60-Anschlussstelle Hechtsheim-Ost hin zur A60-Anschlussstelle Hechtsheim-West ließ sich mit rd. 54% damals nachweisen.

Infolge des Ausbaues der A60, verbunden mit der rd. 8-jährigen Schließung der A60-Anschlussstelle Hechtsheim-Ost, hat sich die Belastung kontinuierlich weiter verringert. Die Wiedereröffnung im August 2012, verbunden mit der Eröffnung des Möbelhauses hat nur zu einem kurzen Anstieg des werktäglichen DTV in 2012 geführt.

**Verkehrsdaten Mainz**

Belastungsentwicklung der DZST - 0608 ( 9658 ) Ludwig-Erhard-Straße / L425-Rheinessenstraße - Q2 Rheinessenstraße ost  
 DTV - Mo-Fr im Jahresmittel

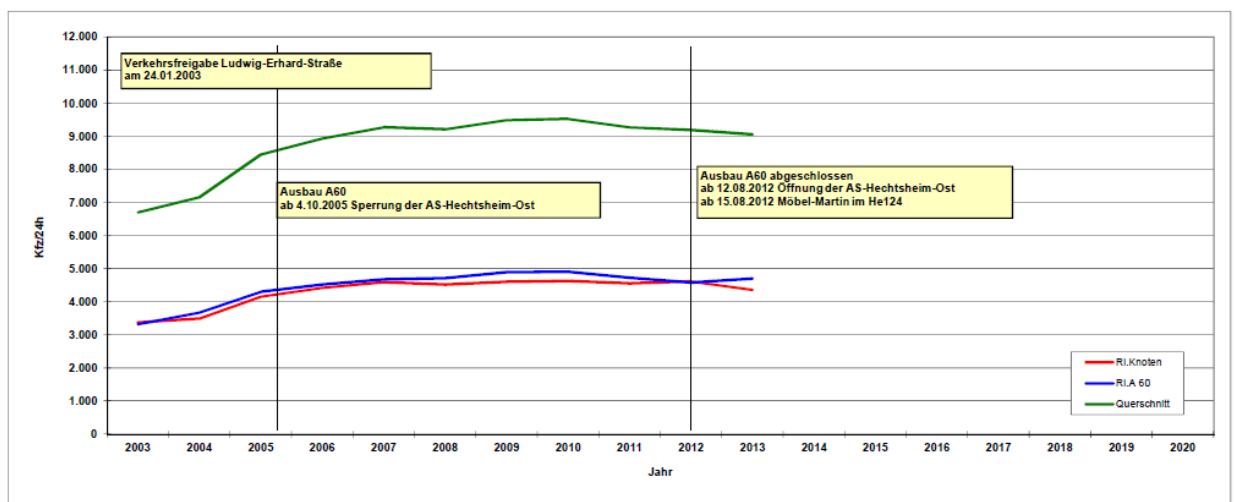


Jahr	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
RI.Knoten	5.638	5.639	5.612	5.464	5.478	5.376	5.411	5.286	5.211	5.193	5.002							
RI. Stadt	6.080	5.822	5.703	5.430	5.353	5.268	5.136	5.066	5.113	5.579	5.095							
Querschnitt	11.717	11.462	11.315	10.900	10.831	10.644	10.547	10.352	10.324	10.771	10.097							

Umgekehrt sind diese Verkehrsentwicklungen im Südabschnitt der Ludwig-Erhard-Straße seit 2003 als Verkehrszunahmen auszumachen.

**Verkehrsdaten Mainz**

Belastungsentwicklung der DZST - 0608 (ex9658) Ludwig-Erhard-Straße / L425-Rheinessenstraße Q1-nord  
 DTV - gesamt im Jahresmittel



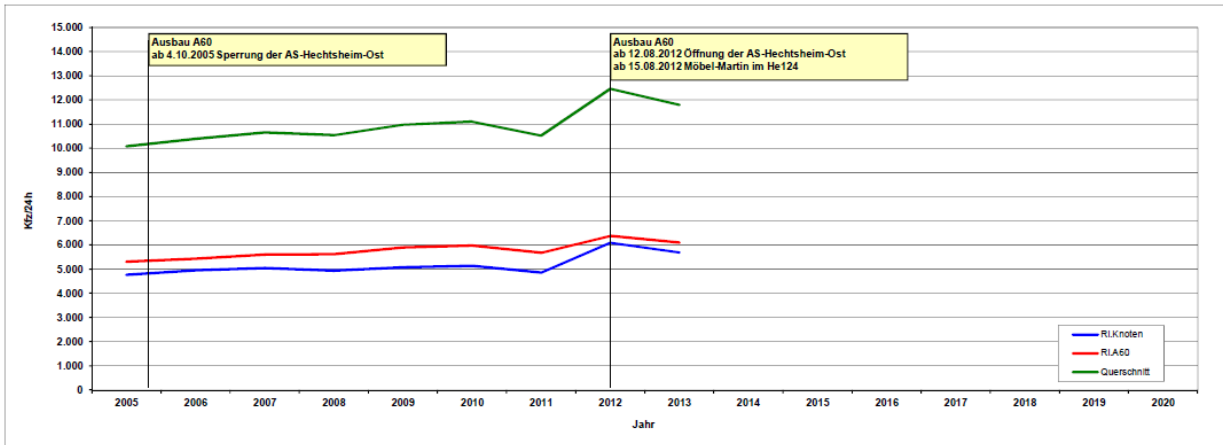
Jahr	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
RI.Knoten	3.371	3.485	4.150	4.422	4.594	4.512	4.603	4.629	4.554	4.612	4.359							
RI.A 60	3.328	3.675	4.297	4.516	4.676	4.703	4.889	4.899	4.721	4.577	4.695							
Querschnitt	6.697	7.160	8.447	8.938	9.270	9.215	9.492	9.528	9.276	9.189	9.054							

Die Eröffnung des Möbelhauses hat an diesem seit 2003 existierenden Verkehrsbild nichts

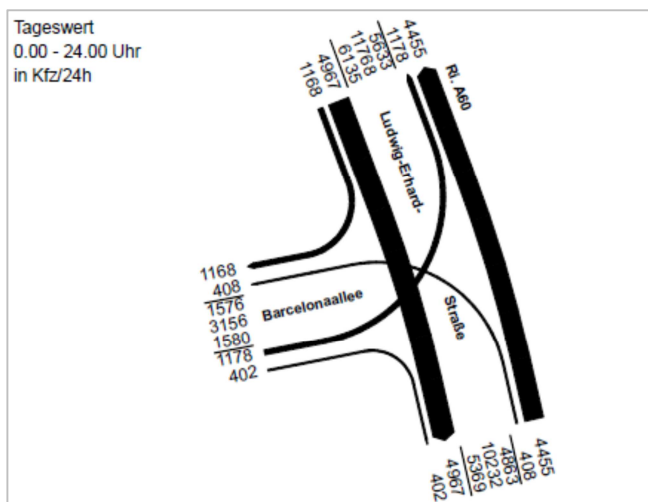
Signifikantes verändert. Der Ziel-/Quellverkehr wird nahezu vollständig über den nördlichen Teil der Ludwig-Erhard-Straße abgewickelt, wie die folgende Belastungsentwicklung aufzeigt.

**Verkehrsdaten Mainz**

Belastungsentwicklung der DZST - Ludwig-Erhard-Str. / Barcelonaallee-Messe - Q1-nord  
 DTV - Mo-Fr im Jahresmittel



Der Belastungssprung in 2012 ist hier deutlich nachweisbar, ebenso wie die jetzt in 2013 höhere Querschnittsbelastung gegenüber den Vorjahren bis 2011.



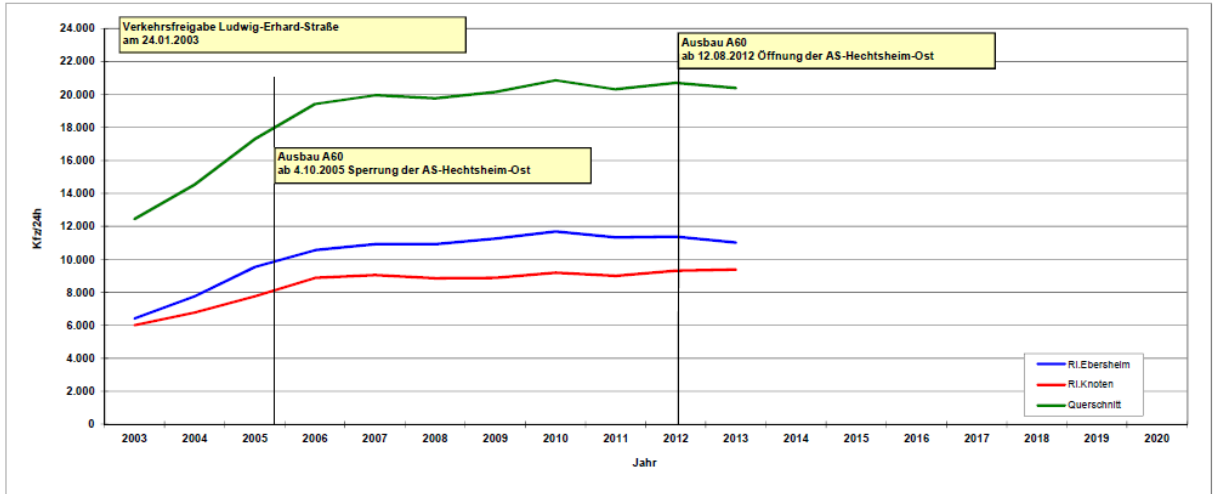
Auch das Knotenstrombelastungsbild eines normalen Werktages macht dies deutlich. Rd. 75% des Quell-/Zielverkehrs der Barcelonaallee ist nach Norden zur A60 hin orientiert oder kommt von dort.

Im Nordabschnitt der Ludwig-Erhard-Straße lässt sich dagegen die Mehrbelastung infolge des Möbelhauses nicht mehr ausmachen. Dies hängt zusammen mit der gleichzeitig ab August 2012 infolge der Verkehrsfreigabe der A60-Anschlussstelle Hechtsheim-Ost stattgefundenen (und immer noch weiterhin stattfindenden) Rückverlagerung von Verkehren der A60-Anschlussstelle Hechtsheim-West nach A60-Anschlussstelle Hechtsheim-Ost. Die Mehrbelastung infolge Möbel-Martin wird kompensiert durch die gleichzeitig stattgefundenen Verlagerungen.



**Verkehrsdaten Mainz**

Belastungsentwicklung der DZST - 0651 (ex9659) Ludwig-Erhard-Straße / Dekan-Laist-Straße - Q3-süd  
 DTV - Mo-Fr im Jahresmittel



Jahr	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
RLEbersheim	6.431	7.781	9.540	10.550	10.931	10.918	11.261	11.679	11.332	11.374	11.008							
RIKnoten	6.021	6.778	7.768	8.870	9.037	8.845	8.885	9.199	8.990	9.321	9.383							
Querschnitt	12.452	14.559	17.308	19.420	19.968	19.783	20.146	20.878	20.322	20.698	20.382							

Die Belastung der A60-Anschlussstelle Hechtsheim-Ost hat heute allerdings bei Weitem noch nicht das Niveau vor Schließung und Umbau erreicht, wie die nachfolgende Langzeitentwicklung aufzeigt.

**Verkehrsdaten Mainz**

Belastungsentwicklung der DZST - 0840 (ex9800) A60-Anschluß Hechtsheim-Ost - Q3 Auf-/Abfahrt A60  
 DTV - Mo-Fr im Jahresmittel

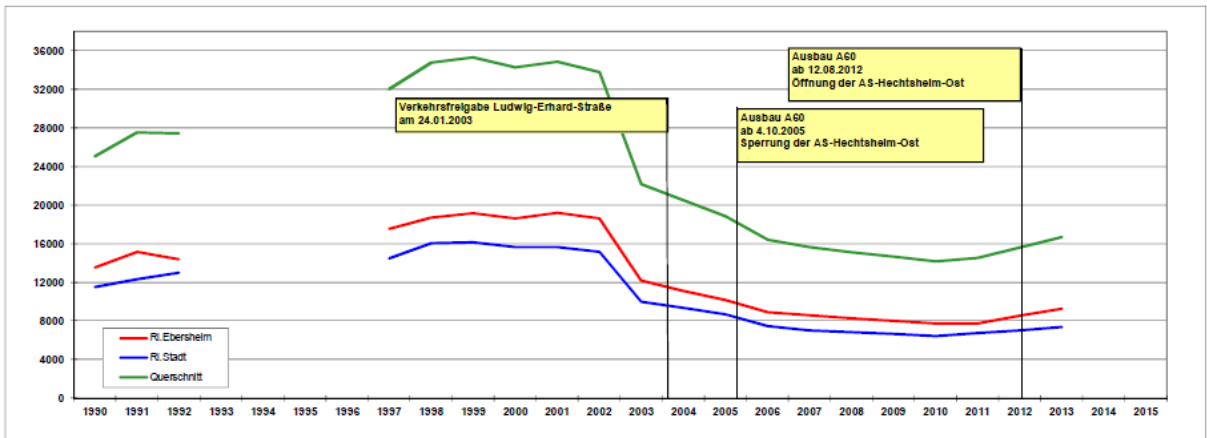


Jahr	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
RLA60								11189	12040	13384	13817	15321		15499	15776	15299	14871	16140	15960	15739	15361	14637	9464	8783	8157	8157	3825	5198								
RIKreuzung								11383	12155	12761	13628	15196		14833	16928	16240	16278	17044	17198	17279	16816	16310	9928	9315	9115	9115	5595	7160								
Querschnitt								22872	24195	26144	27445	30507		30332	32704	31538	31150	33184	33148	33018	32176	30947	19392	18098	17273	17273	9520	12368								

Ebenso stellt sich die Langzeitentwicklung der L425-Rheinhessenstraße im Abschnitt des 4-spurigen Ausbaus entlang Hechtsheim dar. Auch hier werden seit Wiedereröffnung der A60-Anschlussstelle Hechtsheim-Ost heute noch nicht die Belastungswerte wie in 2005 erreicht.

**Verkehrsdaten Mainz**

Belastungsentwicklung der DZST - 0600 (ex9632 ) Rheinhessenstraße / Neue Mainzer Straße - Q2 L425-Rheinhessenstraße  
 DTV - Mo-Fr im Jahresmittel



Jahr	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ri.Ebersheim	13539	15193	14424					17563	18718	19164	18628	19206	18622	12214	11117	10161	8935	8594	8288	8042	7730	7768	8584	9297		
Ri.Stadt	11637	12349	13010					14502	16054	16173	15658	15658	15157	9995	9391	8683	7486	7054	6840	6659	6465	6777	7021	7387		
Querschnitt	25076	27542	27434					32065	34772	36337	34286	34864	33779	22209	20508	18844	16421	15648	15128	14701	14194	14545	15604	16653		

**Prognoseentwicklung der A60-Mainzer Ring**

In diesem Kontext scheint ein Exkurs zu den seitens des Landes im Rahmen der Planfeststellungsunterlagen 1999 zum Ausbau des Mainzer Ringes (Abschnitt Hechtsheim) vorgelegten Prognosezahlen für 2015 angebracht.

Für den Abschnitt zwischen A60-AK-Mainz und A60-Anschlussstelle Hechtsheim-West wurden damals für das Jahr 2015 je Richtung rd. 53.000 Kfz/24h (DTVDi-Do) prognostiziert. Heute weist dieser Abschnitt eine Richtungsbelastung von rd. 44.000 Kfz/24h auf, also deutliche 20% oder rd. 11.000 Kfz/24h je Fahrtrichtung weniger. Dieser Zuwachs wird auch in dem noch bis zur Prognose ausstehenden Jahr nicht erreicht werden.

Noch gravierender fällt die Diskrepanz zwischen Prognosebelastung und heutiger Belastung an den beiden A60-Anschlussstellen Hechtsheim-Ost und Hechtsheim-West aus. Waren für 2015 als Prognose von 1999 für Hechtsheim-Ost rd. 32.500 Kfz/24h als DTVw vorhergesagt, so lag die Belastung im Jahr 2005, also vor Schließung, bei rd. 21.500 Kfz/24h und liegt heute bei rd. 12.400 Kfz/24h. Hier ist allerdings zu berücksichtigen, dass sich immer noch Verkehre von Hechtsheim-West nach -Ost verlagern. So betrug der Anstieg zwischen Wiedereröffnung im August 2012 bis Ende 2013 rd. 2.700 Kfz/24h (= 28%), von rd. 9.700 auf heute 12.400 Kfz/24h im Werktags-DTVw. Die Prognosewerte werden hier also weit verfehlt.

Beim A60-Anschluß Hechtsheim-West stellt sich das Belastungsbild genau gegensätzlich dar. Wurde in den Planfeststellungsunterlagen von 1999 von einer Prognosebelastung im Jahr 2015 von rd. 20.800 Kfz/24h ausgegangen, wurde dieser Wert bereits in 2005, noch mit offenem A60-Anschluß Hechtsheim-Ost, überschritten (21.500 Kfz/24h). In 2011 bei geschlossenem A60-Anschluß Hechtsheim-Ost und ohne Mehrbelastung Möbelhaus, wurde ein werktäglicher DTVw von rd. 31.250 Kfz/24h erreicht. In 2013 nun liegt sie bei rd. 29.000 Kfz/24h.

Im oben erwähnten Verkehrsgutachten von HEINZ+FEIER sind bei kompletter Umsetzung der beiden Bebauungspläne He116 und He124 für diesen nördlichen Abschnitt der Ludwig-Erhard-Straße für das Jahr 2020 rd. 32.600 Kfz/24h prognostiziert. Für einen Messerwerktag mit RAM-Regio gar 39.150 Kfz/24h als extremer Werktagsverkehr. Diese Abweichungen sollten jedoch kein Grund zur

Beunruhigung sein. Es wird sich in den nächsten Jahren weiterhin Verkehr von den Anschlussstellen Hechtsheim-West nach Hechtsheim-Ost verlagern, die beide zusammen quasi als „kommunizierende Röhren“ funktionieren und je nach Kapazität und/oder Detailquellen und –zielen im Gewerbegebiet Hechtsheim-West die künftige Gesamtverkehrsmenge gemeinsam aufnehmen können. Eine Zusatzbelastung für die Hechtsheimer Bevölkerung resultiert daraus nicht.

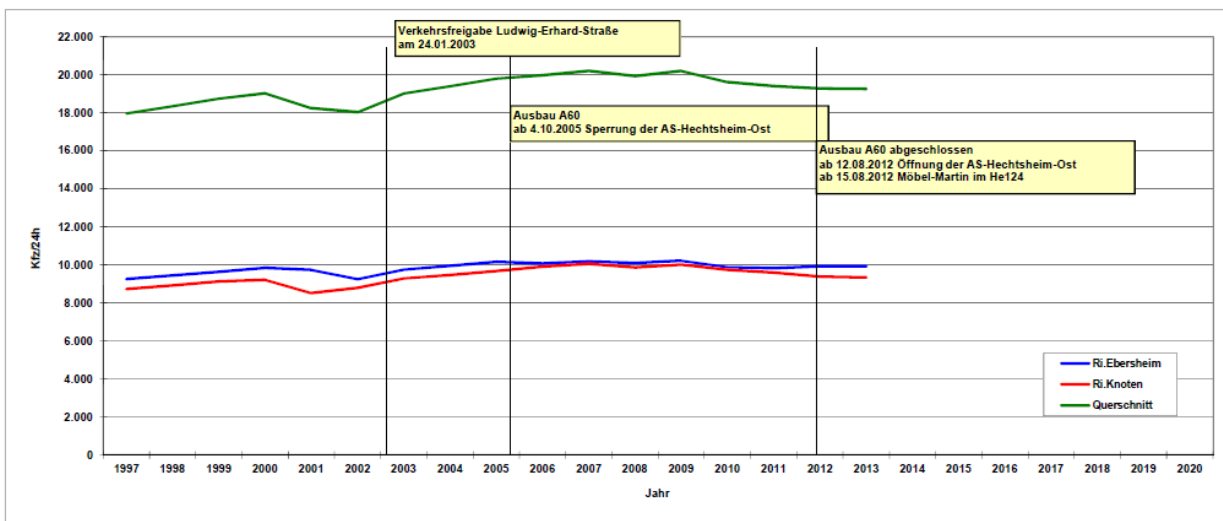
### Entwicklung der L425-Rhein Hessenstraße südlich Hechtsheim

Dieser Abschnitt der L425-Rhein Hessenstraße war in den Neu- und Änderungsverfahren zu den beiden genannten Bebauungsplänen He116 und He124 vor allem Gegenstand der Diskussionen mit dem LBM, da das bereits mehrfach zitierte Verkehrsgutachten von HEINZ + FEIER auch für diesen Abschnitt Prognosezunahmen ausweist und der LBM explizit einen Leistungsnachweis für die Lichtsignalanlage L413/L425 einforderte, ggfs. einen Ausbau aufgrund der Ansiedlung des Möbelhauses.

Zwar hat die Verkehrsfreigabe der Ludwig-Erhard-Straße im Januar 2003 die Attraktivität dieser rheinhessischen Hauptverkehrsachse erhöht und die Belastung ist in den Folgejahren bis 2005 auch kontinuierlich bis auf rd. 20.000 Kfz/24h angestiegen. Nicht zuletzt auch infolge Baugebietserweiterungen im rheinhessischen Umland, sowie im Stadtteil Mainz-Ebersheim. Seitdem blieb diese Belastung allerdings auf nahezu konstantem Niveau und hat in den letzten Jahren eine leicht fallende Tendenz. Weder die Sperrung der A60-Anschlussstelle Hechtsheim-Ost, noch die Eröffnung des Möbelhauses haben sich hier signifikant ausgewirkt, wie die nachfolgende Grafik veranschaulicht.

#### Verkehrsdaten Mainz

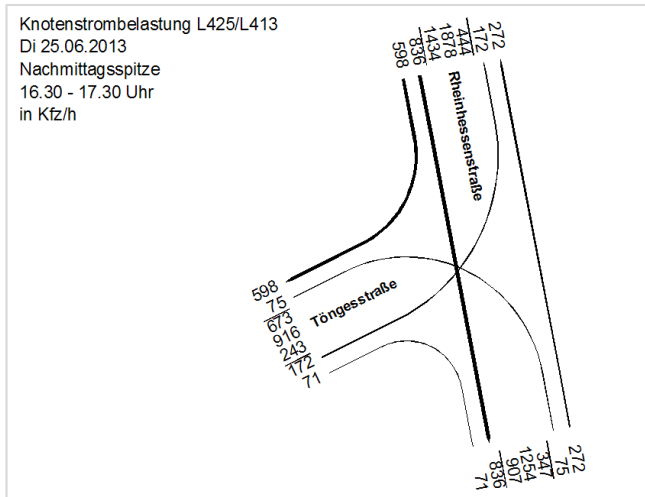
Belastungsentwicklung der DZST - 0608 ( 9658 ) Ludwig-Erhard-Straße / L425-Rhein Hessenstraße - Q3-süd  
 DTV - Mo-Fr im Jahresmittel



Jahr	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Ri.Ebersheim	9.246	9.429	9.621	9.820	9.726	9.244	9.739	9.842	10.145	10.075	10.162	10.084	10.204	9.884	9.806	9.912	9.923								
Ri.Knoten	8.711	8.914	9.118	9.194	8.517	8.780	9.279	9.454	9.662	9.898	10.040	9.848	9.998	9.718	9.587	9.366	9.322								
Querschnitt	17.956	18.343	18.739	19.020	18.243	18.023	19.019	19.396	19.807	19.973	20.202	19.931	20.201	19.803	19.393	19.278	19.245								

Die eigentliche Verkehrsproblematik dieses Abschnittes liegt in den Spitzenstundenbelastungen vormittags stadteinwärts und nachmittags stadtauswärts. Hier wird die Leistungsfähigkeit sowohl der Strecke, als auch der beiden begrenzenden Lichtsignalanlagen (Knoten L413/L425 und L425/L.-Erhard-Str.) durch mehrere Faktoren eingeschränkt. Vor allem die ungünstige Lage der ÖPNV-Haltestelle „Messe-Ost“ stadtauswärts, in Verbindung mit der FG- und WW-Lichtsignalanla-

ge<sup>7</sup> am Wirtschaftsweg der Gemarkung „Hinterm Speß“ wirkt sich in diesen Verkehrsspitzen negativ aus. Es erscheint aus verkehrstechnischer Sicht nahezu schizophren, den Knotenpunktbereich L425/L.-Erhard-Straße 5-spurig auszubauen, um die Leistungsfähigkeit direkt südlich davon dann durch einen „Flaschenhals mit Sperrhahn“ einzuschränken. Hier sollte dringend über Lösungen nachgedacht werden. Auch die Lichtsignalanlage L425/L413 (Abzweig Ebersheim) erscheint optimierbar, indem bspw. die geringen Linksabbiegerströme aus Richtung Süden nachmittags teilunterdrückt werden.



Rd. 80 Kfz/h unterbrechen in jedem Umlauf nachmittags den starken nach Süden gerichteten Strom von rd. 850 Kfz/h, was zu den erheblichen Rückstauerscheinungen stadtauswärts beiträgt, die sich teilweise bis hin zum Knoten L425/L.-Erhard-Straße auswirken. Durch die v.g. ÖPNV-Haltestellensituation „Messe-Ost“ bedingt, werden die Verflechtungsvorgänge stadtauswärts von 2 auf 1 Spur noch zusätzlich unterbrochen, was dann phasenweise zu einem vollständigen Zusammenbruch der

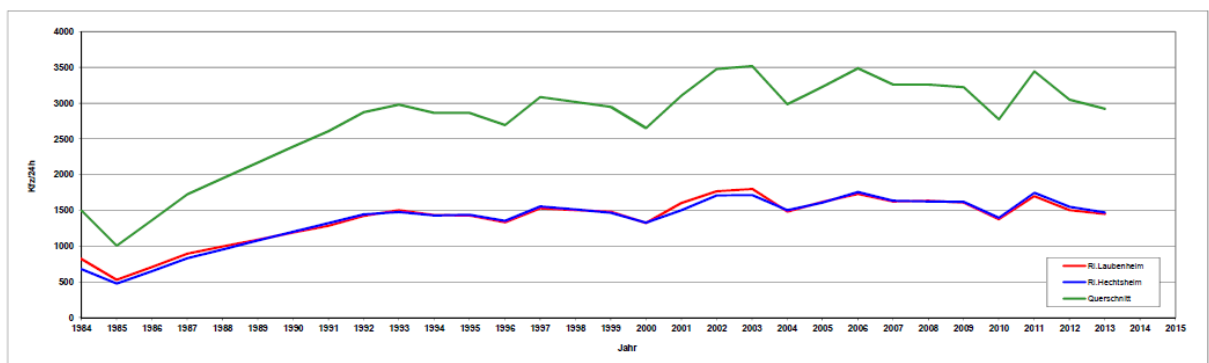
Leistungsfähigkeit dieses Knotens L425/L.-Erhard-Str. führt. Siehe dazu Anlage-7. Aktuell wird durch Modifikation der entsprechenden Signalprogramme an dieser Problematik gearbeitet.

### Entwicklung der K13-Zur Laubenheimer Höhe

Hier liegen Daten seit Mitte der 1990-er Jahre vor infolge einer Querschnittszählstelle in Höhe „Am Kühborn“. Seit Jahren ist die Belastung der K13 mit rd. 1.500 Kfz/24h je Richtung stabil. Weder die Ansiedlung von Möbel-Martin, noch die Eröffnung der Location „Laubenheimer Hofgut“ haben daran signifikant etwas verändert. Ihre Funktion liegt in der Verbindung der beiden Stadtteile Mainz-Laubenheim und Mainz-Hechtsheim. Für ortsfremde Durchgangsverkehre ist sie infolge der verkehrsberuhigenden Tempo-30-Zonen in beiden Stadtteilen vollkommen unattraktiv.

#### Verkehrsdaten Mainz

Belastungsentwicklung PR820 - 0620 (ex9619) K13-Laubenheimer Höhe / Höhe Am Kühborn  
 DTW - **gesamt**



Jahr	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
RI Laubenheim	821	530	713	896	964	1092	1171	1299	1427	1503	1436	1429	1338	1531	1506	1481	1324	1606	1788	1803	1486	1623	1733	1626	1636	1609	1379	1702	1503	1451		
RI Hechtsheim	677	476	655	834	951	1079	1202	1325	1448	1479	1429	1439	1357	1557	1514	1470	1332	1506	1711	1717	1504	1610	1760	1639	1626	1620	1400	1747	1551	1471		
Querschnitt	1496	1006	1368	1730	1950	2171	2393	2614	2875	2982	2865	2866	2654	3088	3020	2951	2656	3112	3479	3520	2990	3232	3492	3264	3282	3228	2778	3449	3054	2922		

\* Werte wurden interpoliert

<sup>7</sup> FG = Fußgänger | WW = Wirtschaftsweg

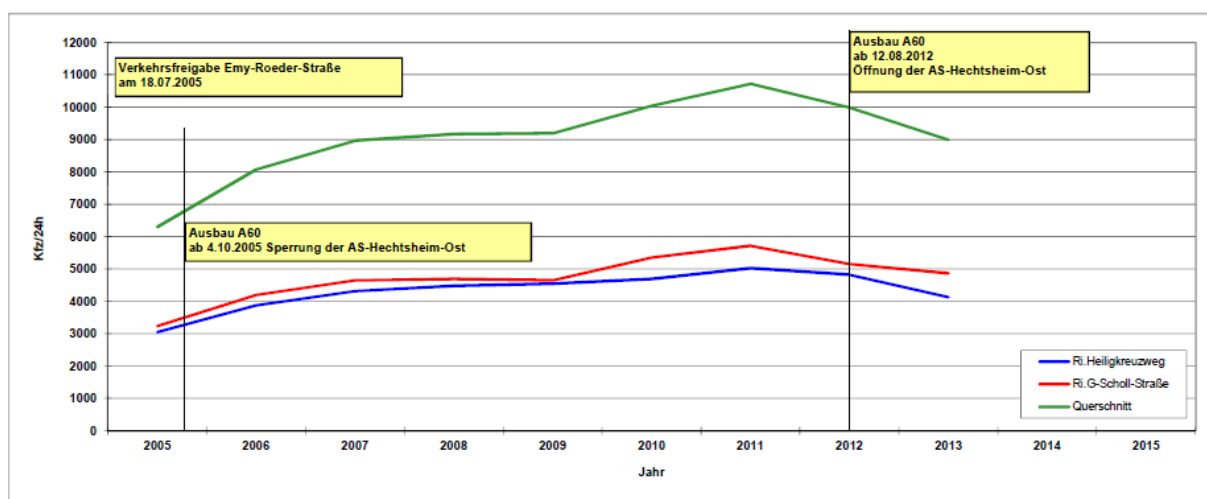
## Innerörtliche Verkehrssituation Hechtsheim

Hier wird seitens der Hechtsheimer Bevölkerung immer wieder die prekäre innerörtliche Verkehrssituation bemängelt, die sich vor allem am Abschnitt der K9-Alte Mainzer Straße zwischen Heuerstraße und Dalles manifestiert. Für dieses innerörtliche Zentrum Hechtsheims mit Konzentration von Einzelhandel können nicht ausreichend Stellplätze bereitgestellt werden. Das dort erlaubte Gehwegparken mit Ein-/Ausparkvorgängen führt zum Stillstand des fließenden Verkehrs und schmälert darüber hinaus die verfügbaren Gehwegbreiten für Fußgänger und die Aufenthaltsqualität und Attraktivität des Gesamtbereichs.

Historisch wird diese Situation subjektiv immer dem „ortsfremden Durchgangsverkehr“ angelastet. Vor 10 oder 15 Jahren war diese Einschätzung auch sicher berechtigt. Seit Abbau der Arbeitsplätze bei IBM, vor allem aber seit Verkehrsfreigabe der Ludwig-Erhard-Straße in Januar 2003 sowie der Emy-Roeder-Straße im Juli 2005 und in Verbindung mit der Einführung flächendeckender Tempo-30-Zonen im Stadtteil, lies sich diese Hypothese aber nicht mehr verifizieren. Mehrere Verkehrsuntersuchungen der Verkehrsverwaltung haben dies immer wieder bestätigt.<sup>7</sup>

### Verkehrsdaten Mainz

Belastungsentwicklung der ZST - 0207 ( 9609 ) Emy-Röder-Straße / West - Höhe L425 (Geschw.-Scholl-Str.)  
 DTV - Mo-Fr



Jahr	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ri. Heiligkreuzweg	3057	3881	4325	4478	4540	4694	5021	4829	4136		
Ri. G-Scholl-Straße	3245	4193	4649	4685	4653	5353	5711	5183	4882		
Querschnitt	6302	8074	8974	9173	9193	10047	10732	9991	8888		

Auch die Ansiedlung des Baumarktes „Bauhaus“ im Stadtteil Weisenau, die Erschließung des Wohngebietes „W97“ oder die Ansiedlung der Automeile entlang der Hechtsheimer Straße haben zu keiner signifikant nachweisbaren Verkehrserhöhung im Ortskern geführt.

So weist die K9-Alte Mainzer Straße in Höhe der Kreuzung mit der K19-Weisenauer Weg seit mehreren Jahren gar eine leicht fallende Tendenz der Verkehrsbelastung auf.

<sup>7</sup> beispielhaft benannt seien:

Verkehrsuntersuchung Mainz-Hechtsheim, Stadt Mainz, 68-Amt für Verkehrswesen, Dezember 1996

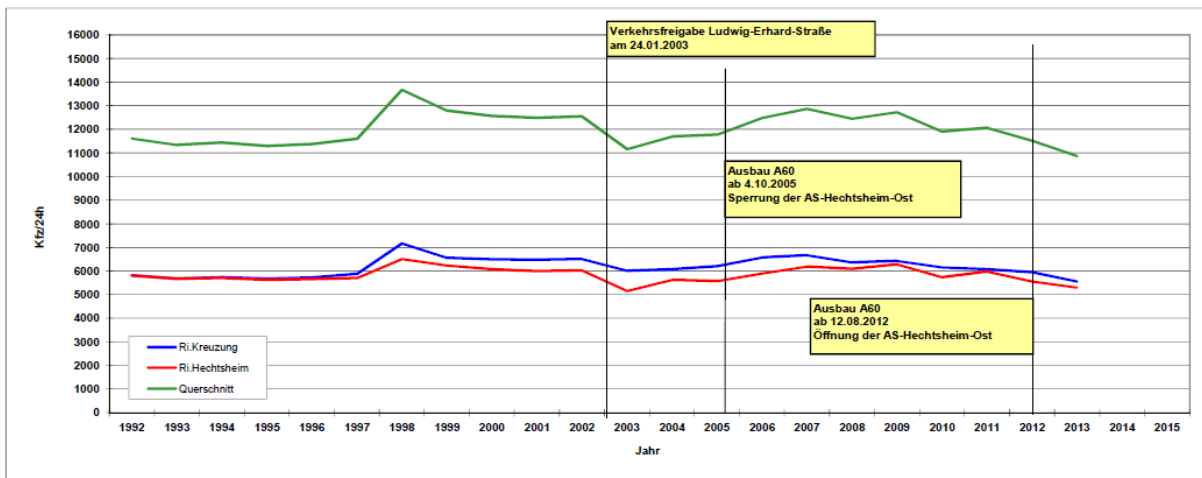
Verkehrsentwicklung Hechtsheim, Stadt Mainz, 68-Amt für Verkehrswesen, März 2000

Verkehrsuntersuchung Ludwig-Erhard-Straße, Stadt Mainz, 68-Amt für Verkehrswesen, September 2003

Rheinland-Pfalz-Ausstellung 2005 Verkehrsauswirkungen auf den Stadtteil Mz-Hechtsheim, Datensammlung, Stadt Mainz, 68-Amt für Verkehrswesen, Juni 2005

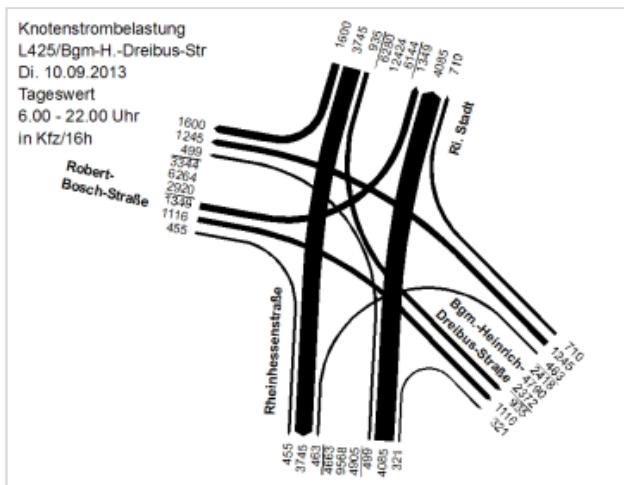
### Verkehrsdaten Mainz

Belastungsentwicklung der DZST - 0625 (ex9633) Alte Mainzer Straße / Weisenauer Weg - Q3 Hechtsheim  
 DTV - Mo-Fr im Jahresmittel

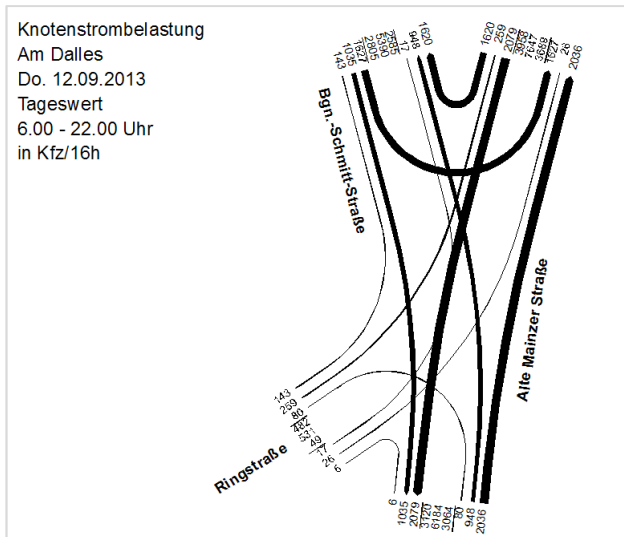


Jahr	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ri.Kreuzung	5817	5880	5732	5686	5715	5879	7170	6562	6487	6481	6518	6009	6081	6204	6582	6678	6363	6432	6183	6079	5947	5555		
Ri.Hechtsheim	5795	5668	5705	5619	5659	5712	6508	6235	6084	6001	6028	5155	5622	5573	5904	6183	6085	6285	5742	5682	5569	5311		
Querschnitt	11613	11348	11437	11285	11373	11591	13677	12797	12571	12482	12544	11164	11703	11777	12485	12871	12448	12718	11905	12061	11515	10860		

Aus diesen Gesamtbelastungen sind selbstverständlich nicht a priori die Anteile möglichen ortsfremden Durchgangsverkehrs herauszufiltern. Er ist auch nicht gänzlich auszuschließen. Es darf aber aufgrund des Datenmaterials durchaus von einem geringen Anteil ausgegangen werden.



So zeigt die aktuellste Erhebung von Dienstag, dem 10.09.2013 für das Zeitfenster von 6:00-22:00 Uhr nur rd. 320 Kfz/16h als Rechtsabbieger in die Bgm-Dreibus-Straße von der südlichen L425-Rheinhesenstraße kommend. Seit 2003 ist dieser Wert nahezu unverändert. Das sind rd. 6,5% des Gesamtstromes aus Süden kommend und rd. 13,5% der in die Bgm-Dreibus-Straße einfahrenden Belastung.

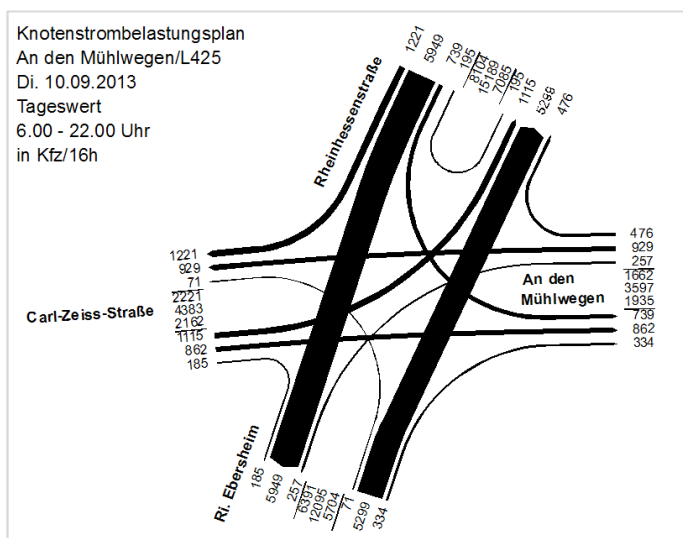


Auf die Gesamtbelastung des innerörtlichen Knotens Am Dalles bezogen, der heute mit rd. 9.900 Kfz/16h belastet ist, wären dies gerade mal rd. 3%, vorausgesetzt diese 320 abbiegenden Fahrzeuge seien alles ortsfremder Durchgangsverkehr, was so nicht zutrifft.

Der Schwerverkehrsanteil am Knoten Dalles liegt mit rd. 0,8% (76/9876) der Tagesbelastung absolut gering und ist überwiegend durch Ver- und Entsorgung des Einzelhandels bedingt.

Es gibt also auch keinen nennenswerten gewerblichen Verkehr, der bspw. quer durch den alten Ortskern von/zum Gewerbegebiet Hechtsheim-West verlaufen würde.

Im Vergleich zu einer Knotenstromzählung des Dalles vom Juni 2003 ist eine Reduzierung der Verkehrsbelastung um rd. -8% zu konstatieren. Dies sollte zwar nicht überbewertet werden, da die täglichen Schwankungsbreiten der Tagesbelastung durchaus bei 8-10% liegen können. Er darf aber durchaus als Beweis für die seit 10 Jahren unverändert gleichbleibende Verkehrsbelastung des Ortskerns angesehen werden. Damals resultierten rd. 8,5% (=1.037 Kfz/16h) der Gesamtbelastung Dalles aus Quell-/Zielbeziehungen des Schinnergrabens. In 2013 wurde dieser Anteil nicht miterhoben. Künftig dürfte sich die Situation am Dalles aber durch die Fertigstellung und Verkehrsfreigabe der Mittelstraße mit ihrem Richtungsanschluss an die Emy-Roeder-Straße weiter entschärfen. Aktuelle Daten liegen dazu aber noch nicht vor.



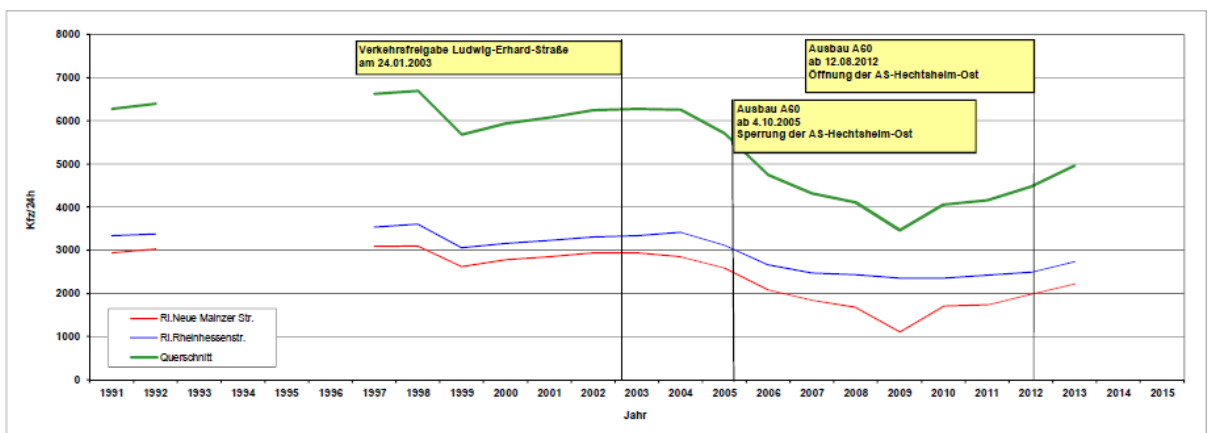
Auch die Straße „An den Mühlwegen“ am Anschluss mit der L425-Rheinhesenstraße hat seit 2003 rd. -12% im Querschnitt weniger Belastung als heute. Mit rd. 3.600 Kfz/16h im September 2013 gegenüber damals rd. 4.100 Kfz/16h.

Gerade die Abnahme des Querverkehrs von/zur Carl-Zeiss-Straße, also die Verbindung Ortskern-Gewerbegebiet, hat dazu im Wesentlichen beigetragen.

Ähnliches lässt sich zur Verkehrsbelastung der Neue Mainzer Straße im Nordbereich, Höhe Anschluss an die L425-Rheinhesenstraße feststellen.

**Verkehrsdaten Mainz**

Belastungsentwicklung der DZST - 0600 (ex9632 ) Rheinhesenstraße / Neue Mainzer Straße - Q1 Neue Mainzer Straße  
 DTV - Mo-Fr im Jahresmittel



Jahr	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
RI Neue Mainzer Str.	2943	3029					3094	3097	2623	2782	2849	2941	2941	2848	2596	2086	1844	1676	1112	1705	1741	1989	2225		
RI Rheinhesenstr.	3335	3376					3536	3604	3061	3161	3232	3308	3338	3419	3116	2661	2476	2434	2357	2357	2423	2492	2744		
Querschnitt	6278	6405					6631	6701	5684	5943	6081	6248	6279	6267	5712	4747	4321	4109	3469	4062	4164	4481	4970		

Hier ging die Querschnittsbelastung im DTVw um rd -20% seit 2003 zurück, ist allerdings seit 2009

kontinuierlich im Anstieg, insbesondere infolge der Wiedereröffnung der A60-Anschlussstelle Hechtsheim-Ost im August 2012, die sich natürlich für den nordwestlichen Teil Hechtsheims als Anschlussstelle für den überregional orientierten Quell-/Zielverkehr Hechtsheims und zum Verteilerring der A60/A643 (Mainzer Ring) anbietet.

Es darf also für den Ortskern (Am Dalles) und die Hauptachsen Neue Mainzer Straße, Alte Mainzer Straße, An den Mühlwegen sowie Bgm-Heinrich-Dreibus-Straße als Fazit festgehalten werden, dass dort seit Jahren die Verkehrsbelastung konstant geblieben ist, bzw. eine eher tendenziell leicht fallende Belastung aufweist und überwiegend von ortseigenen Hechtsheimer Quell-/Zielverkehren geprägt ist.

### Statistische Kenndaten zu Hechtsheim

Passen denn diese verkehrlichen Aussagen zu den vorliegenden statistischen Kenndaten des Stadtteils? Und lassen sich damit ggfs. diese Aussagen verifizieren? Dazu sollen die allgemein zugänglichen Statistikdaten 2001-2011 dienen.<sup>8</sup>

Die Einwohner Hechtsheims haben in diesem Zeitraum von 15.381 auf 15.150 leicht, um -1,5% abgenommen (Stand 2013: 15.193 Ew), während die Einwohner in Mainz insgesamt von 199.971 auf 203.041 um +1,5% zugenommen haben (Stand 2013: 206.593 Ew). Dadurch hat auch der Anteil der Hechtsheimer Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung von Mainz von 7,7% auf 7,4% leicht abgenommen. 23,3% der Hechtsheimer hatten dabei einen Migrationshintergrund, mit einem europäischen Anteil von 77,7%. Im Vergleich zu Mainz als Gesamtstadt (29,2% / 73,5%) mit deutlich höherem Anteil. Ob sich allerdings das Verkehrsverhalten der Bevölkerung mit Migrationshintergrund signifikant von dem der deutschen Bevölkerung unterscheidet, ist wissenschaftlich umstritten. Es ist für Hechtsheim davon auszugehen, dass dies nicht relevant ist.

Der Anstieg von Wohngebäuden, 2001-3.045 / 2011-3.137, sowie der Wohnungen in Hechtsheim, 2001-7.091 / 2011-7.313, hat also nicht gleichzeitig zu einem Zuwachs an Einwohnern geführt. Gleichzeitig ging die Anzahl der gemeldeten privaten Pkw von 2001-7.673 auf 2011-7.547 leicht zurück, was zu einer über den Zeitraum von 10 Jahren stabilen Motorisierung von 498 priv.Pkw/1.000 Ew geführt hat.

Heute liegt die Motorisierung mit privaten Pkw in Hechtsheim bei 507 Pkw/1.000 Ew und hat damit seit 2011 wieder zugenommen. Gegenüber der Gesamtstadt mit 400 priv.Pkw/1.000 Ew auch eine deutlich um das 1,3-fache höhere Motorisierung. In Bezug auf alle gemeldeten Kfz beträgt dieser Faktor gar das 1,6-fache und verweist auf die zu Hechtsheim gehörenden Gewerbegebiete (880 Kfz/1.000 Ew gegenüber 560 Kfz/1.000 Ew) mit den dort gemeldeten geschäftlichen Pkw und den Nutzfahrzeugen.

Die Stadt Mainz hat sowohl in 2008, als auch erneut in 2013 am „System repräsentativer Verkehrserhebungen – SrV“ der Technischen Universität Dresden teilgenommen.<sup>9</sup> Mittels einer statistisch abgesicherten Haushaltsbefragung der Mainzer Bevölkerung resultieren daraus Kenndaten zum Verkehrsverhalten und zur Verkehrsmittelnutzung der Einwohner im Quell- und Binnenverkehr<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> [http://www.mainz.de/WGAPublisher/online/html/default/statistik\\_amt12](http://www.mainz.de/WGAPublisher/online/html/default/statistik_amt12)

<sup>9</sup> Endbericht zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten-SrV2008‘ in Mainz, Tu-Dresden Prof.Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens, Dresden August 2009

<sup>10</sup> Quellverkehr= Wege vom Stadtgebiet Mainz nach außerhalb | Binnenverkehr= Wege innerhalb der Stadt Mainz



Die Erkenntnisse der Befragung 2013 befinden sich derzeit noch in der Auswertung und liegen erst in der zweiten Jahreshälfte 2014 vor. Mit den Kenndaten der SrV-2008 lassen sich, basierend auf der aktuellen Einwohnerzahl Hechtsheims folgende Aussagen treffen, die vor allem hinsichtlich des Eigenverkehrsaufkommens im motorisierten MIV interessant sind.

<b>Verkehrsdaten Mainz</b> Kenngrößen zum Verkehrsverhalten, SrV 2008		<b>daraus abgeleitete</b> <b>stadtteilbezogene Kenngrößen Hechtsheim</b>	
<b>Anteil mobiler Personen an allen Personen</b>		<b>mobiler Hechtsheimer Personen</b>	
89,3 %		15.200 Einwohner	13.574 mobile Personen
<b>Wege pro Person und Tag</b>		<b>Wege der Hechtsheimer pro Tag</b>	
alle Pers	3,2 W/P+T	48.640 Wege/T	
mobile Pers	3,6 W/P+T	48.865 Wege/T	
<b>Verkehrsmittelwahl im</b>		<b>Verkehrsmittelwahl der mobilen Hechtsheimer Personen</b>	
	<b>Gesamtverkehr</b>	<b>Gesamtverkehr</b>	<b>Binnenverkehr</b>
Fuß	28,3 %	13.829 Fußwege/T	16.810 Fußwege/T
RAD	9,5 %	4.642 Fahrten/T	5.668 Fahrten/T
ÖV	20,6 %	10.066 Fahrten/T	9.382 Fahrten/T
MIV	41,6 %	20.328 Fahrten/T	17.005 Fahrten/T
<b>Verkehrsleistung pro Person und Tag</b>		<b>Verkehrsleistung der mobilen Hechtsheimer Personen am Tag</b>	
Gesamt	23,00 Pers-km/P+T	1.123.894 Pers-km/P+T	
Fuß	0,98 Pers-km/P+T	47.888 Pers-km/P+T	
RAD	0,78 Pers-km/P+T	38.115 Pers-km/P+T	
ÖV	7,65 Pers-km/P+T	373.817 Pers-km/P+T	
MIV	13,58 Pers-km/P+T	663.586 Pers-km/P+T	

Die Hechtsheimer Bevölkerung selbst „produziert“ an durchschnittlichen Werktagen also rd. 48.900 Wege täglich, woraus rd. 20.350 Fahrten im motorisierten Individualverkehr, also mit Pkw und Krad resultieren. Hinzu kommen Fahrten des Wirtschaftsverkehrs zur Ver- und Entsorgung, sowohl von Hechtsheimer Betrieben/Firmen, als auch von außerhalb Hechtsheims liegenden Betrieben/Firmen, sowie Fahrten von außerhalb Hechtsheims wohnenden, aber in Hechtsheim arbeitenden Beschäftigten.

Wenn also die vorliegenden aktuellen Verkehrserhebungen zeigen, dass in der Summe rd. 23.000 Kfz am Tag in den Stadtteil ein- und ausfahren (Querschnittssumme aus Neue Mainzer Str., Alte Mainzer Str., Bgm.-Dreibus-Str., An den Mühlwegen [Hochrechnung der 16-Stunden-werte auf den Tagwert]), dann spiegelt dies gleichzeitig den hohen Eigenanteil der Hechtsheimer Bevölkerung an der Verkehrsbelastung ihres Stadtteils wider.

In der Summe passt also die in den vorangegangenen Abschnitten beleuchtete Verkehrssituation mit seit Jahren stabiler, bzw. leicht fallenden Verkehrsbelastungen in Hechtsheim durchaus zu dem Bild stagnierender Bevölkerungs- und Motorisierungsdaten, sowie zu den vorliegenden Kenntnissen hinsichtlich des Verkehrsverhaltens der Mainzer Bevölkerung. Das vorliegende Datenmaterial ergänzt sich, korreliert und verifiziert so das dargestellte Verkehrsbild.

## Fazit

Die vorliegende Ausarbeitung zeichnet ein Bild der aktuellen Verkehrssituation 2013 in und um den Stadtteil Mainz-Hechtsheim. Blickt dabei aber gleichzeitig auf die letzten Jahre zurück um damit diese Situation in ihren „historischen“ Kontext einzuordnen.

Dabei darf festgehalten werden, dass diese Verkehrssituation sich seit Jahren als nahezu unverändert zeigt, mit teils leicht fallenden Verkehrsbelastungen in einzelnen Hauptverkehrsachsen. Dies trotz der städtebaulichen Erweiterungen in den Hechtsheimer Gewerbegebieten, deren Auswirkungen im Vorfeld heftig diskutiert wurden und die zu Befürchtungen hinsichtlich eines Verkehrschaos im Ortskern geführt haben. Dieses Verkehrschaos hat sich nicht bestätigt. Vielmehr trägt heute die Ludwig-Erhard-Straße mit ihrem direkten Anschluss an die A60-Mainzer Ring (AS Hechtsheim-West) wesentlich zur Entlastung Hechtsheims bei.

Dabei wirken beide Hechtsheimer Anschlussstellen an die A60-Mainzer Ring als „kommunizierende Röhren“, vor allem für das westliche Gewerbegebiet Hechtsheim. Aktuell trägt noch der westliche Anschluss mit rd. 29.000 Kfz/24h werktags die Hauptlast und Hechtsheim-Ost erreicht mit heute rd. 12.400 Kfz/24h gerade mal rd. 72% der Belastung vor Schließung 2006. Es ist davon auszugehen, dass sich dieses Verhältnis in den nächsten Jahren aber weiter verschieben wird.

Am „Dalles“, als dem kritischsten Knotenpunkt des Ortskerns, lässt sich eine leichte Verkehrsabnahme über die letzten 10 Jahren festhalten, die sich infolge der Verkehrsfreigabe der Mittelstraße fortsetzen dürfte und zur weiteren Entlastung des Ortskerns beitragen wird.

Die Ausarbeitung reiht sich ein in die, teils zitierten, umfangreichen verkehrlichen Ausarbeitungen und Untersuchungen der letzten Jahre zu Hechtsheim und bietet als aktuelle Zusammenstellung die Basis für die weiteren Diskussionen im Ortsbeirat und in der Hechtsheimer Öffentlichkeit.

Aufgestellt:

Mainz, im Februar 2014



Charles Franck

## Anlagen

Die für die Ausarbeitung relevanten grafischen Darstellungen sind an entsprechender Stelle im Text bereits eingearbeitet. Es werden insofern im Folgenden nur die im September 2013 manuell gezählten Knotenpunktsbelastungen dargestellt. Darüber hinaus wird auf weitere, umfangreiche Anlagen verzichtet. Für alle in der Bilddarstellung auf Seite 2 dargestellten Knotenpunkte und Querschnitte liegen Detailausarbeitungen vor, die für die weiteren Diskussionen bereitstehen und, falls gewünscht und/oder erforderlich, auch jederzeit seitens der Verkehrsverwaltung bereitgestellt werden können.

**KNOTENSTROM - BELASTUNGSPLAN**

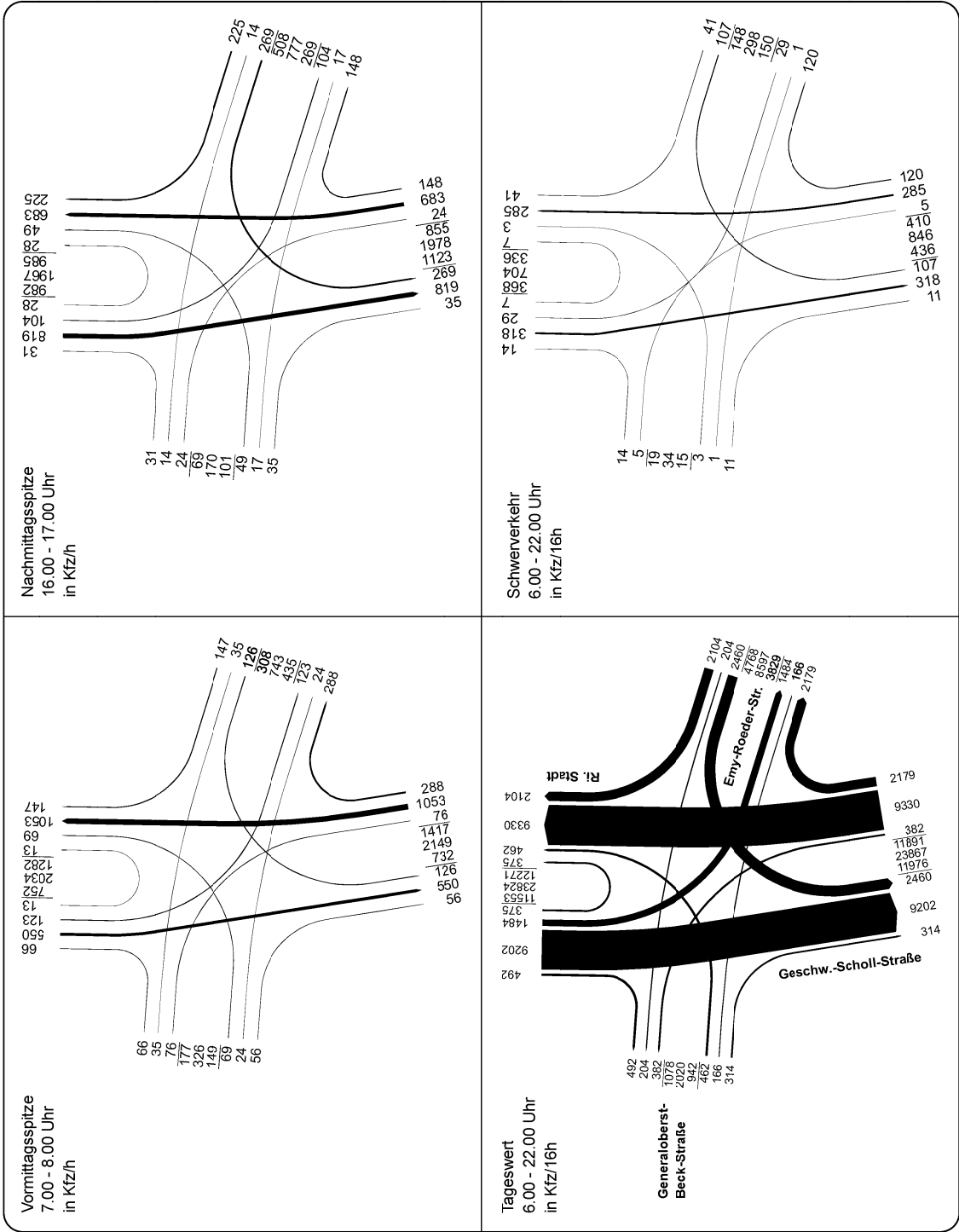
**Knoten Geschwister-Scholl-Straße / Generaloberst-Beck-Straße Di. 10.09.2013**



Landeshauptstadt  
Mainz

Knoten-Nr.: 207

Stadt Mainz  
61-Stadtplanungsamt  
Abtg. Verkehrswesen  
30.09.2013 ro



**KNOTENSTROM - BELASTUNGSPLAN**

**Knoten Rheinhessenstraße / Neue Mainzer Straße Di. 10.09.2013**

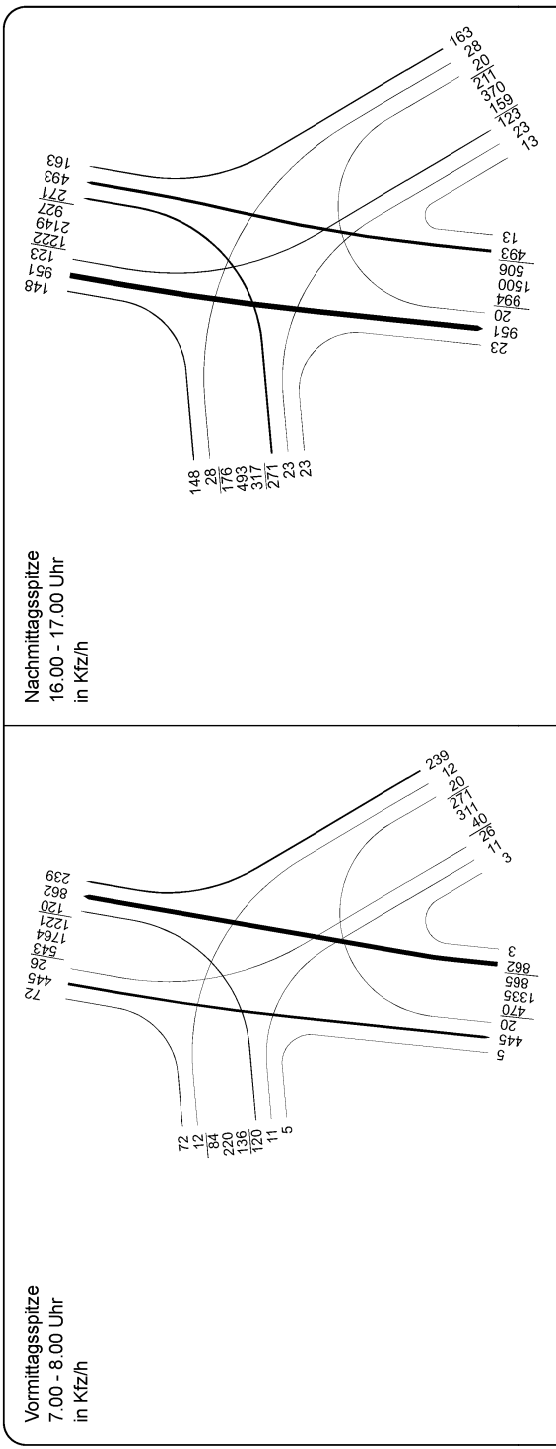


Landeshauptstadt  
Mainz

Knoten-Nr.: 600

Stadt Mainz  
61-Stadtplanungsamt  
Abtlg. Verkehrswesen

30.09.2013 ro



**KNOTENSTROM - BELASTUNGSPLAN**

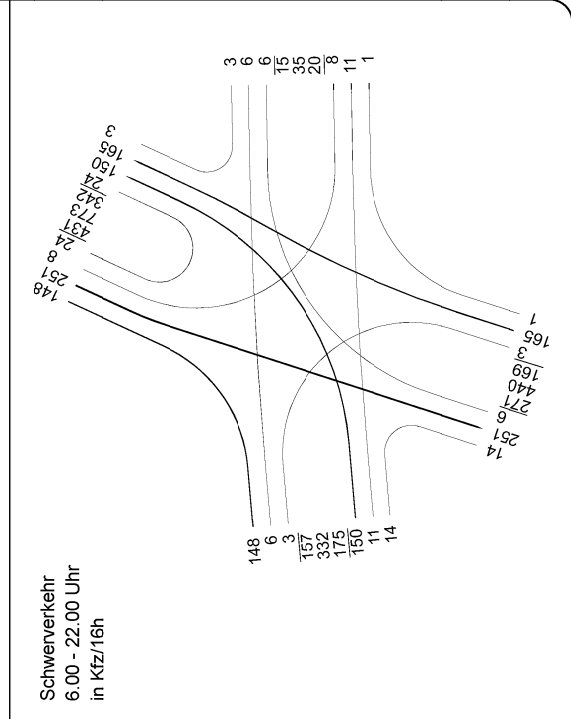
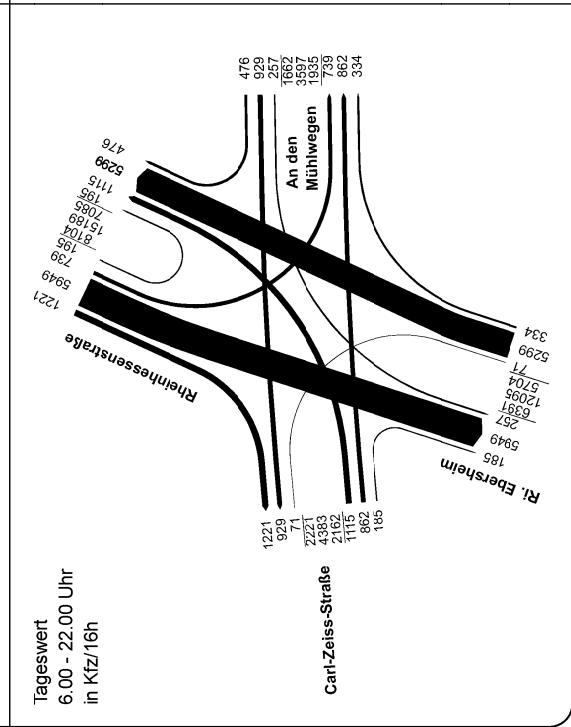
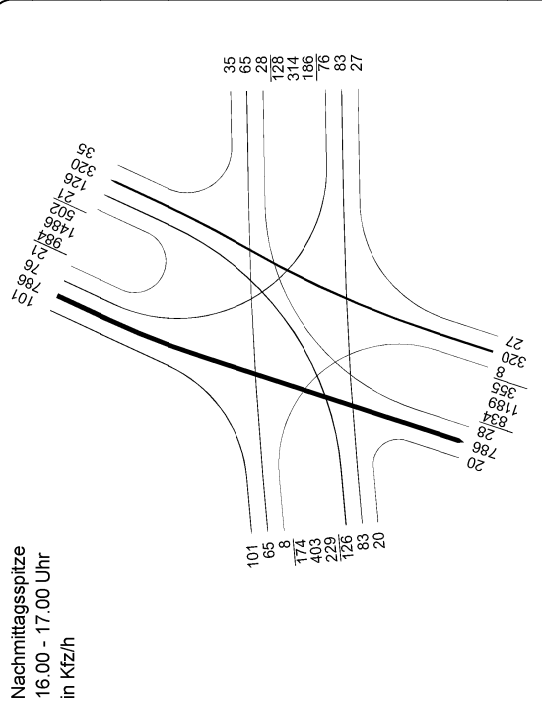
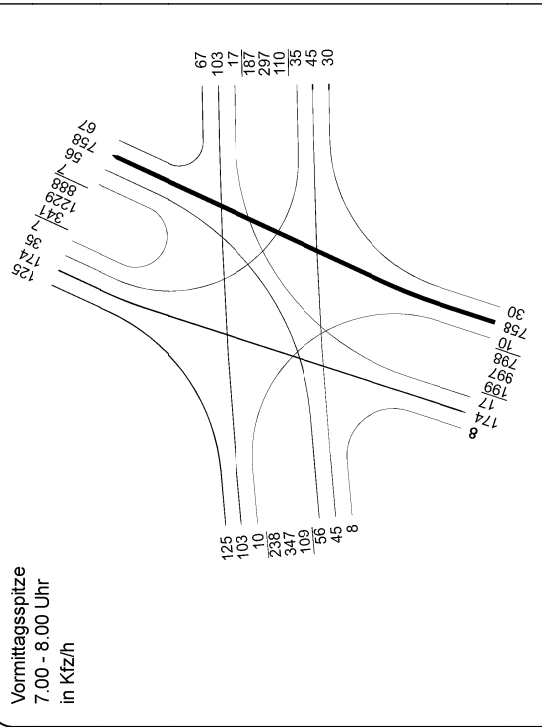
**Knoten Rheinhausenstraße / An den Mühlenwegen Di. 10.09.2013**



Landeshauptstadt  
Mainz

Knoten-Nr.: 604

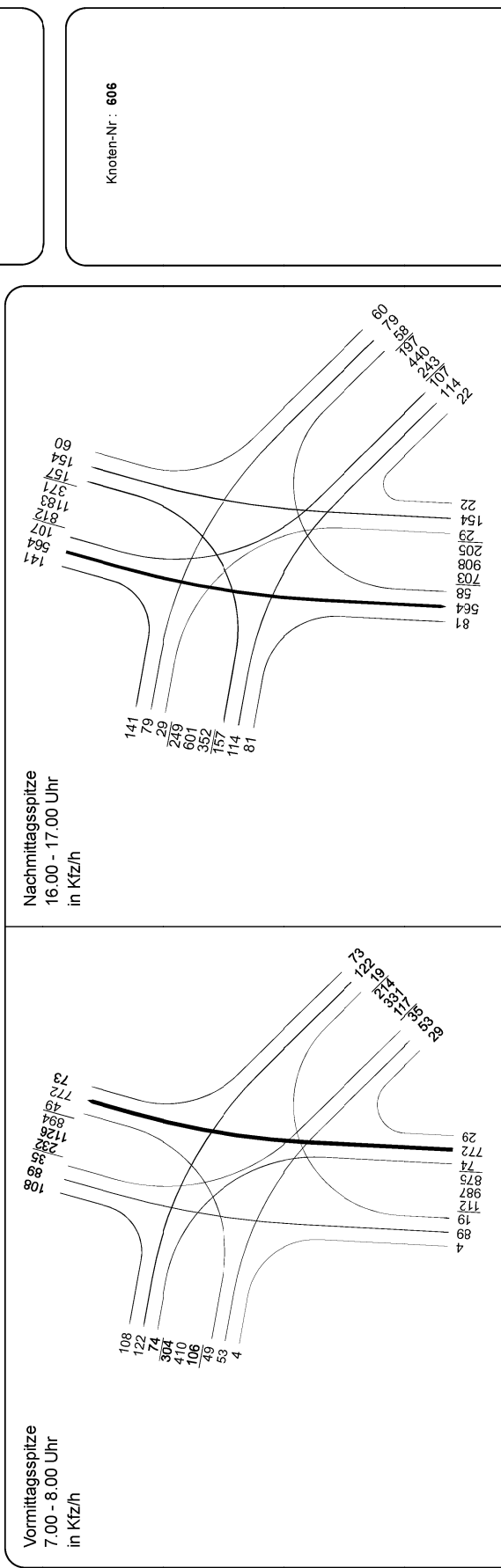
Stadt Mainz  
61-Stadtplanungsamt  
Abtlig. Verkehrswesen  
30.09.2013 ro





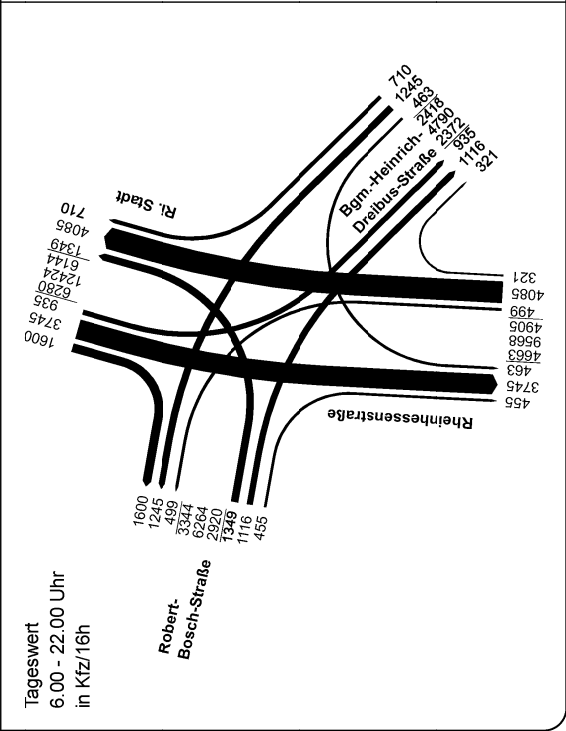
**KNOTENSTROM - BELASTUNGSPLAN**

**Knoten Rheinhessenstraße / Bgm.-Heinrich-Dreibus-Straße Di. 10.09.2013**



Knoten-Nr.: 606

Stadt Mainz  
 61-Stadtplanungsamt  
 Abtlg. Verkehrswesen  
 30.09.2013 ro



**KNOTENSTROM - BELASTUNGSPLAN**

**Knoten Alte Mainzer Straße / Bgm.-Schmitt-Straße Do. 12.09.2013**



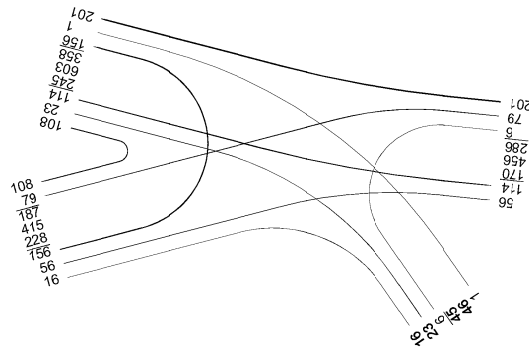
Landeshauptstadt  
Mainz

Knoten-Nr.: 611

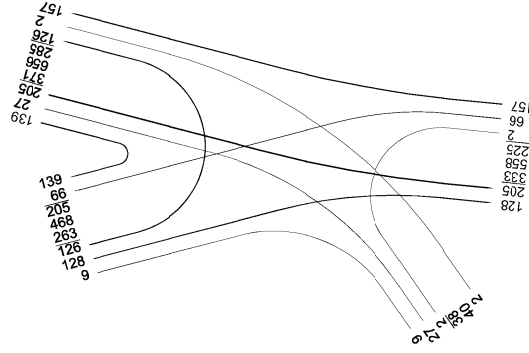
Stadt Mainz  
61-Stadtplanungsamt  
Abtlg. Verkehrswesen

30.09.2013 ro

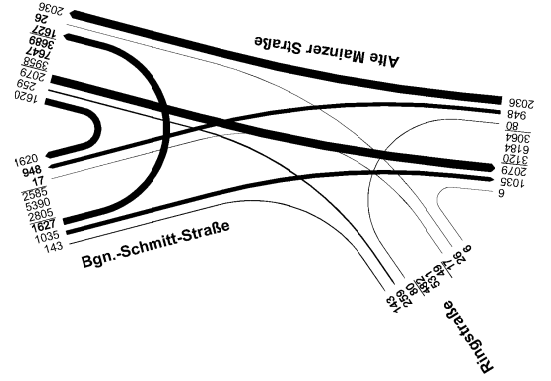
Vormittagsspitze  
7.00 - 8.00 Uhr  
in Kfz/h



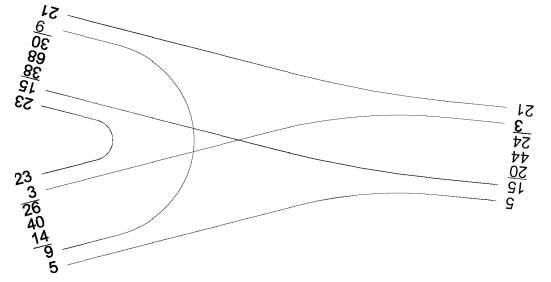
Nachmittagsspitze  
16.00 - 17.00 Uhr  
in Kfz/h



Tageswert  
6.00 - 22.00 Uhr  
in Kfz/16h



Schwerverkehr  
6.00 - 22.00 Uhr  
in Kfz/16h



**KNOTENSTROM - BELASTUNGSPLAN**

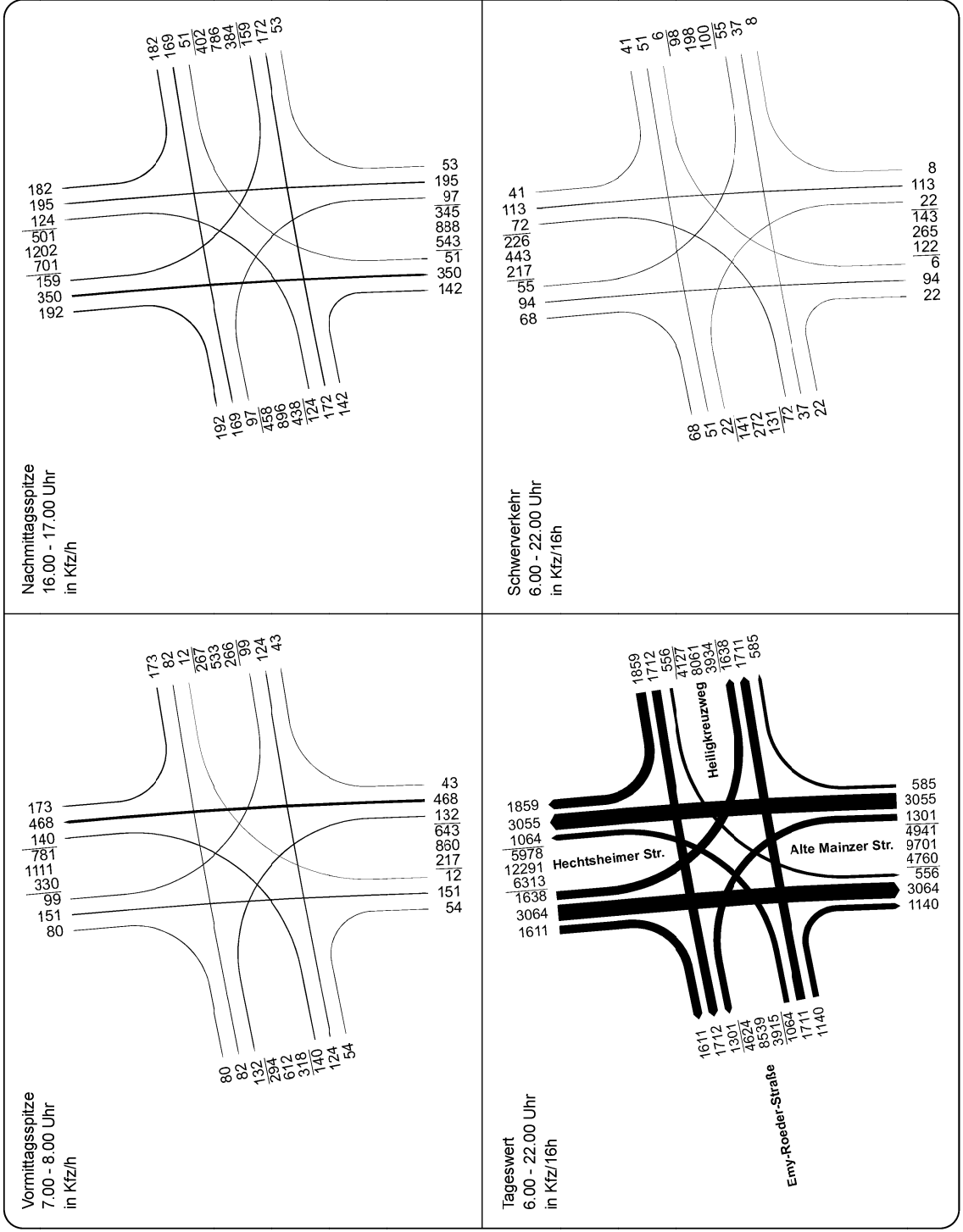
**Knoten Hechtsheimer Straße / Heiligkreuzweg Do. 12.09.2013**



Landeshauptstadt  
Mainz

Knoten-Nr.: 626

Stadt Mainz  
61-Stadtplanungsamt  
Abtlg. Verkehrswesen  
30.09.2013 ro







Verkehrssituation am Knoten L425-Rheinhausenstraße/L.-Erhard-Straße am Montag, den 3.2.2014 um 16:50 Uhr

Zwischenzeitlich konnte durch Modifikation der entsprechenden Lichtsignalprogramme am Knoten L425/L431 (Ebersheimer Abzweig) eine Verbesserung in der Nachmittagsspitzenstunde herbeigeführt werden