



Antwort zur Anfrage Nr. 1526/2014 der Ortsbeiratsfraktion DIE LINKE. Mainz-Neustadt betreffend **Lenkung des zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch "N 84" (DIE LINKE.)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Zunächst sei darauf hingewiesen, dass in der gemeinsamen Sitzung des Bau- und Sanierungsausschusses, des Verkehrsausschusses und des Ortsbeirats Mainz-Neustadt am 20.11.2014 der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan N84 gefasst werden soll.

Zu den gestellten Fragen kann Folgendes gesagt werden:

Welche Veränderungen in der Straßenführung müssen in der zweispurigen Straße „Am Zollhafen“ vorgenommen werden? Fallen hier Parkplätze weg?

In der Straße „Am Zollhafen“ wird in Richtung Rheinallee eine zweite Fahrspur eingerichtet. Auf der östlichen Seite fallen dadurch ca. 7 Stellplätze am Fahrbahnrand weg.

Welche Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind vorgesehen für den Straßenzug Nahestraße/Goethestraße?

Konkrete Maßnahmen im Straßenzug Nahestraße/Goethestraße sind derzeit nicht vorgesehen, nach Auffassung der Verkehrsverwaltung durch die Zunahme an Verkehrsbelastungen aber auch nicht dringend geboten. Die zentralen Querungsstellen sind bereits mit Fußgängerüberwegen („Zebrastrifen“) versehen.

Wie hoch ist das Staupotenzial in der Rheinallee/Nahestraße? Welche Maßnahmen sind vorgesehen?

Der Knotenpunkt Rheinallee/Nahestraße wurde im Rahmen des zitierten Verkehrsgutachtens untersucht. Im Ergebnis erreicht jede Fahrbeziehung für die Qualität der Verkehrsabläufe mindestens die Stufe „C“, ermittelt. Dies besagt nach der einschlägigen Definition, dass „nahezu alle während der Sperrzeit an ankommenden Verkehrsteilnehmer in der folgenden Freigabezeit weiterfahren oder –gehen können. Die Wartezeiten für Kfz betragen im Mittel weniger als 50 Sekunden. Beim Kraftverkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.“.

Für die Geradeausströme auf der Rheinallee werden je nach Bewertungsmethodik sogar die Qualitätsstufen B oder A erreicht, d.h. es besteht kein Staurisiko, und die Wartezeiten liegen mit Werten um 35 bzw. 20 Sekunden in einem sehr moderaten Bereich.

Wie hoch ist das Staupotenzial an den Kreuzungen Goethestraße/Kaiser-Wilhelm-Ring/Goethetunnel, Kaiserstraße/Boppstraße sowie Mombacher Straße/Binger Schlag? Mit welchem zusätzlichen Verkehrsaufkommen ist in der Boppstraße zu rechnen?

Aussagen über etwaige zusätzliche Verkehrsbelastungen an den genannten Knotenpunkten bzw. Streckenabschnitten lassen sich kurz- bis mittelfristig nicht herleiten, da über die künftige Wohnbevölkerung bzw. die Nutzungen von Gewerbeflächen keine gesicherten Erkenntnisse hinsichtlich der Quell- und Zielverkehrsbeziehungen im weiteren Umfeld vorliegen. Hierzu wären geeignete Unterlagen (z. B. eine Pendlerstatistik) notwendig, die naturgemäß im Vorfeld einer Flächenentwicklung nicht vorliegen können.

Mainz, 19.11.2014

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete