



Antwort zur Anfrage Nr. 0546/2015 der Ortsbeiratsfraktionen Mainz-Neustadt betreffend  
**Fahrbahnschäden Kaiserstraße (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Frage 1:

Aufgrund der sehr unterschiedlichen Altersstruktur der Bäume auf der Kaiserstraße wird es auch in sehr unterschiedlichen Jahresabständen zu einzelnen Abgängigkeiten der Bäume kommen. Für die dort befindlichen Jungbäume mit Pflanzjahr 2010 kann noch mit einer Standzeit von 40 Jahren und mehr gerechnet werden; Altbäume mit Pflanzjahr 1950 sind derzeit ebenfalls als vital einzuschätzen, so dass auch hier noch von Reststandzeiten von 10 und mehr Jahren ausgegangen werden kann.

Frage 2:

Bei den vorhandenen Bäumen ist die Beeinflussung des Wurzelwachstums im Nachhinein nicht möglich. Neupflanzungen können durch das Einbringen von Wurzelsperren an den Wandbereichen der Baumpflanzgruben in ihrer Wurzelentwicklung beeinflusst werden. Ein Ablenken in tiefere Bereiche ist dadurch grundsätzlich möglich. Die beste Vorsorge gegen oberflächennahes Wurzelwachstum kann jedoch durch Schaffung einer ausreichend großen und tiefgründigen Pflanzgrube erreicht werden.

Frage 3:

Durch die Erweiterung des Grünstreifens zugunsten der Baumstandorte ist die Wahrscheinlichkeit, insbesondere bei den Altbäumen die aktuell Schäden verursachen, sehr gering, dass es zu erneuten Schäden kommen kann. Für Jungbäume und Bäume mittleren Alters, deren Pflanzstandort im Untergrund stark verdichtet ist, besteht bei fortschreitendem Wachstum auch dann noch eine gewisse Gefahr. Diese ist jedoch deutlich geringer einzuschätzen im Vergleich zu der Situation, wenn die jetzige Straßenkante mit dem geringen Abstand zum Baum belassen würde.

Frage 4:

Die Leistungsfähigkeit der Kaiserstraße in Fahrtrichtung Norden wird vorgegeben durch die "Zuflussregelung" am Knoten Parcusstraße / Bahnhofstraße. Hier sind die Leistungsfähigkeitsreserven im Status quo bereits ausgeschöpft. Auch die zusätzlichen Verkehrsmengen in Richtung Zoll- und Binnenhafen werden in diesem Bereich künftig über eine Pfortnerregelung - analog der heutigen Situation - verkehrsverträglich in die Kaiserstraße zugeführt. In der Gegenrichtung sind an der Lichtsignalanlage Kaiserstraße / Rheinachse noch signaltechnische Spielräume vorhanden, um die Zusatzverkehre des Zoll- und Binnenhafens abzuwickeln."

Frage 5:

Nicht die Anzahl der Fahrspuren, sondern die Verkehrsbedeutung im Netz bestimmt die Einstufung in die jeweilige Straßengruppe (hier Bundesstraße). Da die Kaiserstraße einen Teil der überregionalen Verbindung Saarbrücken - Kaiserslautern - Mainz - Frankfurt - Fulda darstellt, bleibt die Verkehrsbedeutung der B 40 im innerstädtischen Bereich

(auch wenn die ursprüngliche B 40 mittlerweile an den meisten Stellen durch die BAB A 6, A 63 und A 66 ersetzt ist) erhalten, da sie weiterhin Bestandteil dieser großräumigen Straßenverbindung ist.

Frage 6:

Die Abteilung Verkehrswesen ist aktuell noch dabei die Kosten für die einzelnen Varianten genauer zu ermitteln. Da dies noch nicht abgeschlossen ist, kann zum jetzigen Zeitpunkt diesbezüglich noch keine belastbare Information erfolgen.

Mainz, 17.03.2015

gez. Eder

Katrin Eder  
Beigeordnete