



Antwort zur Anfrage Nr. 0249/2016 der SPD-Ortsbeiratsfraktion Mainz-Ebersheim betreffend
Erhöhung der Verkehrssicherheit - insbesondere für Fußgänger - in der Nieder-Olmer-Straße (SPD)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Zu a)

Die zwischen der Kreuzung Fort Muhl/Sommerflor und der Peter-Hofmann-Straße stehenden großen Verkehrslenkungselemente nach jenseits der Peter-Hofmann-Straße in Richtung Ortsausgangsschild zu verschieben? Das könnte und müsste zu einer Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit und damit zur Verkehrsberuhigung an der Peter-Hofmann-Straße führen.

Das Verschieben der Verkehrsberuhigungselemente in ortsauwärtiger Richtung würde bedeuten, dass die Maßnahme künftig vor der OD-Grenze wäre. Für diesen Bereich ist dann der LBM zuständig. Da dies erfahrungsgemäß seitens LBM kritisch gesehen wird, ist eine Zustimmung eher unwahrscheinlich.

Wir werden ziemlich direkt auf Höhe der OD-Grenze und auch im Abschnitt, in dem heute die Elemente positioniert sind, die Fahrgeschwindigkeiten überprüfen. Aufgrund der hohen Auslastung der Messtafeln wird dies allerdings erst in ca. 3-4 Monaten möglich sein. Sollte sich herausstellen, dass hier eine Veränderung der heutigen Situation erforderlich ist, werden wir dann Kontakt mit der Ortsverwaltung aufnehmen.

Zu b)

Im Verlauf der äußeren Nieder-Olmer-Straße einen gesicherten Fußgängerüberweg einzurichten entweder

- *Im Bereich der Fußgängerwege zur Lorenz-Schneider-Straße bzw. Hinter der Kirche oder alternativ*
- *im Bereich der Kreuzung Fort Muhl/Sommerflor*

Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen ist an bestimmte Kriterien gebunden und entfaltet nur dann eine positive Wirkung, wenn gleichzeitige Begegnungen von querenden Fußgängern und Kraftfahrzeugen an der Übergangsstelle regelmäßig und häufig vorkommen. Dies ist demzufolge erst ab 200-300 Kfz/h **und gleichzeitig** 50-100 querenden Fußgängern in der Spitzenstunde der Fall, die Werte für eine „Empfehlung“ liegen nochmals erheblich höher. Hintergrund dieser Mindestwerte ist folgender:

Je geringer Verkehrsstärke, desto häufiger und größer sind Lücken im fließenden Verkehr, die ein gefahrloses Querens ermöglichen (Grenzfallbetrachtung: „Verkehr gleich 0 \Rightarrow Sicherheit uneingeschränkt). Der Sicherheitsgewinn durch einen Fußgängerüberweg entsteht insofern erst, wenn die Kfz-Verkehrsstärke einen Schwellenwert übersteigt, bei dem keine ausreichend große Lücken im fließenden Verkehr für ein gefahrloses Querens anzutreffen sind.

Auch eine sehr niedrige Frequenz querender Fußgänger kann den Sicherheitsgewinn durch einen Fußgängerüberweg in das Gegenteil umdrehen. Trifft der motorisierte Verkehr an Fußgängerüberwegen nur in Ausnahmefällen querende Fußgänger an, können gefährliche Situationen entstehen, wenn der an freie Fahrt gewohnte Autofahrer durch einen querenden Fußgänger „überrascht“ wird. Dies kann gerade für Kinder sehr gefährlich werden, da sich diese darauf verlassen, dass der Autoverkehr stoppt.

Sollte die Prüfung positiv verlaufen, werden wir dann Kontakt mit der Ortsverwaltung aufnehmen.

Zu c)

Ist dabei die gesetzlich vorgeschriebene Barrierefreiheit zu gewährleisten?

Bei entsprechender Umplanung werden die Belange der Barrierefreiheit entsprechend berücksichtigt.

Mainz, 04.03.2016

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete