

# Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0074/2019
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 14.01.2019	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	30.01.2019	Ö
Ortsbeirat Mainz-Weisenau	Kenntnisnahme	30.01.2019	Ö
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Kenntnisnahme	06.02.2019	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Kenntnisnahme	07.02.2019	Ö

<b>Betreff:</b> Betreff: Äußere Verkehrserschließung Heiligkreuz-Viertel hier: Hechtsheimer Straße
Mainz, 22.01.2019  gez. Eder  Katrín Eder Beigeordnete

## Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss** nimmt den Bericht der Verwaltung und die beabsichtigte weitere Vorgehensweise zur Kenntnis.

## 1. Sachverhalt

Die Konzeptionen und planerischen Überlegungen zur verkehrlichen Erschließung des Heiligkreuz-Viertels erfolgten beginnend im Jahr 2013 stufenweise. Zunächst wurde im selben Jahr ein Aufstellungsbeschluss gefasst und ein Rahmenplan erstellt, der unter anderem auch die wesentlichen Eckpunkte der inneren und äußeren Verkehrserschließung beinhaltet. Auf dieser Grundlage hat die Verwaltung die Straßen und Wege entwurfstechnisch vertieft. Seit 17.11.2017 besteht Baurecht in Form eines Bebauungsplans.

Die Planungen zur Entwicklung des Heiligkreuz-Viertels (HKV) sehen neben einem Nahversorger insbesondere Raum für ca. 2.000 Wohneinheiten und beinhalten derzeit auch interimsmäßig einen Schulstandort. Diese Kriterien wurden auch bei der Planung der Verkehrsabläufe berücksichtigt.

Das Gebiet selbst wird innerhalb des Wohnbereiches über Straßen mit einer maximal erlaubten Geschwindigkeit von 30 km/h erschlossen. Ebenso werden weitere Buslinien ergänzt, um den ÖPNV-Anschluss zu optimieren. Auch die Radinfrastruktur wird erweitert und in entsprechender Qualität vorgesehen. Westlich und südlich wird das Gebiet von der Hechtsheimer Straße und dem Heiligkreuzweg eingerahmt.

In den vergangenen Monaten wurde von verschiedener Seite die Frage aufgeworfen, wie insbesondere die **Hechtsheimer Straße** (Übersicht Abb. 1) so umgestaltet werden kann, dass sie ein Optimum einerseits im Hinblick auf die notwendige Leistungsfähigkeit und den städtebaulichen Anspruch darstellt und andererseits die größtmögliche Sicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gewährleistet. Insbesondere der Schülerverkehr stand dabei in der öffentlichen Wahrnehmung und in den Gremiendiskussionen im Fokus.

Die Thematik rückt durch die mittlerweile abgeschlossene Belegung aller Klassenstufen im Gymnasium Oberstadt und die Festlegung, dass nach der Rückverlagerung des Theresianums die derzeit belegten Räumlichkeiten als Interimsstandort für eine neue IGS auch weiterhin genutzt werden sollen, noch weiter in den Vordergrund. Hierbei besteht von verschiedenen Seiten die Sorge, dass mit den eingangs dargestellten Planungs- und Baurechtsüberlegungen die Verkehrsabläufe nicht angemessen sicher bewältigt werden können. Bedenken wurden von verschiedener Seite vor allem gegenüber dem geplanten Kreisverkehrsplatz am nördlichen Anschluss des Erschließungsgebietes geäußert (Höhe Netto-Markt) und die Frage aufgeworfen, auf welche Weise die Schülerströme, die zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV anreisen, sicher zu den Schulen gelangen können.

## 2. Lösung

Im Zuge der weiteren Entwicklung des HKV sieht der Vorentwurf eine Anpassung der Verkehrsräume vor.

Grundsätzlich ist im Zusammenhang auch von einem Umbau der Hechtsheimer Straße und des Heiligkreuzweges auszugehen. Der Heiligkreuzweg verfügt derzeit über schmale Gehwege und keine Radverkehrsanlagen. In Zukunft sind dort 2 m breite Gehwege vorgesehen sowie ein 1,75 m breiter Schutzstreifen auf der 8,50 m breiten Fahrbahn.

Die Gehwege und Grünstreifen entlang der Hechtsheimer Straße bleiben erhalten. Ausgehend vom weiterhin signalgeregelten Knotenpunkt Alte Mainzer Straße/Emy-Roeder-Straße/Heiligkreuzweg soll der Radverkehr wie heute auch auf einem Radweg geführt werden. Statt der derzeitigen ca. 1,80 m Breite, wird dieser auf 2,50 m angelegt. Der Radweg wird durch einen Bordstein von der Kfz-Fahrbahn getrennt.

Durch einen gepflasterten Seitenstreifen am rechten Fahrbahnrand sowie im linken Radwegbereich wird ein zusätzlicher Sicherheitsraum von ca. 48 cm geschaffen, wodurch sich der Radweg noch deutlicher von der Fahrbahn abhebt.

Die Fahrbahn wird in diesem Zuge auf eine Breite von 6,25 m reduziert (siehe Abb. 2). Dies bewirkt eine deutliche optische Einengung, die sich zudem geschwindigkeitsdämpfend auswirkt. Diese Straßenraumaufteilung setzt sich bis zum nördlichen Anschluss des HKV fort. Für die weitere Zukunft sehen die Planungen dort einen vierarmigen Kreisverkehrsplatz vor (Abb. 3).

Folgende Überlegungen lassen die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes an dieser Stelle sinnvoll erscheinen:

Auf Höhe des querenden Landwehrwegs/Bretzenheimer Weg/Tankstelle ist eine städtebauliche Zäsur vorhanden. Sie trennt die Automeile bzw. die erschließungstechnisch nach innen gerichtete Blockbebauung des HKV von der aus Richtung Norden/Stadtmitte gewachsenen Einzelhausbebauung mit den zur Straße orientierten Grundstückszugängen. Der Kreisverkehrsplatz soll den motorisierten Verkehrsteilnehmern diese Eingangssituation in die kleinteilige Bebauung (und damit auch den geänderten verkehrlichen Rahmenbedingungen) verdeutlichen und ein angemessenes Geschwindigkeitsniveau sicherstellen.

Der temporeduzierende Effekt eines Kreisverkehrs soll dabei aber ausdrücklich nicht zu Lasten oder gar Gefährdung des Radverkehrs und/oder des Fußverkehrs erzielt werden.

Eine Vielzahl von Untersuchungen und Studien hat gezeigt, dass Kreisverkehrsplätze grundsätzlich sehr geeignet für eine sichere Führung aller Verkehrsteilnehmenden sind. Einschlägige Untersuchungen verweisen darauf, dass bei sogenannten Kleinen Kreisverkehren (wie im vorliegenden Fall) die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wegen der annähernd gleichen Geschwindigkeiten von Radfahrenden und Kraftfahrzeugen eine sichere Lösung darstellt. Vor allem die schweren Unfälle, bei denen rechts abbiegende Fahrzeuge herannahende Radfahrerinnen und Radfahrer übersehen, werden so weitreichend vermieden.

Auch der Fußverkehr hat in Kreisverkehren Vorteile, weil die Querungsstellen mit Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) auszustatten sind und somit zu Fuß Gehende grundsätzlich Vorrang haben. Im vorliegenden Fall vermeidet dies gerade in Nachbarschaft der Bushaltestellen „Martin-Luther-Straße“ Verstöße gegen das Rotsignal für den Fußverkehr bei einem herannahenden Bus.

Die Verwaltung kann jedoch nachvollziehen, dass die genannten Aspekte bei Betrachtung der aktuellen verkehrlichen und erschließungstechnischen Rahmenbedingungen nur bedingt überzeugen können. Darüber hinaus ist bis auf weiteres mit erheblichem Baustellenverkehr zu rechnen, sodass auch aus diesem Grund ein kurzfristiger Umbau des Knotenpunktes, der diese Verkehre behindern würde, nicht angestrebt wird.

Derzeit ist rund um den künftig geplanten Kreisverkehr eine massive Konzentration von unterschiedlichen Verkehren zu beobachten, was sich aus folgenden Rahmenbedingungen ableitet:

- Bislang bestehen noch keine Wegeverbindungen durch das künftige Heiligkreuz-Viertel wie z.B. die geplante zentrale Fuß- und Radwegeachse in Verlängerung des Bettelpfads.
- Somit konzentrieren sich die Fuß- und Radverkehrsströme von und in Richtung Weisenau auf den Bretzenheimer Weg.
- Einzige Bushaltestelle für das Gymnasium Oberstadt und das Theresianum (am angestammten Standort) ist die Haltestelle „Martin-Luther-Straße“

Dies hat zur Folge, dass sich der weit überwiegende Teil der Fußverkehrsströme (einschließlich ÖPNV-Nutzerinnen und -nutzer) sowie der Radverkehr momentan von und in Richtung des Knotens auf Höhe des Netto-Markts bewegt. Von dort verteilen sich die Ströme auf den Landwehrweg

(Richtung westliche Oberstadt), den Bretzenheimer Weg (Weisenau) und die Hechtsheimer Straße (Altstadt/Innenstadt) oder in den Bus. Unter Wahrnehmung dieser momentanen konzentrierten Verkehrsströme kann die Verwaltung die Bedenken gegenüber einer Kreisverkehrslösung in gewissem Maße nachvollziehen.

Mittelfristig ist jedoch mit einer deutlichen Entzerrung der Verkehrsströme zu rechnen.

Ein erster wichtiger Baustein für eine zufriedenstellende Abwicklung der Schülerverkehrsströme ist eine neue weitere Haltestelle auf Höhe der signalisierten Querung über die Hechtsheimer Straße auf halber Höhe zwischen Heiligkreuzweg und der Haltestelle „Martin-Luther-Straße“. Mit Verlagerung der ein- und aussteigenden Schülerinnen und Schüler des Gymnasiums Oberstadt kann die bestehende Haltestelle erheblich entlastet werden. Die Schülerschaft des Gymnasiums Oberstadt kann dann wie bisher die Hechtsheimer Straße signalgesichert queren.

Auch die mittelfristig zu erwartende Fuß- und Radwegachse, die in Verlängerung des Bettelpfads in die oben erwähnte Querungsstelle und in die neue Bushaltestelle mündet, bietet eine Alternative für Schülerverkehre in Richtung Weisenau/Laubenheim und verlagert so Wege, die derzeit nur über den Knoten auf Höhe Netto-Markt möglich sind.

Ein weiterer Baustein, der einen Kreisverkehrsplatz in geeigneter Weise an die zuführenden Straßen anbindet, ist der eingangs dargestellte Umbau der Hechtsheimer Straße mit der gesicherten Ausschleusung aus dem Radweg in den Kreisverkehrsplatz.

Abschließend sei noch erwähnt, dass die Verwaltung angeregt hat, im Zuge der Erweiterung des Gymnasiums Oberstadt westlich des Gehwegs der Hechtsheimer Straße eine parallele Wegeverbindung auf Privatgelände bereitzustellen, die es ermöglicht, auch von und in Richtung Landwehrweg/westliche Oberstadt den Knoten tangential umfahren bzw. umgehen zu können.

Es ist davon auszugehen, dass die bauliche Umsetzung der beschriebenen Planungen mit Ausnahme der Einrichtung der neuen Haltestelle eher mittelfristig zu erwarten ist und daher die Effekte, die den Bedenken gegenüber der Kreisverkehrslösung gegenwirken können, noch einige Zeit auf sich warten lassen. Von daher beabsichtigt die Verwaltung, den Umbau des Knotens vorläufig zurückzustellen und den Diskurs hierüber erst zu gegebener Zeit fortzusetzen.

Als einzige kurzfristige Maßnahme soll die Einrichtung der neuen Haltestelle angegangen werden, da diese in Bezug auf den verkehrlichen Nutzen unabhängig von Überlegungen für einen Kreisverkehrsplatz generell schon in der gegenwärtigen Situation (signalgeregelter Knoten) spürbare Vorteile bringt. Der zunächst punktuelle Ausbau soll so erfolgen, dass er sich später in den geplanten Gesamtumbau der Hechtsheimer Straße integrieren lässt.

### **3. Alternativen**

Zeitnaher Bau des Kreisverkehrsplatzes mit der Konsequenz, dass wegen der derzeit noch fehlenden Wegealternativen bzw. Bushaltestelle deutlich größere Schülerströme über den Knoten abgewickelt werden müssen als mit den mittelfristigen Perspektiven zu erwarten sind.

### **4. Ausgaben/Finanzierung**

Die Haltestelle soll als vorgezogene Maßnahme aus Mitteln, die mit der Investorengruppe für die äußere Erschließung des HKV vereinbart sind, finanziert werden.

Im städtischen Haushalt sind für 2019 Gelder für die weitere Planung eingestellt. Der Bau kann frühestens in 2020/2021 realisiert werden.

## 5. Geschlechtsspezifische Auswirkungen

keine