

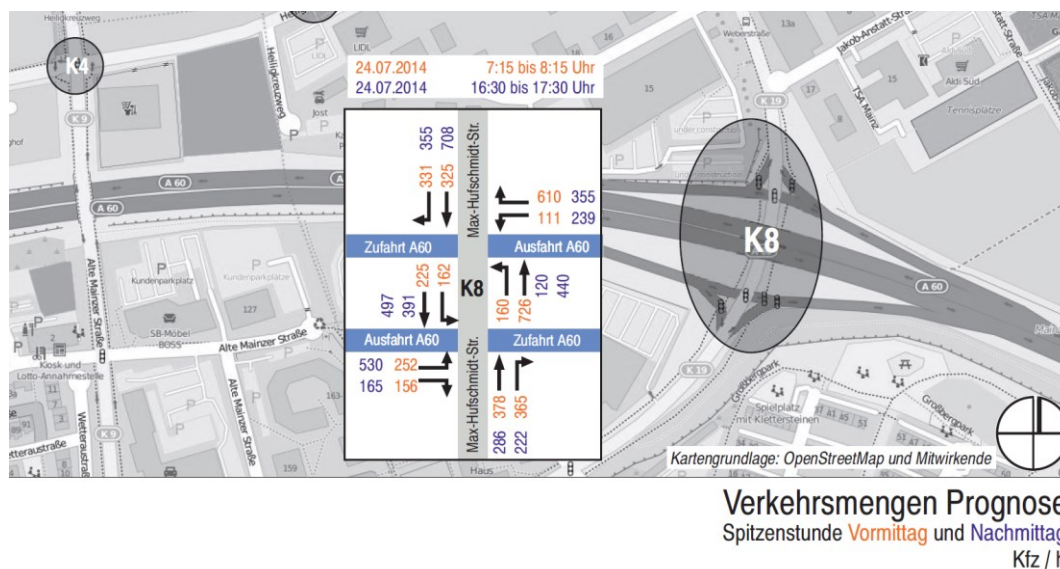
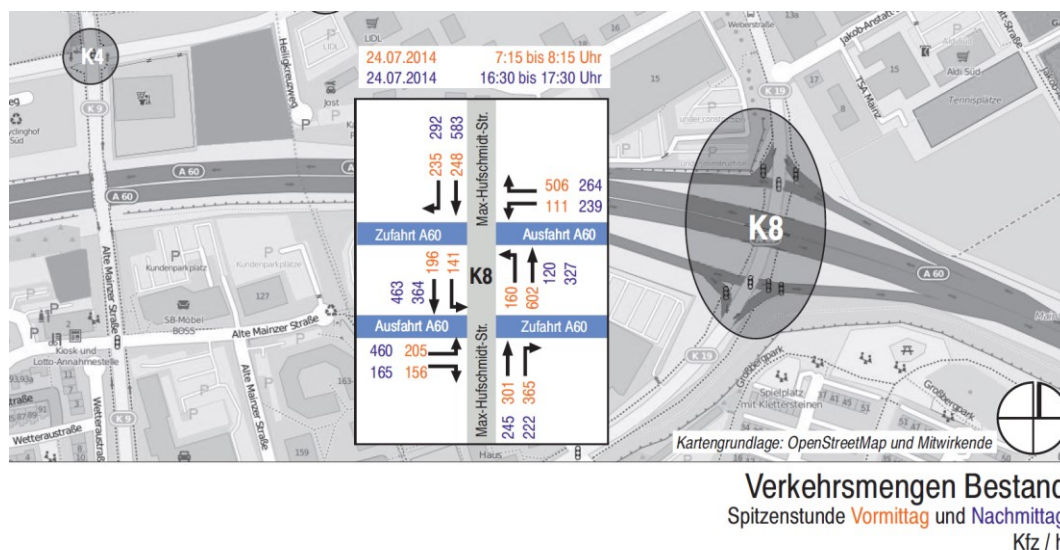


Antwort zur Anfrage Nr. 0775/2019 der CDU-Stadtratsfraktion betreffend Verkehrerschließung des Heiligkreuz-Viertels (CDU)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Wie viele Fahrzeuge nutzen aktuell die Anschlussstelle Weisenau in den Spitzenzeiten von 7:00 bis 9:00 Uhr und von 16:00, bis 18:00 Uhr (folgend nur noch „Spitzenzeiten“) und mit wie vielen Fahrzeugen wird nach dem vollständigen Bezug des Heiligkreuz-Viertels gerechnet?

Auf die jeweiligen Spitzenverkehrsstunden bezogen stellen sich die Werte folgendermaßen dar:



2. Wie viele Fahrzeuge fahren aktuell in den Spitzenzeiten auf der Hechtsheimer Straße im Bereich Martin-Luther-Straße bis Goldgrube (stadtauswärts und stadteinwärts) und mit wie vielen Fahrzeugen wird nach dem vollständigen Bezug des Heiligkreuz-Viertels gerechnet?

In den jeweiligen Spitzenstunden stellen sich im Querschnitt der Hechtsheimer Straße auf Höhe Tankstelle die Zahlen für Bestand und Prognose wie folgt dar:

Fahrtrichtung Goldgrube (stadteinwärts):

Bestand (Bezugsjahr 2015):	624 Kfz/h
Prognose:	687 Kfz/h

Fahrtrichtung Goldgrube (stadtauswärts):

Bestand (Bezugsjahr 2015):	591 Kfz/h
Prognose:	725 Kfz/h

3. *Was ist die aktuelle Auslastung der Buslinien in den Spitzenzeiten auf der Hechtsheimer Straße und mit welcher Auslastung wird nach dem vollständigen Bezug des Heiligkreuz-Viertels gerechnet? Wie viele zusätzliche Haltestellen und Linien sind im Zuge der Bebauung des Areals geplant?*

Das Heilig-Kreuz-Areal wird heute über die Haltestellen „Martin-Luther-Straße“ und „Heiligkreuzweg“ erschlossen. Im erweiterten Bereich können zudem die Haltestellen „Weberstraße“ und „Wilhelm-Theodor-Römheld-Straße“ erreicht werden. Im Zuge der Neuerschließung des Areals kommen zwei neue Haltestellen hinzu, eine auf der neuen Erschließungsstraße des HKA und eine im Kreuzungsbereich Heiligkreuzweg / Max-Hufschmidt-Straße.

Über die Erschließungsstraße werden 2 neue Linien mit jeweils 2 Fahrten pro Stunde in der Haupt- und Nebenverkehrszeit (HVZ und NVZ) verkehren. In der Schwachverkehrszeit (SVZ) wird diese Strecke halbstündlich bedient. In der HVZ erweitern diese 4 Fahrten pro Stunde das heutige und zukünftige Angebot auf 8 Fahrten pro Stunde auf der Hechtsheimer Straße. Es verkehren somit ab dem Jahr 2020 in der HVZ an der Haltestelle „Martin-Luther-Straße“ stündlich 12 Fahrten pro Stunde zzgl. linienunabhängiger Schulfahrten. In der NVZ werden 8 Fahrten pro Stunde angeboten.

In der Spitzenzeit wird in Lastrichtung Innenstadt/, Bahnhöfe von einer zusätzlichen Nachfrage von knapp 400 Fahrgästen in einem Endausbau des HKV ausgegangen. Alleine die neu angebotenen Fahrten bieten bei einer Auslastung von je 80% die Kapazitäten um die zusätzliche Fahrgastnachfrage zu decken. In der Spitzenzeit werden sich jedoch gerade im Bereich Heilig-Kreuz-Areal aufgrund der Schulstandorte die Busse leeren, sodass diese dann wieder neue Fahrgäste in Richtung Innenstadt aufnehmen können. Ergebnis ist sogar eine wesentlich verbesserte Effizienz in der Betriebsabwicklung gerade in der kritischen Spitzenzeit.

4. *Mit welchen heutigen Mainzer Straßen ist die zukünftige Verkehrsbelastung um das Heiligkreuz-Viertel zu vergleichen?*

Ähnliche Verkehrsbelastungen wie die Hechtsheimer Straße weist z.B. die Oppenheimer Straße am nördlichen Ortsausgang von Laubenheim auf. Der Heiligkreuzweg kann mit Straßen wie der Erzberger Straße verglichen werden.

5. *Welche heutigen Kreisverkehre hätten eine vergleichbare Verkehrsbelastung zum angedachten Kreisel bei Antenne Mainz?*

Von der Lage im Straßennetz und der Verkehrsbedeutung könnte der Kreisverkehr am ehesten mit dem Kreisel an der Mombacher Hauptstraße/Kreuzstraße oder mit dem Kreisel am Ortseingang Ebersheim verglichen werden. Allerdings sind die Zahlen für die jeweiligen Knotenpunktsarme nicht vergleichbar.

6. *Wurde die Option einer Dreispurigkeit der Hechtsheimer Straße ab Antenne Mainz bis ggf. Weisenauer Weg mit wechselnder Fahrrichtung für den Hauptverkehrsfluss geprüft?*

Die freie Strecke ist in aller Regel nicht maßgebend für die Leistungsfähigkeit von Straßenzügen. Vielmehr begrenzen die Knotenpunkte die Menge des abzuwickelnden Verkehrs. Insofern ist der Gedanke einer Dreispurigkeit mit wechselseitiger Richtungsfreigabe nicht zielführend und wurde und wird darüber hinaus wegen der hohen Kosten und der städtebaulichen Beeinträchtigungen für die notwendigen Schilderbrücken nicht weiter verfolgt.

Mainz, 17.04.2019

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete