



## **Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplanverfahren „Am Rodelberg“ in der Landeshauptstadt Mainz**

### **Ergänzende Stellungnahme: Berücksichtigung von 10 zusätzlichen Wohneinheiten**

#### **Anlass und Aufgabenstellung**

Die Projektgesellschaft WTR GmbH & Co. KG beabsichtigt die Entwicklung eines Wohnquartiers auf dem Rodelberg im Mainzer Stadtteil Oberstadt. Auf den zu bebauenden Flächen befanden sich früher vom Job-Center genutzte Räumlichkeiten. Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Umnutzung bzw. Neubebauung wurde im Jahr 2015 eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt /1/. Da der Planungsprozess zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen war, wurde in der Verkehrsuntersuchung zunächst von der Errichtung von 200 Wohneinheiten ausgegangen. In die Ermittlung des zukünftigen Verkehrsaufkommens wurde zudem die Bebauung der ehemaligen Schwesternwohnheime (VEP O61) in der Berliner Straße einbezogen. Das Fahrtenaufkommen des sich zum Zeitpunkt der Verkehrsuntersuchung noch auf dem Rodelberg befindlichen Job-Centers wurde hingegen abgezogen. Nach Ermittlung des zukünftigen Verkehrsaufkommens wurde die Leistungsfähigkeit des Verkehrsablaufs an den beiden Knotenpunkten Geschwister-Scholl-Straße / Pariser Straße (Pariser Tor) und Geschwister-Scholl-Straße / Berliner Straße / Carl-Benz-Straße nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen /2/ für die Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag überprüft.

Die zwischenzeitlich konkretisierten Planungen für die Wohnbebauung sehen nun die Errichtung von bis zu 210 Wohneinheiten vor. Daher ist zu beurteilen, inwiefern sich die im Verkehrsgutachten getroffenen Aussagen zum zukünftigen Verkehrsaufkommen und zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsablaufs an den betrachteten Knotenpunkten durch die Berücksichtigung von 10 zusätzlichen Wohneinheiten verändern.

#### **Vorgehensweise und Ergebnisse**

Bei der Ermittlung des Verkehrsaufkommens durch die Wohnnutzung auf dem Rodelberg wurden im Verkehrsgutachten die folgenden Kennwerte zugrunde gelegt:

- 
- /1/ HEINZ + FEIER GmbH; Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplanverfahren „Am Rodelberg“ in der Landeshauptstadt Mainz – Erläuterungsbericht; Wiesbaden, März 2015.  
/2/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.; HBS Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen; Köln, 2001.



### Einwohnerverkehr

- 2,3 Einwohner/Wohneinheit
- 3,5 – 4,0 Wege/Einwohner
- 85% heimgebundene Wege
- 50% MIV-Anteil
- 1,2 Personen/Pkw (Besetzungsgrad)

### Besucherverkehr

- 5% der Einwohnerwege
- 65% MIV-Anteil
- 1,2 Personen/Pkw (Besetzungsgrad)

### Ver- und Entsorgungsverkehr

- 0,1 Lkw-Fahrten/Einwohner

Hieraus ergibt sich bei 10 zusätzlichen Wohneinheiten das in **Tabelle 1** ausgewiesene zusätzliche Fahrtenaufkommen von 35 Kfz-Fahrten im Quell- und Zielverkehr an einem Normalwerktag.

Verkehrsteilnehmer	Fz-Art	Fahrtenaufkommen [Kfz/Tag]
Einwohner	Pkw	31
Besucher	Pkw	2
Ver- / Entsorgung	Lkw	2
<b>Summe</b>	<b>Kfz</b>	<b>35</b>

**Tabelle 1:** Fahrtenaufkommen für 10 zusätzliche Wohneinheiten nach Fahrzeugarten und Nutzungen pro Normalwerktag in [Pkw-Lkw-Kfz/Tag]

Das Fahrtenaufkommen in den Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag wird anhand der in **Tabelle 2** ausgewiesenen Spitzenstundenanteile ermittelt.

Anteile am Tagesverkehr in [%]	Zufluss		Abfluss	
	Morgenspitze	Nachmittagspitze	Morgenspitze	Nachmittagspitze
Einwohner	1,0	14,0	15,0	8,0
Besucher	3,0	12,0	2,0	8,0
Lieferverkehr Wohnnutzung	3,0	5,0	2,0	7,0

**Tabelle 2:** Zu- und Abflussverteilungen nach Nutzergruppen

Die sich daraus ergebenden zusätzlichen Kfz-Fahrten/h bei zusätzlichen 10 Wohneinheiten sind in **Tabelle 3** ausgewiesen.

Erzeugte Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden in [Kfz/h]	Vormittag		Nachmittag	
	Zufluss	Abfluss	Zufluss	Abfluss
Einwohner	0	2	2	1
Besucher	0	0	0	0
Ver-/Entsorgung	0	0	0	0
<b>Summe [Kfz/h]</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

**Tabelle 3:** Kfz-Aufkommen von 10 zusätzlichen Wohneinheiten in den Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag

Demnach liegt bei Berücksichtigung von 10 zusätzlichen Wohneinheiten das Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde am Vormittag um 2 Fahrten/h im Quellverkehr über dem in der Verkehrsuntersuchung für 200 Wohneinheiten ermittelten Wert. In der Spitzenstunde am Nachmittag erhöht sich das Fahrtenaufkommen um eine Fahrt/h im Quellverkehr und um zwei Fahrten/h im Zielverkehr.

Verteilt man diese zusätzlichen Fahrten auf die Zufluss- bzw. Abflussrichtungen, so tritt an den beiden betrachteten Knotenpunkten Geschwister-Scholl-Straße / Pariser Straße (Pariser Tor) und Geschwister-Scholl-Straße / Berliner Straße / Carl-Benz-Straße in den Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag maximal je eine zusätzliche Fahrt je Verkehrsstrom auf. Diese hat keinen Einfluss auf die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung der beiden Knotenpunkte. Die in der Verkehrsuntersuchung getroffenen Aussagen zu Leistungsfähigkeit und möglichen Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs bleiben daher auch bei Berücksichtigung von 10 zusätzlichen Wohneinheiten unverändert.

Wiesbaden, 10.04.2018

HEINZ + FEIER GmbH