

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0298/2023
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 27.02.2023	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim	Kenntnisnahme	07.03.2023	Ö

Betreff: Ordnung des ruhenden Verkehrs in der Kapellenstraße
Mainz, 6.3.2023 gez. Steinkrüger Janina Steinkrüger Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:

In Gonsenheim wurde bekanntermaßen in den vergangenen Jahren das Gehwegparken in vielen Straßenzügen neu geregelt. Grundlage war der Auftrag des Stadtrats, den ruhenden Verkehr dergestalt zu ordnen, dass für den Fußverkehr angemessene Platzverhältnisse zur Verfügung stehen. In vielen Fällen wurde das Parken unter Berücksichtigung einer ausreichenden Gehwegbreite mittels Markierung bzw. Beschilderung legalisiert.

Auch für die Kapellenstraße hatte die Verwaltung entsprechende Planungen vorbereitet, bislang jedoch noch zurückgestellt. Anlass war die Bitte von Bürger:innen in der Ortsbeiratssitzung am 23.06.2020 sowie einem Ortstermin am 21.06.2022, die Verkehrssituation ganzheitlich zu betrachten. Dabei sollen vor allem Aspekte des Radverkehrs und der Einhaltung des Tempolimits berücksichtigt werden. In die Überlegungen mit einbezogen wurde auch der im Vergleich zu den Ortskernlagen eher moderate Parkdruck.

1. Lösung

Die Verwaltung hat zunächst die bereits seit Sommer 2021 vorliegenden Planungen mit Parken teilweise auf dem Gehweg auf das seit dem Stadtratsbeschluss vom 21.09.2022 vorgegebene Maß von 1,50 m Gehwegbreite angepasst (Variante 1). Darüber hinaus wurde eine Alternative erarbeitet, die das Parken alternierend auf der Fahrbahn vorsieht und die Gehwege künftig komplett freihält (Variante 2). Beide Varianten, die im Anhang im Lageplan und in exemplarischen Querschnittsdarstellungen beigefügt sind, sehen -wie schon heute vorhanden- im Bereich der Einmündung Händelstraße einen ausgedehnten Begegnungsbereich für Busse und LKW vor.

- Variante 1: Beidseitiges Gehwegparken mit einer Restgehwegbreite von 1,50 m
Bei Variante 1 mit beidseitigem Gehwegparken verbleibt bei gegenüberliegenden Parkständen eine Restfahrbahnbreite von +/- 5 m. Dies ermöglicht grundsätzlich den Begegnungsfall PKW – PKW, liegt aber nur knapp über dem absoluten Mindestmaß für Fahrbahnen. Angesichts der minimalen Abstände zu parkenden Fahrzeugen (und deren Außenspiegeln) muss davon ausgegangen werden, dass PKW-Begegnungen dann eben doch nur in „Ausweichstellen“ stattfinden und somit die Beeinträchtigungen der Gehwegbereiche für den fließenden Verkehr keinen echten Gewinn bringen. Darüber hinaus sind Begegnungsfälle zwischen PKW und LKW oder Bussen generell nicht möglich.

Radfahrende können bei Gegenverkehr nicht überholt werden, sodass die Situation eintreten kann, dass der motorisierte Verkehr längere Zeit hinter dem Radverkehr verbleibt und im ungünstigen Fall zu riskanten Überholmanövern verleitet wird.

Mit dieser Lösung können rund 55 Parkplätze bereitgestellt werden.

- Variante 2: Alternierendes Parken auf der Fahrbahn
Bei Variante 2 werden die Gehwege vollständig freigehalten und die Parkstände alternierend auf der Fahrbahn angeordnet. Dies hat in mehrerlei Hinsicht eine verkehrsberuhigende Wirkung. Durch die wechselseitigen Parkstände entstehen Bereiche ohne direkte Begegnungsmöglichkeit, d.h. es kann nur in den Versatzbereichen (i.d.R. mindestens 12 m Länge) aneinander vorbeigefahren werden. Dies führt zu einer zurückhaltenden und geschwindigkeitsreduzierten Fahrweise, bei Gegenverkehr sogar zum Abbremsen bzw. Anhalten.
Auch der Anreiz, Radfahrende zu überholen, sinkt, weil sich durch die abgesenkte Durchschnittsgeschwindigkeit des Kraftverkehrs die Tempodifferenz zum Radverkehr nur sehr gering ist. Dies trägt zum objektiven und subjektiven Sicherheitsgefühl von Radfahrer:innen bei.

Bei der Erarbeitung der Varianten wurde auch die Beobachtung vor Ort berücksichtigt, dass nicht

selten Blockaden der Verkehrsströme im Einmündungsbereich Kapellenstraße – Lennebergstraße entstehen, die insbesondere den Busverkehr erheblich behindern. Verursacht werden diese aktuell durch rückstauende Fahrzeuge in Richtung Lennebergstraße, die die Vorbeifahrt an den Parkmöglichkeiten, die heute bereits auf Höhe der Grenze zwischen Haus-Nr. 8/10 beginnen, verhindern.

Diesem Problem wird bei Variante 1 (Gehwegparken) entgegengewirkt, indem die Parkstände erst ab Haus-Nr. 12 eingerichtet werden. Bei Variante 2 (Straßenparken) wird der Einfahrtsbereich in die Kapellenstraße auf der Nordost-Seite ausreichend lang freigehalten, sodass der erste Verschwenk-/Ausweichbereich unbehindert erreicht werden kann. Um dem Einfahren in die Kapellenstraße mit überhöhter Geschwindigkeit entgegenzuwirken, schlägt die Verwaltung vor, im Einmündungsbereich eine Fahrbahneinengung mittels aufgeschraubter Elemente (vgl. Fußgängerüberweg/Zebrastrifen Budenheimer Straße/Juxplatz) vorzusehen, die auch für leichtere Fußgängerquerungen dienen kann. Dieser Verschwenk ist so ausgebildet, dass mit reduzierter Geschwindigkeit stets vorbeigefahren werden kann.

Bei dieser Lösung können rund 26 Parkplätze angeordnet werden. Im Hinblick auf den Bedarf an Parkmöglichkeiten des Ärztezentrums bietet die Verwaltung an, einige der ortsnahe Stellplätze mit einer Parkscheibenregelung zu versehen, damit sie tagsüber nicht von Dauerparkern blockiert werden.

- **Umsetzungsvorschlag:**

Nach Auffassung der Verkehrsverwaltung trägt die Variante 2 zu dem größten Gewinn an Verkehrsberuhigung bei, da sie geschwindigkeitsdämpfend wirkt, die Sicherheit für den Radverkehr erhöht und auch dem Fußverkehr optimale Bedingungen verschafft.

Unter der Voraussetzung, dass diese Einschätzung im Infoterminal für Bürger:innen am 28.02.2023 und seitens des Ortsbeirats geteilt wird, beabsichtigt die Verwaltung, dieses Konzept umzusetzen.

Darüber hinaus ist zu erwähnen, dass die Kapellenstraße während der Gleiserneuerungsmaßnahme in der Breiten Straße als Umleitungsstrecke dient. Je nach angedachter Verkehrsführung ist es möglich, dass die Umsetzung des vorgeschlagenen Konzepts über die Sommermonate zurückgestellt werden muss, spätestens aber nach Abschluss der Gleisbaumaßnahme im Herbst realisiert wird.