

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0459/2023
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 13.03.2023	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	05.07.2023	Ö

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag Nr. 1998/2020 SPD-Ortsbeiratsfraktion Mainz-Neustadt
hier: Verkehrssicherheit: Einbahnstraßensystem auf die Frauenlobstraße erweitern

Mainz, 03. Juli 2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Neustadt nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Der Antrag zielt, neben dem Aspekt der IV-Fahrgeschwindigkeiten, vor allem auch auf die (Durchgangs-) Verkehrsmengen und leitet daraus den Prüfauftrag ab, die durchgängige Führung im Einrichtungsverkehr abschnittsweise durch eine Einbahnstraßenregelung zu unterbrechen.

Seit der Pandemie haben sich die Verkehrsverhältnisse in Mainz nun langsam wieder stabilisiert, Aussagen zu Belastungen auf dieser Achse nun wieder möglich. Die Verwaltung weist noch einmal darauf hin, dass seit Antragstellung Ende 2020 diese Belastbarkeit der Daten eben nicht hat vorliegen können. Mit den jetzt stabilisierten Verhältnissen lässt sich jetzt jedoch wieder eine verlässliche Einschätzung des Verkehrsgeschehens treffen. Diese basiert auf zwei Verkehrserhebungen vom März 2023 an den Knoten Frauenlobstraße - Forsterstraße und Frauenlobstraße - Boppstraße. Beide Erhebungen geben einen repräsentativen Eindruck der Belastungssituation im fließenden Verkehr und sind hier beigefügt.

Aus der Zählung Höhe Forsterstraße lässt sich ablesen, dass ein durchgehender Verkehr an diesem Knoten eine Größenordnung von lediglich knapp 700 Fahrten in 24h erreicht. Dass aus der Frauenlobstraße im Folgenden in die Boppstraße insgesamt etwa 930 Kfz münden ist zunächst einmal nachrangig, da die zusätzlichen Verkehre per se nicht aus Durchgangsverkehrsanteilen zusammengesetzt sein können. Legt man die genannten 700 Kfz zu Grunde, gemessen an der hohen Besiedlungsdichte, den erwartbar hohen Anteilen Quell- und Zielverkehrs daran, dann kann nicht von erhöhten Anteilen im Durchgangsverkehr als parallele Ausweichroute zur Kaiserstraße ausgegangen werden. Diese sind auch nicht gänzlich auszuschließen, dürften im Vergleich zu den auf die Neustadt gerichteten Quell-/Zielverkehren aber eher zu vernachlässigen sein. Hierzu lassen sich auch noch einmal die Verkehrsbelastung auf der Kaiserstraße in etwa gleicher Höhe heranziehen. Diese liegt in Fahrtrichtung HBF kurz vor dem Knoten mit dem Hindenburgplatz bei etwa 11.400 Kfz. Selbst wenn man sehr großzügig davon ausginge, dass von den insgesamt 700 Kfz (s.o.) die Hälfte die Frauenlobstraße durchgängig als Ausweichroute nutzten, läge der Anteil nur bei ca. 3 Prozent der Belastung auf der Hauptachse. Einen Hinweis auf eine stark frequentierte Alternativroute liefert diese Größenordnung jedenfalls nicht. Zweifel an der erhöhten Nutzung als vermeintliche Ausweichroute liefern auch der beengte Querschnitt und die baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung entlang der Frauenlobstraße.

Schließlich bedeutete eine Ausweisung einer abschnittweisen Einbahnstraßenregelung gemäß der drei vorgeschlagenen Varianten eine Anpassung weiterer Einbahnstraßen. Nach einer ersten Einschätzung käme es dadurch zu Umwegfahrten im Erschließungsnetz der Neustadt, die kontraproduktiv zum Gedanken eines geringeren Emissionsausstoßes durch Fahrzeuge sind. Auch aus diesem Grund wird eine Anpassung des Einbahnstraßensystems als nicht vorteilhaft gewertet.