



Stellungnahme Abteilung 61.1 zum Antrag Nr. 06964/2020/Anfrage 0103/2023  
für die Ortsbeiratssitzung Mainz-Finthen  
betreffend Um-/Ausbau der Straßenkreuzung Katzenberg/Kurmainzstraße

Die Verkehrsverwaltung hatte in 2016 für die heutige Kreuzung Kurmainzstraße (L 419) / Kreisstraße Ri. Drais (K 11) / Am Katzenberg eine Konzeptplanung für einen Kreisverkehrsplatz (ohne Bypässe) erarbeitet. Zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung wurde daraufhin in 2017/18 der Kreisverkehrsplatz hinsichtlich Bypässe geprüft mit dem Ergebnis, in Richtung Katzenberg und in Richtung Drais diese weiter in der Planung zu berücksichtigen. Dies führte zu dem Erfordernis von Grunderwerb von benachbarten nicht städtischen Grünbereichen und einen erhöhten Versiegelungsgrad sowie Nachteile für den Radverkehr durch die als freier Rechtsabbieger verlaufenden Bypässe. Der Umbau des Knotenpunktes sollte sachlich mit der Sanierung der L 419 durch den Landesbetrieb Mobilität (LBM) eng verknüpft werden, um damit die Verkehrseinschränkungen während der Bauzeiten möglichst gering zu halten. Dies wurde auch mit dem LBM kommuniziert. Zuletzt wurde vom Landesbetrieb mitgeteilt, dass die Sanierung der L427 nicht im Investitionsplan 2024 - 2028 vorgesehen ist und ein Sanierungsmaßnahme auch nicht in absehbarer Zeit umgesetzt werden kann.

In Bezug auf die klimatischen Entwicklungen, den Nachteilen für den Radverkehr und zur Vermeidung der Flächenversiegelung wurde mit der Projektfortführung in 2022 nochmals mit aktualisierten Daten die künftige Verkehrsabwicklung mittels Kreisverkehrsplatz ohne Bypässe mit folgendem Ergebnis geprüft:

Die Berechnungen wurden mit den aktuellen Zählraten vom 06.09.2022 durchgeführt. Unter Ansatz der unterschiedlichen Fahrzeugklassen wäre der Kreisverkehrsplatz, auch ohne Bypässe, sowohl am Vor- als auch am Nachmittag (QSV C und D) leistungsfähig. Am Nachmittag stellt sich für die Zufahrt Kurmainzstraße Ost eine Verkehrsqualität D ein. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass der Verkehrsablauf an dieser Zufahrt bei einer geringen Verkehrszunahme (ca. 6%) nicht mehr leistungsfähig abgebildet werden kann. Die Reserven der Leistungsfähigkeit wären somit bei der Ausgestaltung als Kreisverkehrsplatz sehr gering.

Betrachtet man die Verkehrsbelastungen außerhalb der Spitzenstunden so funktioniert der Kreisverkehr ohne nennenswerte Probleme. Die Berechnungen wurden nach dem HBS 2015 durchgeführt.

Wichtig in dem Fall ist darauf hinzuweisen, dass nach diesem Berechnungsverfahren nur die Furten der Zufahrten und nicht die Furten der Ausfahrten berücksichtigt werden können. Für die Furten der Zufahrten haben wurde eine Fußverkehrsstärke von 40 FG/h unterstellt (Ansatz sog. "sichere Seite"). Unter der aktuellen Verkehrsbelastung könnte der Kreisverkehr laut HBS ausreichend leistungsfähig betrieben werden. Es ergibt bezüglich des Verkehrsablaufes jedoch keine wesentliche Verbesserung bei einer erhöhten Flächeninanspruchnahme gegenüber der heutigen signalisierten Kreuzung. Mit Berücksichtigung der aktuellen Situation und der o.g. Verkehrszahlen sieht die Verkehrsverwaltung aus vorgenannten Gründen und bezugnehmend auf die Flächeninanspruchnahme zum

jetzigen Zeitpunkt von einem Umbau zum Kreisverkehrsplatz ab. Die Verkehrsverwaltung überprüft jedoch insbesondere im Hinblick auf das heutige Querungsangebot für Fußgänger- und Radverkehr Optimierungsmöglichkeiten. Weiterhin wird eine mögliche Entsiegelung von befestigten Flächen im Rahmen dieser Überlegungen mit untersucht.

Mainz, 5.06.2023



Janina Steinkrüger  
Beigeordnete