



Antwort zur Anfrage Nr. 0215/2024 der FDP-Stadtratsfraktion betreffend **Anfrage Einrichtung einer Fußgängerzone im ersten Teil der Schusterstraße (FDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Welcher Anteil der 5.000 Fahrzeuge wird auch nach der Einrichtung einer Fußgängerzone im Abschnitt der Schusterstraße verbleiben, wie z.B. Lieferverkehre und Busse des ÖPNV?

Aktuell verkehren rund 400 Busse in beiden Richtungen über den betrachteten Abschnitt der Fußgängerzone. Darüber hinaus kann bezüglich Lieferverkehren sowie anderen berechtigten Anliegern wie z.B. Schwerbehinderte und Bewohner:innen von Zusatzverkehren in einem niedrigen dreistelligem Umfang ausgegangen werden.

2. Wie viele Fahrzeuge müssen auf alternative Routen ausweichen?

Abzüglich der unter 1. genannten Verkehre ist von einer Verlagerung von +/- 4.500 KFZ auszugehen.

3. Wie viele Parkvorgänge hat das Parkhaus Kaufhof an einem normalen Werktag bzw. an Spitzentagen?

Die Verwaltung hat am 16.12.2023 (3. Adventssonntag, d.h. ein Spitzentag) eine Erhebung vorgenommen. Hier wurden rund 830 einfahrende KFZ ermittelt. Für einen normalen Werktag liegen keine Erhebungen seitens der Stadt vor.

4. Hat die Verwaltung Daten über die Herkunft der Fahrzeuge im Bereich der geplanten Fußgängerzone nach der Zufahrt aus Richtung Süden (über die Quintinsstraße aus Richtung Altstadt/Weisenau) und Norden (über Quintinsstraße aus Richtung Theodor-Heuss-Brücke/Kaiserstraße)? Wenn ja, wie verteilen sich die Fahrzeuge?

Die Verkehre in Richtung Parkhaus verteilten sich in der Erhebung vom 16.12.2023 nahezu 50:50.

5. Die verkehrlichen Auswirkungen der Sperrung sind recht komplex, dazu kommt die vorgesehene Herausnahme des MIV aus der unteren Große Bleiche. Liegt zu den Auswirkungen der verkehrlichen Verlagerungen eine Verkehrssimulation vor oder ist die Verwaltung mit uns der Auffassung, dass eine Verkehrssimulation sinnvoll ist?

Eine mikroskopische Untersuchung (Simulation) kann erst nach Festlegung verbindlicher und detaillierter Planungsparameter sinnvoll durchgeführt werden. Die Bürgerbeteiligung sollte ausdrücklich nicht auf Grundlage eines bereits konkreten und verbindlichen Planungsentwurfs eingeleitet werden. Deshalb wurde zur Ermittlung der Verkehrsverlagerungen im Hinblick auf eine überschlägliche Betrachtung der Knotenpunkte (vgl. Antwort zu Frage 7) zunächst eine Verkehrsumlegung (makroskopisches Modell) vorgenommen.

6. Welche Mehr- und Entlastungen ergeben sich für die Straßenzüge zwischen Kaiserstraße, Bauhofstraße, Quintinsstraße und Rheinachse bei einer Sperrung der Schusterstraße?

Zur Untersuchung der verkehrlichen Wechselwirkungen der beiden Maßnahmen (Unterbindung der MIV-Durchfahrt in der Großen Bleiche auf Höhe Ernst-Ludwig-Platz und Einrichtung einer Fußgängerzone in der Schusterstraße) wurde wie unter 6. Zunächst eine makroskopische Modelluntersuchung mit dem Verkehrsmodell der Landeshauptstadt Mainz durchgeführt. Dabei wurde das aktuelle MIV-Verkehrsnetz um die beiden Maßnahmen ergänzt. Hierbei konnten im Vergleich zum aktuellen MIV-Netz die nachfolgenden Verlagerungseffekte des Pkw-Verkehrs ermittelt werden:

- Bauhofstraße:
 - Fahrtrichtung Kaiserstraße: ca. - 60 %
 - Fahrtrichtung Große Bleiche: ca. - 20 %
- Kaiserstraße (zwischen Bauhofstraße und Rheinallee):
 - Fahrtrichtung Rheinallee: ca. + 15 %
 - Fahrtrichtung Alicenplatz: ca. + 5 %
- Rheinallee (zwischen Kaisertor und Diether-von-Isenburg-Straße)
 - Fahrtrichtung Kaisertor: ca. + 10 %
 - Fahrtrichtung Theodor-Heuss-Brücke: ca. + 10 %
- In der Quintinsstraße (zwischen Zufahrt Parkhaus Am Brand und Einmündung Schusterstraße) entfällt nahezu der gesamte Pkw-Verkehr in beiden Fahrtrichtungen aufgrund der Maßnahme in der Schusterstraße

7. Welche Mehrbelastungen ergeben sich an den wichtigen Kreuzungen in diesem Bereich und können die Kreuzungen den zusätzlichen Verkehr ohne größere Beeinträchtigungen aufnehmen?

Die Verwaltung hat mit diesen Ergebnissen den Knotenpunkt Peter-Altmeier-Allee/Kaiserstraße betrachtet, auf den sich in der Kombination der beiden unter 5. genannten Maßnahmen die stärksten Auswirkungen ergeben würden. Auch mit den zu erwartenden verlagerten Verkehrsmengen kann weiterhin von einer Leistungsfähigkeit ausgegangen werden.

Mainz, 30. Januar 2024

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete