



Antwort zur Anfrage Nr. 1902/2025 der CDU im Ortsbeirat **Mainz-Hartenberg-Münchfeld** betreffend **Verkehrsregelung in der Straße Am Fort Gonsenheim (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Wie hoch ist das durchschnittliche Verkehrsaufkommen in der Straße „Am Fort Gonsenheim“?

Im Verlauf der Straße „Am Fort Gonsenheim“ beträgt die durchschnittliche werktägliche Verkehrsmenge (Montag bis Freitag, DTVw5) rund 4.000 bis 4.800 Kraftfahrzeuge pro Tag. Zwischen den Einmündungen Am Judensand und Ludwigsburger Straße wurden etwa 4.800 Kfz pro Tag gezählt, im weiteren Verlauf in Richtung Gonsbachtal rund 4.000 Kfz pro Tag.

Eine Verkehrszählung am Knotenpunkt Am Fort Gonsenheim/Ludwigsburger Straße aus dem Juni 2023 ist der Anfrage als Anlage beigefügt.

2. Welche Kategorie/Funktion hat die Straße „Am Fort Gonsenheim“ im Straßennetz der Stadt Mainz?

Im städtischen Straßennetz ist die Straße Am Fort Gonsenheim in Anlehnung an die RASSt 06 als Verbindungsstraße einzustufen, d.h. als Hauptverkehrsstraße und hier der Straßenkategorie HS IV zuzuordnen. Bei der Straße Am Fort Gonsenheim handelt es sich zudem um eine klassifizierte Kreisstraße, sodass diese auch eine Verbindung zwischen den Stadtteilen und einen Anschluss an das übergeordnete Straßennetz darstellt.

3. Gibt es aktuelle Erhebungen, wie hoch der Verkehrsanteil der unterschiedlichen Verkehrsmittel in der Straße „Am Fort Gonsenheim“ ist?

Wenn ja: Welchen Anteil haben: MIV, ÖPNV, Schwerlastverkehr, Radverkehr, E-Roller, Fußgänger-Verkehr?

Der Verkehrsverwaltung liegen für den betrachteten Bereich keine differenzierten Verkehrszählungsdaten zu E-Rollern und Fußgänger:innen vor. Eine Auswertung des Modal-Splits kann daher nur für die Kategorien Pkw, ÖPNV, Schwerverkehr und Rad erfolgen.

Die vorliegenden Anteile stellen sich wie folgt dar:

- Pkw: 78,1%
- ÖPNV: 2,6%
- Schwerverkehr: 0,8%
- Rad: 18,5%

4. Welche Begründung und welche verkehrlichen Bedarfe haben dazu geführt, dass in der Straße Am Fort Gonsenheim ein Fahrradschutzstreifen eingerichtet wurde?

Die Straße Am Fort Gonsenheim stellt für den Radverkehr eine entscheidende Verbindungsfunktion zwischen den Ortsteilen Gonsenheim und wichtigen Zielen in Hartenberg-Münchfeld

sowie der Neustadt dar. Ziele sind hier vor allem der SWR, die Berufsschule und der Hartenbergpark, aber auch die Durchgängigkeit in Richtung Mombacher Straße für die Pendlerverkehr. Alternative, parallele Strecken sind topografisch und umwegtechnisch für viele Ziele nicht geeignet. Um den, wie in Antwort auf Frage 3) genannten Anteilen des Radverkehrs gerecht zu werden, wurde in 2013 ein Schutzstreifen eingerichtet.

5. Kam es vor der Einrichtung des Fahrradschutzstreifens zu einem erhöhten Unfallaufkommen? Wenn ja: Gibt es eine erkennbare Änderung seit der Änderung?

Zu einem möglichen erhöhten Unfallaufkommen vor Einrichtung des Fahrradschutzstreifens können keine belastbaren Aussagen getroffen werden, da für diesen Zeitraum keine auswertbaren Verkehrsunfalldaten vorliegen. Der Fahrradschutzstreifen wurde etwa im Jahr 2010 eingerichtet. Auswertbare Verkehrsunfalldaten stehen jedoch erst ab dem Jahr 2020 zur Verfügung, sodass ein Vergleich der Unfallsituation vor und nach der Markierung nicht möglich ist.

6. Welche Begründung und welche verkehrlichen Bedarfe haben dazu geführt, dass in der Straße am Fort Gonsenheim Tempo 30 km/h eingerichtet wurde?

Die Einführung des Tempolimits von 30 km/h in der Straße Am Fort Gonsenheim dient dem Schutz von Radfahrer:innen und Fußgänger:innen sowie der Erhöhung des allgemeinen Verkehrssicherheitsniveaus. Insbesondere soll damit der Sicherheitsaspekt an der installierten Querungshilfe gewährleistet werden.

7. Kam vor der Einführung von Tempo 30 km/h zu einem erhöhten Unfallaufkommen? Wenn ja: Gibt es eine erkennbare Änderung seit der Änderung des Tempolimits?

Die Unfallstatistik der Polizei weist vor Einführung des Tempolimits von 30 km/h kein erhöhtes Unfallaufkommen nach. Auch nach der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist keine wesentliche Veränderung der Unfallzahlen erkennbar. Die Geschwindigkeitsreduzierung wurde nicht als Reaktion auf eine Unfallhäufung angeordnet, sondern als präventive Maßnahme, um das Sicherheitsniveau insbesondere für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen weiter zu erhöhen. Tempo 30 trägt maßgeblich zur Sicherheit im Straßenverkehr bei. Der Bremsweg verkürzt sich drastisch von ca. 40 m (bei 50 km/h) auf nur 18 m, das kann in kritischen Situationen Leben retten. Zudem begrenzt die reduzierte Geschwindigkeit die Schwere möglicher Unfälle erheblich, da bei niedrigeren Geschwindigkeiten sowohl die Reaktionsmöglichkeiten als auch die Überlebens- und Verletzungschancen deutlich günstiger ausfallen.

8. Was spricht aus Sicht der Verwaltung gegen die Einrichtung einer umfassenden Tempo 30 Zone für Hartenberg, denn in allen einmündenden Anliegerstraßen in dem Bereich Am Fort Gonsenheim gilt bereits jetzt Tempo 30?

In allen Straßen, in denen eine rechtssichere Tempo-30-Anordnung nach StVO möglich ist, wurde diese bereits umgesetzt. Eine Tempo-30-Zone kann jedoch nicht eingerichtet werden, da dies auf klassifizierten Straßen (wie Straßen des überörtlichen Verkehrs oder Vorfahrtstraßen) nicht zulässig ist (§ 45 Abs. 1c StVO).

9. Gibt es aktuelle Daten zu sogenannten „Dooring-Ereignissen“ im Straßenverlauf?

Zu „Dooring-Ereignissen“ im Straßenverkehr liegen derzeit keine gesondert erhobenen statistischen Daten vor. Entsprechend können hierzu keine konkreten Aussagen seitens der Polizei getroffen werden.

Mainz, 30. Januar 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete