



Antwort zur Anfrage Nr. 1398/2026 der FDP-Stadtratsfraktion betreffend **Notwendigkeit und Auswirkungen des Modalfilters und den Zufahrtsbeschränkungen in der Großen Bleiche (FDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- 1. Wurde bei der Planung der Sperrungen der Zufahrtswege auf die Große Bleiche die bestehenden Zufahrtsbeschränkungen wie Holzhofstrasse und Weißliliegasse berücksichtigt und den daraus bestehenden Umleitungsverkehr?*
- 2. Wurden die durch die Sperrung und Verkehrsumleitungen betroffenen Anwohner und Geschäfte zuvor informiert?*
- 3. Auf welchen Verkehrszählungen, Prognosen und sonstigen Daten beruht die Maßnahme?*

Der Modalfilter ist keine isolierte Sperrmaßnahme, sondern eine verkehrsorganisatorische Voraussetzung für den Straßenbahnlückenschluss in der Binger Straße. Ohne eine deutliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Großen Bleiche bestünde die Gefahr von Rückstaus bis in den Bereich Münsterplatz und Alicenplatz sowie von Behinderungen und Verspätungen im Straßenbahn- und Busverkehr.

Grundlage ist die planfestgestellte Verkehrsuntersuchung vom 28. März 2023. Darin wurde die Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs in der Großen Bleiche als notwendige verkehrliche Voraussetzung für den Straßenbahnlückenschluss berücksichtigt.

Ergänzend wurden Verkehrserhebungen aus den Jahren 2023 bis 2025 herangezogen. Danach wurden zwischen Gärtnergasse und Neubrunnenplatz rund 6.100 Kfz pro Tag in Richtung Rhein und rund 5.300 Kfz in Richtung Binger Straße ermittelt. Am Landesmuseum wurden jeweils rund 4.400 Kfz pro Richtung gezählt. Von den rund 3.000 Kfz, die nördlich der Bauhofstraße in Richtung Rhein weiterfahren, wurden rund 2.400 Kfz dem künftig entfallenden Durchgangsverkehr zugerechnet. Dies entspricht am Landesmuseum einer erwarteten Entlastung um rund 55 Prozent.

Dauerhafte Netzmaßnahmen wurden in der Verkehrsmodellierung berücksichtigt. Zeitlich begrenzte Einschränkungen, etwa aufgrund von Baustellen in der Holzhofstraße oder Weißliliegasse, werden im Baustellenmanagement fortlaufend koordiniert, können jedoch nicht zur dauerhaften Planungsgrundlage einer langfristigen Verkehrsregelung gemacht werden.

Die Öffentlichkeit sowie betroffene Anlieger:innen und Gewerbetreibende wurden vor der Umsetzung durch ein Informationsschreiben und Presseinformationen sowie im Rahmen der politischen Beratungen informiert. Darin wurden auch die geänderten Zufahrtsmöglichkeiten erläutert.

- 4. Welche Veränderungen der Verkehrsströme beobachtet die Verwaltung und welche Straßen und Parkhäuser wurden mit welchem zusätzlichen Verkehrsaufkommen – mit Beachtung der bestehenden Sperrungen - als Ausweichstrecken geplant und genutzt?*

- 5. Mit welcher absoluten und prozentualen Zunahme des Verkehrs rechnet die Verwaltung insbesondere in der Kaiserstraße sowie in der Bauhofstraße, Flachsmarktstraße, Bauerngasse, Hinteren Bleiche, Kaiser-Friedrich-Straße und Diether-von-Isenburg-Straße?*

Verkehrsverlagerungen auf das umgebende Hauptverkehrsstraßennetz sind Bestandteil der Verkehrsmodellierung. Betroffen sind insbesondere die Kaiserstraße, die Bauhofstraße und die Flachsmarktstraße. Für die Bauhofstraße wurde im Planfall eine Zunahme von bis zu rund

18 Prozent gegenüber dem Bezugsfall ermittelt. Neue Überlastungssituationen im Straßennetz wurden durch die Untersuchung nicht vorhergesagt.

Für sämtliche in der Anfrage genannten Straßen liegen keine gesonderten, unmittelbar auf die heutige Situation übertragbaren absoluten und prozentualen Werte vor. Eine solche Zuordnung wäre angesichts gleichzeitig bestehender Baustellen und weiterer Verkehrsmaßnahmen derzeit auch nicht belastbar möglich.

Da der Modalfilter erst Ende Juli und die Straßenbahnstrecke Anfang August 2026 in Betrieb genommen wurden, lassen die bisherigen Beobachtungen noch keine verlässliche Bewertung der dauerhaften Verkehrsverteilung zu. Die Verkehrsströme befinden sich weiterhin in einer Eingewöhnungsphase.

Die Innenstadt und ihre Parkhäuser bleiben erreichbar. Teilweise verändern sich lediglich die Zufahrtsrouten. Das Parkhaus Deutschhausplatz ist beispielsweise über die Flachsmarktstraße und die Kaiser-Friedrich-Straße erreichbar. Die umliegenden Wohnstraßen sind nicht als Umleitungsstrecken ausgewiesen.

6. Wie soll die Erreichbarkeit der Innenstadt für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen durch die Summe der Sperrungen noch gewährleistet werden?

7. Welche Folgen erwartet die Verwaltung für Lärmbelastung, Luftqualität und Verkehrssicherheit in der Kaiserstraße? Wie ist die zusätzliche Verkehrsbelastung mit den dort zur Begründung von Tempo 30 genannten Zielen des Lärmschutzes und der Unfallvermeidung vereinbar?

8. Welche Auswirkungen auf die umliegenden Schulen und die Schulwegsicherheit wurden zuvor untersucht und welche konkreten Ergebnisse liegen hierzu vor?

Der Modalfilter unterbindet an einem begrenzten Punkt den allgemeinen Kfz-

Durchgangsverkehr, nicht jedoch die Erreichbarkeit der Innenstadt. Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Nahverkehr und Taxen können den Bereich weiterhin passieren. Notwendige Zielverkehre bleiben über das umliegende Straßennetz möglich.

Aus der Verkehrsmodellierung ergeben sich keine neuen Überlastungssituationen. Eine belastbare Aussage zu den tatsächlichen Auswirkungen auf Lärm und Luftqualität ist jedoch erst auf Grundlage der sich dauerhaft einstellenden Verkehrsverteilung möglich. Die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung in der Kaiserstraße bleibt unverändert und dient weiterhin dem Lärmschutz und der Verkehrssicherheit.

Die umliegenden Schulen und Schulwege wurden nicht als Umleitungsstrecken ausgewiesen. Eine eigenständige schulbezogene Wirkungsuntersuchung war nicht Bestandteil der Verkehrsuntersuchung. Hinweise auf konkrete neue Gefährdungslagen liegen derzeit nicht vor. Die tatsächliche Entwicklung wird im Rahmen der weiteren Verkehrsbeobachtung berücksichtigt.

9. Sind nach Einführung des Modalfilters Verkehrszählungen sowie Messungen von Lärm und Luftschadstoffen vorgesehen? Welche Ausgangswerte liegen für einen belastbaren Vorher-Nachher-Vergleich vor?

10. Nach welchen Kriterien und in welchem Zeitraum wird die Maßnahme evaluiert? Werden dabei ausdrücklich die Belastungen der Kaiserstraße, der umliegenden Wohnstraßen und der Schulwege berücksichtigt und die Ergebnisse dem Stadtrat vorgelegt?

Als Ausgangswerte stehen insbesondere die Verkehrserhebungen aus den Jahren 2023 bis 2025 zur Verfügung. Nach einer ausreichenden Eingewöhnungsphase sind weitere Erhebungen vorgesehen. Bewertet werden insbesondere die Verkehrsbelastungen und Verkehrsverlagerungen, die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte, Rückstauerscheinungen sowie die Betriebsstabilität des Straßenbahn- und Busverkehrs.

Dabei werden auch die Kaiserstraße, angrenzende Wohnstraßen, die Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Hinweise zur Verkehrssicherheit einbezogen. Ob ergänzende Untersuchungen zu Lärm oder Luftschadstoffen erforderlich sind, wird anhand der tatsächlich festgestellten Ver-

kehrsentwicklung bewertet. Über die Ergebnisse kann nach Abschluss einer belastbaren Auswertung im zuständigen Ausschuss berichtet werden.

11. War die Sperrung der Zufahrt von der Großen Bleiche zum Landtag ausdrücklich Bestandteil der vom Stadtrat beschlossenen Vorlage? Wenn ja, an welcher Stelle wurde diese konkrete Änderung dargestellt und wie wurde sie begründet?

12. Trifft es zu, dass der Landtag vor Umsetzung der Sperrung weder beteiligt noch informiert wurde? Wenn ja, warum unterblieb eine Abstimmung und welche Gespräche mit dem Landtag sind inzwischen erfolgt oder vorgesehen?

13. Welche Auswirkungen hat die Sperrung auf die Erreichbarkeit des Landtags und der weiteren Einrichtungen des Regierungsviertels für Beschäftigte, Abgeordnete, Besuchergruppen, Schulklassen, Medienvertreter, Lieferverkehre und Reisebusse?

14. Wurden Feuerwehr, Rettungsdienste, Polizei und Sicherheitsbehörden beteiligt und ist eine jederzeitige Erreichbarkeit des Landtags und der angrenzenden Regierungsgebäude für Einsatzfahrzeuge gewährleistet?

Eine vollständige Sperrung der Landtagszufahrt ist nicht erfolgt. Die konkrete Zufahrt wurde im Zusammenhang mit dem Modalfilter neu geordnet. Der Stadtratsbeschluss betrifft das verkehrliche Gesamtkonzept; die konkrete Ausgestaltung einzelner Zufahrten und Verkehrsflächen erfolgt durch die darauf beruhende verkehrsbehördliche Anordnung.

Bereits vor der Umsetzung war der Landtag im Rahmen des Integrierten Entwicklungskonzepts (IEK) eingebunden, die Abstimmungen dauern an. Auf vorgetragene Anforderungen wurde unter anderem dadurch reagiert, dass die Poller herausnehmbar ausgeführt wurden.

Die Erreichbarkeit für Anlieferungs-, Rettungs- und sonstige berechnigte Verkehre bleibt gewährleistet. Von der Peter-Altmeier-Allee besteht eine Wendemöglichkeit zur Zufahrt beziehungsweise Ladezone des Landtags. Die Belange von Feuerwehr, Rettungsdiensten, Polizei und sonstigen Einsatzverkehren wurden bei der verkehrsbehördlichen Umsetzung berücksichtigt. Weitere Detailfragen, insbesondere zu besonderen Besucher- und Reisebusverkehren, sind Gegenstand der laufenden Abstimmungen mit dem Landtag.

15. Wurde im Zuge der Verkehrsänderungen die Einfahrt von der Rheinallee in die Diether-von-Isenburg-Straße eingeschränkt, und welche Folgen hat dies für das Isenburg-Karré, das Kurfürstliche Schloss, das Schlossgymnasium, das Justizministerium und die ansässigen Gerichte?

16. Ist der Verwaltung die Unterschriftensammlung der Anwohnerinnen und Anwohner des Isenburg-Karrés bekannt und hat bereits ein Austausch mit den Initiatoren und Betroffenen stattgefunden?

17. Wie bewertet die Verwaltung die vorgetragene Kritik hinsichtlich erheblicher Umwege und Erreichbarkeitsprobleme für Anwohner, mobilitätseingeschränkte Personen, Gewerbetreibende, Beschäftigte und Besucher?

Die Einfahrt von der Rheinallee in die Dieter-von-Isenburg-Straße wurde 2021 im Zuge der Umsetzung der Umweltpur auf der Rheinallee als unechte Einbahnstraße ausgewiesen. Die dortigen Einrichtungen und Grundstücke bleiben jedoch über das umliegende Straßennetz erreichbar. Dies gilt auch für das Isenburg-Karré, das Kurfürstliche Schloss, das Schlossgymnasium, das Justizministerium und die Gerichte.

Die in der Unterschriftensammlung und weiteren Rückmeldungen vorgetragenen Hinweise zu Umwegen und zur Erreichbarkeit werden von der Verwaltung ernst genommen und in die laufende Überprüfung einbezogen.

18. Welche kurzfristigen verkehrlichen Nachbesserungen werden geprüft? Wird insbesondere erwogen, die Einfahrt zur Großen Langgasse über die Große Bleiche und in die Diether-von-

Isenburg-Straße wieder zu ermöglichen, eine geeignete Wendemöglichkeit einzurichten oder andere Ausnahmeregelungen vorzusehen?

19. Unter welchen Voraussetzungen ist die Verwaltung bereit, den Modalfilter anzupassen oder wieder aufzuheben, wenn erhebliche Verkehrsverlagerungen, Sicherheitsprobleme oder zusätzliche Belastungen der angrenzenden Straßen festgestellt werden?

Geprüft werden insbesondere Optimierungen der Wegweisung, der Wendemöglichkeiten, der Zufahrtsregelungen und der Verkehrssteuerung. Auch die Hinweise zur Diether-von-Isenburg-Straße und zur Erreichbarkeit des Isenburg-Karrés werden dabei berücksichtigt. Änderungen kommen in Betracht, sofern sie den Kfz-Durchgangsverkehr nicht erneut in die Große Bleiche führen und die Leistungsfähigkeit sowie die Betriebsstabilität des Straßenbahn- und Busverkehrs nicht beeinträchtigen.

Eine Aufhebung des Modalfilters würde nicht lediglich eine lokale Verkehrsregelung verändern, sondern in den Prognosenullfall eingreifen, auf dem der planfestgestellte verkehrliche Nachweis für das TP 1 Binger Straße beruht. Sollten die weiteren Erhebungen erhebliche, nicht prognostizierte Verkehrsverlagerungen, Sicherheitsprobleme oder unzumutbare Belastungen ergeben, wird die Verwaltung geeignete Nachsteuerungen prüfen. Maßgeblich bleibt dabei, dass die Funktionsfähigkeit des Straßenbahnlückenschlusses und des innerstädtischen Verkehrsnetzes insgesamt erhalten wird.

Mainz, 08. September 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete