

Verkehrsdatensammlung Gonsenheim

Stand 01/2012



61-Stadtplanungsamt
Abteilung Verkehrswesen

Amtsleiter: G.Ingenthron

Verkehrsdatensammlung Gonsenheim

Stand 01/2012



Umschlagbild: online-Archiv der Stadt Mainz

61-Stadtplanungsamt
Abteilung Verkehrswesen

Amtsleiter: G.Ingenthron
Bearbeiter: Armin Schroeders

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

A. Aufgabenstellung und Einleitung

B. Bevölkerung und Mobilität

1. Stadtstrukturelle Entwicklungen
 - 1.1 Bauleitplanung, Siedlungsflächen und Haushaltsentwicklung
 - 1.2 Bevölkerungsentwicklung
2. Motorisierungsentwicklung
3. ÖPNV-Entwicklung

C. Entwicklung der MIV-Belastungen

1. Entwicklungen an ‚Stadtteilzufahrten‘
2. Entwicklungen den ‚Zufahrten‘ zum Wohngebiet Lee Barracks
3. Entwicklungen verschiedener Sammelstraßen im übrigen Stadtteilgebiet

D. Fazit

Anlagenverzeichnis

Anlagen

Verzeichnis der Abbildungen

- Abbildung 1** B-Pläne (Auswahl) im Stadtteil Mainz-Gonsenheim ab 2000 (Quelle: www.mainz.de)
- Abbildung 2** Grundstücksmarktbericht Mainz 2011; Gutachterausschuss für Grundstückswerte für den Bereich der Stadt Mainz, Mainz 2011
- Abbildung 3** Wohnhaushalte gesamt (ohne Wohnheim); Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen der Stadt Mainz, 2011
- Abbildung 4** Wohnflächenentwicklung (ohne Wohnheim); Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen der Stadt Mainz, 2011
- Abbildung 5** Bevölkerungsentwicklung 2000 - 2010; Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen der Stadt Mainz, 2011
- Abbildung 6** Bevölkerungsentwicklung 2000 - 2010; nur Altersklassen größer 20 Jahre bis 85 Jahre; Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen der Stadt Mainz, 2011
- Abbildung 7** Motorisierungsentwicklung 2000 - 2007; Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen der Stadt Mainz, 2008
- Abbildung 8** Werktägliche Ein- /Aussteiger (Betriebsanfang bis Betriebsende) an MVG-Haltestellen; Quelle: MVG, 2010
- Abbildung 9** Entwicklung der Kfz-Belastungen auf ‚Stadtteilzufahrten‘ (Querschnitt, je Richtung); Quelle: Stadt Mainz, 2011
- Abbildung 10** Entwicklung der Kfz-Belastungen an den Zufahrten ‚Lee Barracks‘ (Querschnitt, je Richtung); Quelle: Stadt Mainz, 2011
- Abbildung 11** Entwicklung der Kfz-Belastungen an diversen Sammelstraßen (Querschnitt, je Richtung); Quelle: Stadt Mainz, 2011

A. Aufgabenstellung und Einleitung

Letztmalig wurde im Mainzer Stadtteil Gonsenheim im Jahr 2002 eine umfangreiche Analyse der bei der Stadtverwaltung verfügbaren Struktur- und Verkehrsdaten durchgeführt und dem Ortsbeirat vorgelegt¹. Diese Ausarbeitung diente im weiteren Verlauf der Diskussionen zu verkehrlichen Fragestellungen als objektive und für alle Beteiligten zugängliche Grundlage. Im Tenor konnte mittels dieser Ausarbeitung damals nachgewiesen werden, dass verschiedene Einschätzungen zu Verkehrsbelastungssituationen als überhöht anzusehen waren.

In der jüngeren Vergangenheit wurde die Verwaltung erneut aufgefordert darzulegen, welche Maßnahmen sie zur Verbesserung und Dokumentation der aktuellen Verkehrsverhältnisse in Gonsenheim vorsieht, zuletzt mittels des Antrags Nr. 1071 / 2011 der FDP-Ortsbeiratsfraktion:

„Maßnahmen zur Verbesserung und Dokumentation der aktuellen Verkehrssituation im Ortsgebiet Mainz-Gonsenheim“

In der Beantwortung des Antrags durch die Verwaltung heißt es:

„Die Verkehrsverwaltung wird die seit 2002 fortgeschriebenen, maßgeblichen Verkehrszahlen und Strukturdaten in ihren Grundzügen daher so aufbereiten, dass anhand derer zu beurteilen sein wird, ob sich gravierende Veränderungen in der Belastungssituation in Gonsenheim ergeben haben.“

Die hier vorliegende Ausarbeitung umfasst diese Fortschreibung auf Basis eines umfangreichen Bestands an Verkehrsdaten der letzten ca. 10 Jahre. Gegenüber der Vorgängeruntersuchung hat sich an der grundsätzlichen Vorgehensweise bei der Datenverwendung keine Veränderung ergeben. Nach wie vor werden von der Abteilung Verkehrswesen im Stadtplanungsamt kontinuierlich Verkehrsdaten an geeigneten Messstellen erhoben, die durch gezielte Einzel-/Kurzeiterhebungen ergänzt werden. In der Summe ergibt sich ein für die hier anstehende Analyse räumlich und zeitlich ausreichend dichtes Netz an Verkehrserhebungen.

Neben diesen, in erster Linie auf die Belastungsentwicklung im motorisierten Individualverkehr (MIV) abzielenden Veränderungen, werden weitere Daten zur Beurteilung der verkehrlichen Entwicklungen herangezogen. Dazu zählen insbesondere – soweit wie bei der MVG vorhanden – die einschlägigen Werte zur ÖPNV-Nutzung.

Für eine Interpretation der Veränderung verkehrlicher Kenngrößen ist es in der Regel erforderlich aufzuzeigen, welche strukturellen Veränderungen sich im Betrachtungszeitraum in Gonsenheim ergeben haben. Entsprechend wird auch vorliegend verfahren. Hierbei stehen die Daten zu Bevölkerungs- und Motorisierungsentwicklung im Vordergrund. Als räumliche Vergleichskategorien werden die Gesamtstadt Mainz sowie die angrenzende VBG Heidesheim herangezogen.

¹ Verkehrsentwicklung Gonsenheim; Stadtverwaltung Mainz, 68-Amt für Verkehrswesen, Januar 2002

B. Bevölkerung und Mobilität

1. Stadtstrukturelle Entwicklungen

1.1 Bauleitplanung, Siedlungsflächen und Haushaltsentwicklung

Insbesondere die im Stadtteil befindlichen, großen Konversionsflächen wurden in den letzten 10 Jahren bauplanungsrechtlich zu – hauptsächlich - Wohnzwecken gesichert. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Auswahl an B-Plänen, das Datum ihrer Rechtskraft und die darin vorgesehene Anzahl von Wohneinheiten.

| B-Plan Bezeichnung | | rechtskräftig seit | geplante Wohneinheiten gesamt |
|--------------------|--|--------------------|-------------------------------|
| G124 | Umnutzung des Kasernengeländes zwischen Erzbergerstraße und Canisiusstraße | 27.08.2001 | 1.500 |
| G139 | Wohngebiet Gonsbachterrassen | 06.04.2006 | 620 |
| G148 | Integratives Wohnen 'An den Reben' | 18.01.2010 | 140 |
| G127 | Westlich der Karlsbader Straße | 09.09.2010 | 139 |
| | | | 2.399 |

Abbildung 1: B-Pläne (Auswahl) im Stadtteil Mainz-Gonsenheim ab 2000 (Quelle: www.mainz.de)

Dieser planerische Zuwachs von insgesamt ca. 2.400 Wohneinheiten (WE) seit 2000 und davon immerhin noch 900 im Zeitraum seit 2006 spiegelt sich auch in der vergleichenden Siedlungsflächenentwicklung laut Grundstücksmarktbericht der Stadt Mainz wider:

| | Siedlungsfläche | | | Freifläche | | | sonstige Flächen | | | Gesamt- 2010 in ha |
|-------------------------------|-----------------|--------------|------------------------|--------------|--------------|------------------------|------------------|-------------|------------------------|--------------------------|
| | 2010 | | +/- ha seit 2005 | 2010 | | +/- ha seit 2005 | 2010 | | +/- ha seit 2005 | |
| | ha | Anteil | | ha | Anteil | | ha | Anteil | | |
| Mainz | 1.127 | 87,1% | 3,2 | 163 | 12,6% | -0,9 | 4 | 0,3% | 0,9 | 1.294 |
| Weisenau | 273 | 68,2% | 2,9 | 100 | 24,9% | -0,5 | 28 | 6,9% | -2,3 | 400 |
| Laubenheim | 273 | 31,0% | 6,7 | 554 | 63,0% | -2,9 | 53 | 6,0% | -3,8 | 880 |
| Hechtsheim | 539 | 38,8% | 5,3 | 837 | 60,2% | -18,8 | 15 | 1,1% | 10,2 | 1.391 |
| Ebersheim | 168 | 16,7% | 1,7 | 831 | 82,9% | -1,7 | 4 | 0,4% | 0,0 | 1.003 |
| Marienborn | 120 | 41,1% | 0,7 | 171 | 58,5% | 2,5 | 1 | 0,4% | -1,3 | 292 |
| Bretzenheim | 762 | 54,2% | 32,9 | 635 | 45,2% | -28,5 | 8 | 0,6% | -6,2 | 1.406 |
| Drais | 74 | 24,1% | 0,9 | 233 | 75,6% | -0,9 | 1 | 0,3% | 0,0 | 308 |
| Finthen | 400 | 36,2% | 10,9 | 698 | 63,2% | -7,9 | 6 | 0,6% | -3,0 | 1.104 |
| Gonsenheim | 677 | 61,7% | 8,2 | 418 | 38,1% | -8,5 | 2 | 0,2% | 0,3 | 1.097 |
| Mombach | 431 | 72,0% | -0,8 | 161 | 26,8% | 0,8 | 7 | 1,2% | 0,0 | 598 |
| Stadt Mainz gesamt | 4.844 | 49,6% | 72,5 | 4.801 | 49,1% | -67,3 | 129 | 1,3% | -5,2 | 9.774 |

Abbildung 2: Grundstücksmarktbericht Mainz 2011; Gutachterausschuss für Grundstückswerte für den Bereich der Stadt Mainz, Mainz 2011

Damit belegt Gonsenheim im Jahr 2010 den 2. Platz beim Gesamtanteil an Siedlungsflächen und weist mit 8,2 ha den diesbezüglich drittgrößten Siedlungsflächenzuwachs seit 2005 auf. Zusammenfassend ist abzuleiten, dass Gonsenheim im letzten Jahrzehnt offenbar eine anhaltende Attraktivität als Wohnstandort innerhalb des Mainzer Stadtgebietes besitzt. Dies wird auch an der Dynamik der Haushaltsentwicklung zwischen 2005 und 2010 deutlich, bei der Gonsenheim ebenfalls unter den Stadtteilen mit der höchsten Dynamik ist²:

| Wohnhaushalte insgesamt | 15 | 16 | 24 | 25 | 31 | 41 | 42 | 51 | 52 | 53 | 54 | 61 | 62 | 71 | 72 | Ges. |
|---|---------------|---------------|----------------|----------------------|--------------|-----------------|---------|------------------|-----------------|------------------|-------|-----------------|----------------|---------------|-----------------|---------|
| Haupt- und Nebenwohnsitz; ohne Wohnheime | Alt- stadt | Neu- stadt | Ober- stadt | Hartenb.- Münchf. | Mom- bach | Gonsen- heim | Finthen | Bretzen- heim | Marien- born | Lerchen- berg | Drais | Hechts- heim | Ebers- heim | Wei- senau | Lauben- heim | Mainz |
| 31.12.2005 | 10.111 | 16.085 | 9.796 | 7.908 | 6.457 | 9.503 | 6.653 | 9.457 | 1.979 | 2.971 | 1.392 | 7.184 | 2.261 | 5.004 | 4.190 | 100.951 |
| 31.12.2006 | 10.373 | 16.461 | 9.837 | 8.101 | 6.523 | 9.651 | 6.628 | 9.495 | 2.019 | 2.978 | 1.431 | 7.216 | 2.342 | 5.021 | 4.234 | 102.310 |
| 31.12.2007 | 10.566 | 16.702 | 9.823 | 8.118 | 6.567 | 9.725 | 6.552 | 9.490 | 2.027 | 2.936 | 1.415 | 7.129 | 2.310 | 5.076 | 4.194 | 102.630 |
| 31.12.2008 | 10.486 | 16.466 | 9.703 | 8.266 | 6.480 | 9.735 | 6.425 | 9.352 | 1.992 | 2.903 | 1.399 | 7.022 | 2.282 | 5.097 | 4.158 | 101.766 |
| 31.12.2009 | 10.589 | 16.498 | 9.839 | 8.123 | 6.518 | 9.882 | 6.512 | 9.458 | 2.032 | 2.932 | 1.480 | 7.097 | 2.301 | 5.214 | 4.179 | 102.654 |
| 31.12.2010 | 10.738 | 16.553 | 9.944 | 8.177 | 6.536 | 10.041 | 6.540 | 9.533 | 2.047 | 2.965 | 1.482 | 7.214 | 2.314 | 5.253 | 4.249 | 103.586 |
| Veränderung 2005 - 2010 2005 = index 100 | 106 | 103 | 102 | 103 | 101 | 106 | 98 | 101 | 103 | 100 | 106 | 100 | 102 | 105 | 101 | 103 |

Abbildung 3: Wohnhaushalte gesamt (ohne Wohnheim); Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen der Stadt Mainz, 2011

Schließlich vermittelt auch die Entwicklung der Wohnfläche in Wohngebäuden innerhalb des letzten Jahrzehnts einen Eindruck von der hohen Attraktivität Gonsenheims als Wohnstandort. Hier lagen die Zuwächse knapp doppelt so hoch wie im Durchschnitt der gesamten Stadt Mainz:

| Stichtag 01.01. | Wohnfläche in Wohngebäuden 1000m ² | | |
|--------------------|---|---------|---------|
| | 2000 | 2005 | 2010 |
| Mainz | 7.144,1 | 7.439,4 | 7.690,3 |
| index | 1 | 1,041 | 1,076 |
| Gonsenheim | 446,3 | 452,1 | 460,0 |
| index | 1 | 1,085 | 1,145 |

Abbildung 4: Wohnflächenentwicklung (ohne Wohnheim); Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen der Stadt Mainz, 2011

1.2 Bevölkerungsentwicklung

Die im vorangegangenen Kapitel aufgezeigten Zuwächse lassen im Zeitraum von 2000 bis 2010 eine entsprechende Bevölkerungszunahme erwarten. Dieser ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich. Die Bevölkerungszuwächse in Gonsenheim betragen innerhalb eines Jahrzehnts fast 13%. Sie sind damit die mit Abstand höchsten aller Mainzer Stadtteile und übertreffen den gesamtstädtischen Trend im gleichen Zeitraum um mehr als 10%.

² Analoge Daten zur Beurteilung der Entwicklung von Betrieben und/oder Arbeitsplätzen in Gonsenheim liegen nicht vor.

| Stadtteil | Stand 31.12.2000 | Stand 31.12.2005 | Stand 31.12.2010 | Veränderung zum 31.12.2010 31.12.2000 = index 100 |
|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--|
| Altstadt | 15.918 | 16.053 | 16.567 | 104,1 |
| Neustadt | 26.570 | 26.556 | 26.545 | 99,9 |
| Oberstadt | 21.623 | 19.967 | 20.214 | 93,5 |
| Hartenb./Münchf. | 15.326 | 15.730 | 16.138 | 105,3 |
| Mombach | 12.935 | 12.808 | 13.254 | 102,5 |
| Gonsenheim | 19.301 | 20.169 | 21.737 | 112,6 |
| Finthen | 13.983 | 13.966 | 13.844 | 99,0 |
| Bretzenheim | 18.669 | 18.703 | 19.273 | 103,2 |
| Marienborn | 3.910 | 3.798 | 3.920 | 100,3 |
| Lerchenberg | 6.555 | 6.242 | 6.263 | 95,5 |
| Drais | 3.060 | 3.162 | 3.112 | 101,7 |
| Hechtsheim | 15.446 | 15.303 | 15.122 | 97,9 |
| Ebersheim | 5.334 | 5.340 | 5.511 | 103,3 |
| Weisenau | 10.367 | 10.369 | 11.024 | 106,3 |
| Laubenheim | 9.058 | 8.875 | 8.901 | 98,3 |
| Gesamtstadt | 198.055 | 197.041 | 201.425 | 101,7 |

Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung 2000 - 2010; Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen der Stadt Mainz, 2011

Die Bevölkerungsentwicklung liegt altersgeschichtet in 5-Jahres-Schritten vor. In einer zweiten Tabelle werden daher die Veränderungen vom Jahr 2000 über 2005 bis Ende 2010 nur für die Personengruppen älter als 20 Jahre dargestellt, die als Fahrer von Pkw/Kfz im MIV überhaupt in Frage kommen. Hochbetagte Personen über 85 Jahre sind in den dargestellten Werten ebenfalls nicht enthalten.

Daraus ergibt sich die folgende Verteilung:

| Stadtteil | Stand 31.12.2000 | Stand 31.12.2005 | Stand 31.12.2010 | Veränderung zum 31.12.2010 31.12.2000 = index 100 |
|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--|
| Altstadt | 13.636 | 13.835 | 14.433 | 105,8 |
| Neustadt | 22.072 | 22.395 | 22.632 | 102,5 |
| Oberstadt | 17.788 | 16.558 | 16.708 | 93,9 |
| Hartenb./Münchf. | 12.392 | 12.755 | 13.341 | 107,7 |
| Mombach | 10.273 | 10.083 | 10.404 | 101,3 |
| Gonsenheim | 15.355 | 15.922 | 16.917 | 110,2 |
| Finthen | 10.948 | 10.963 | 10.911 | 99,7 |
| Bretzenheim | 14.915 | 14.830 | 15.363 | 103,0 |
| Marienborn | 3.224 | 3.178 | 3.259 | 101,1 |
| Lerchenberg | 5.272 | 4.922 | 4.920 | 93,3 |
| Drais | 2.399 | 2.460 | 2.449 | 102,1 |
| Hechtsheim | 11.884 | 11.953 | 11.939 | 100,5 |
| Ebersheim | 3.949 | 4.016 | 4.182 | 105,9 |
| Weisenau | 8.493 | 8.436 | 8.855 | 104,3 |
| Laubenheim | 7.232 | 7.149 | 7.214 | 99,8 |
| Gesamtstadt | 159.832 | 159.455 | 163.527 | 102,3 |

Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung 2000 - 2010; nur Altersklassen größer 20 Jahre bis 85 Jahre; Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen der Stadt Mainz, 2011

Im Ergebnis bestätigt sich die Aussage der Betrachtung über alle Altersgruppen dahingehend, dass Gonsenheim im letzten Jahrzehnt in den betrachteten Altersgruppen von seiner Bevölkerungszahl her am stärksten unter allen Mainzer Stadtteilen gewachsen ist.

Laut Bevölkerungsprognose für die Landeshauptstadt Mainz und seine Stadtteile³ ist davon auszugehen, dass der in den Abbildungen 4 und 5 dargestellte Bevölkerungsstand von etwa 22.000 Einwohnern auch im laufenden Jahrzehnt beibehalten werden wird:

„Hier sind in den kommenden Jahren durch weiteren Zuzug in den Lee Barracks (Baufeld Ost, Projekt „Pont du Clair“) sowie die unterstellte zügige Realisierung der Gonsbachterrassen und (zeitlich daran anschließend) des derzeitigen Baseballgeländes Einwohnergewinne zu erwarten. Bis 2012 dürfte die Zahl der Einwohner um weitere 1.300 Personen auf rund 22.000 anwachsen.

Weitere Tendenz: zunächst etwa gleichbleibend, gegen Ende des Prognosezeitraums wieder langsam abnehmend.“

2. Motorisierungsentwicklung

Das nachfolgende Kapitel beschäftigt sich mit der Fragestellung, ob neben der überproportional hohen Entwicklung der Bevölkerung im Stadtteil Gonsenheim auch ein verstärktes Anwachsen hinsichtlich der Pkw-Motorisierung zu verzeichnen ist. Angesichts der in Kapitel 1 aufgezeigten Zuwächse bei der Wohnbevölkerung ist zu erwarten, dass sich insbesondere bei der Pkw-Motorisierung analoge Effekte eingestellt haben könnten. Insofern beziehen sich die dargestellten Entwicklungen auf diesen Aspekt.

Vergleichend wird dazu die Gesamtentwicklung in der Stadt Mainz sowie in der Verbandsgemeinde Heidesheim herangezogen. Letztere daher, da hier festzustellende Motorisierungsentwicklungen sich ggf. an den Verbindungsstraßen vom/zum Stadtteil in den Belegungszahlen dieser Achsen nachweisen lassen.

Die nachfolgende Darstellung erlaubt nur Vergleiche im Zeitraum zwischen 2000 und 2007. Dies ist darin begründet, dass sich ab 2008 die statistische Aufbereitung des Datenmaterials verändert hat (ab 2008: keine Berücksichtigung der vorübergehend still gelegten Fahrzeuge mehr).

| | Einwohner (HS+NS) | | gemeldete Pkw | | Motorisierung [Pkw/1000Ew] | |
|-----------------------|-------------------|---------|---------------|--------|----------------------------|-------|
| | 2000 | 2007 | 2000 | 2007 | 2000 | 2007 |
| Mainz | 200.250 | 200.100 | 83.900 | 79.700 | 419 | 398 |
| index | 1 | 0,999 | 1 | 0,950 | 1 | 0,951 |
| Gonsenheim | 18.928 | 20.286 | 9.687 | 10.006 | 512 | 493 |
| index | 1 | 1,072 | 1 | 1,033 | 1 | 0,963 |
| VBG Heidesheim | 8.800 | 9.800 | 4.900 | 5.900 | 557 | 602 |
| index | 1 | 1,114 | 1 | 1,204 | 1 | 1,081 |

Abbildung Z: Motorisierungsentwicklung 2000 - 2007; Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen der Stadt Mainz, 2008

³ Bevölkerungsprognose 2007 – 2020 Landeshauptstadt Mainz, Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen; Mainz, Dezember 2008

Es ist zu erkennen, dass sowohl in der Gesamtstadt Mainz als auch im Stadtteil Gonsenheim die Pkw Motorisierung je 1.000 Einwohner rückläufig ist. In der gesamten Stadt Mainz bei parallel rückläufigen Pkw-Zahlen absolut, in Gonsenheim bei moderaten Zuwächsen, aber deutlich gesteigener Einwohnerzahl.

Die angrenzende Verbandsgemeinde Heidesheim zeigt hingegen über alle betrachteten Kategorien hinweg deutlich Zuwächse, wie sie für zahlreiche Gebietskörperschaften im prosperierenden Kreis Mainz-Bingen typisch sind. Ob insbesondere die gestiegene Motorisierung zu einer Erhöhung der Belegung an Ein-/Ausfallstraßen Gonsenheims geführt hat, wird in einem der folgenden Kapitel näher betrachtet.

3. ÖPNV-Entwicklung

Zur Beantwortung der Frage, mit welchen Verkehrsmitteln die deutlich gestiegene Bevölkerung in Gonsenheim ihre Mobilitätsanforderungen erfüllt, werden die Veränderungen in der ÖPNV-Nutzung anhand verfügbarer Daten aus diesem Sektor dargestellt.

Dazu wird auf die Zahl der Ein-/Aussteiger der Mainzer Verkehrsgesellschaft an Gonsenheim zu zuordnenden Haltestellen zurückgegriffen. Diese liegen jedoch nicht durchgängig vergleichbar aufbereitet vor. Eine mehrjährige Entwicklung ist daher anhand der Daten nicht ablesbar. Dies liegt z.T. daran, dass nicht in allen Jahren Ein- und Aussteiger sowohl der Bus- als auch der Straßenbahnlinien ermittelt wurden. Dies wurde in der jüngeren Vergangenheit nur in den Jahren 2007 und 2009 durchgeführt, deren Ergebnisse hier vergleichen gegenübergestellt sind:

| Erhebungszeitraum | Bus & Bahn | |
|-----------------------------------|---------------|---------------|
| | 2007 | 2009 |
| Haltestellen in Gonsenheim | | |
| Am Sportfeld | 551 | 571 |
| An der Bruchspitze | 2.781 | 1.675 |
| An der Krimm/TÜV Gonsenheim | 564 | 639 |
| An der Nonnenwiese | 113 | 132 |
| An der Oberbrücke | 1 | 2 |
| Canisiusstraße | 292 | 333 |
| Elbestraße | 2.189 | 2.262 |
| Elsa-Brandström-Straße | 580 | 596 |
| Gemarkungsgrenze | 846 | 818 |
| Gonsbachterrassen | 262 | 303 |
| Gonsenheim/Bahnhof | 4 | 2 |
| Hugo-Eckener-Straße | 883 | 1.015 |
| Isaac-Fulda-Allee | entfällt | entfällt |
| Kapellenstraße | 2.301 | 2.108 |
| Krongarten | 473 | 506 |
| Lennebergplatz | 182 | 89 |
| Mainzer Straße | 480 | 476 |
| Nerotalsstraße | 1.384 | 1.495 |
| Rathaus/Meijers's Häusje | 174 | 339 |
| Theodor-Körner-Straße | 92 | 107 |
| Viermorgenweg | 656 | 665 |
| Wildpark | 791 | 863 |
| Wilhelm-Raabe-Straße | 1.200 | 1.335 |
| Summen | 16.799 | 16.331 |

Abbildung 8: Werktägliche Ein- /Aussteiger (Betriebsanfang bis Betriebsende) an MVG-Haltestellen; Quelle: MVG, 2010

Der Rückgang um knapp 3% ist überwiegend auf die Entwicklung an der Haltestelle ‚An der Bruchspitze‘ zurückzuführen und liegt im Wegzug der FH an die Koblenzer Straße begründet. Bereinigt um diesen Sondereffekt sind nahezu durchgängig leichte Steigerungen der Ein-/Aussteigerzahlen festzustellen.

Der **Anlage-1** ist zu entnehmen, wie gut der Stadtteil mittels ÖPNV erschlossen ist. Dargestellt sind die Positionen der ÖV-Haltestellen sowie deren Einzugsradien in einer Größenordnung von 300 Meter, analog zum gültigen Nahverkehrsplan der Stadt Mainz⁴.

Danach wird Gonsenheim nicht zu 100% durch die vorhandenen Haltestellen erschlossen. Bedienungslücken der Wohnbebauung ergeben sich insbesondere am westlichen Stadtteilrand sowie in einem Bereich südlich der Erzberger Straße.

Aktuell wird der Nahverkehrsplan der Stadt Mainz fortgeschrieben. Aus dem Ergebnis wird hervorgehen, ob die bisherigen Bedienungslücken als so gravierend eingeschätzt werden, dass sie mit entsprechenden Maßnahmen beplant werden müssten.

C. Entwicklung der MIV-Belastungen

Aus **Anlage-2** ist ersichtlich, an welchen Stellen innerhalb der letzten 8-10 Jahre in Gonsenheim Verkehrserhebungen durchgeführt worden sind. Der ganz überwiegende Teil davon bezieht sich auf die Kategorie Kfz/24h, als Ergebnis automatisierter Erfassungssysteme. Lkw-Anteile sind dagegen bei nur vereinzelt durchgeführten, manuellen Erhebungen erfasst worden. Ihre räumlich/zeitliche Vergleichbarkeit ist für die vorliegende Ausarbeitung nicht ausreichend.

1. Entwicklungen an Stadtteilzufahrten

Die Durchführung einer Verkehrserhebung mit Fokus auf den Durchgangsverkehr ist angesichts der Ausdehnung des Stadtteils und der Fülle der teils hoch belasteten Ein-/Ausfallachsen praktisch und vom Kostenaufwand nicht adäquat zu leisten. Bereits die Definition, was in Bezug auf Gonsenheim unter Durchgangsverkehr zu verstehen ist, kann, angesichts der Ausdehnung und Heterogenität des Stadtteils, sehr unterschiedlich ausfallen.

Ersatzweise werden den Stadtteil verbindenden Achsen daher – soweit verfügbar - in ihrer Langzeitentwicklung hinsichtlich ein- und ausfahrender Ströme betrachtet. Die Zeitreihen setzen sich sowohl aus Werten an Dauerzählstellen, sowie aus Einzelzählungen der jeweiligen Querschnitte zusammen. Insgesamt ergibt sich daraus ein hinreichend genaues Bild der Verkehrsentwicklungen der ein- und ausfahrenden Ströme an den Stadtteilzu-/abfahrten (zu deren Lage vergl. **Anlage-3**).

Dazu werden im Einzelnen dargestellt:

- Nr. 1: Finther Landstraße (an der Bebauungsgrenze)
- Nr. 2: Heidesheimer Straße (an der Grenze zu Budenheim)
- Nr. 3: Zwanzig-Morgen-Weg (westlich An der Oberbrücke)
- Nr. 4: Weserstraße nord (nördlich An der Krimm)
- Nr. 5: Weserstraße süd (nördlich Mainzer Straße)
- Nr. 6: An der Bruchspitze (etwa in Höhe der Gonsbachterrassen)

⁴ Nahverkehrsplan Mainz 2006-2011, 1.Fortschreibung; Mainz, Dezember 2006

| (gerundet auf 50 Kfz) | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------|-------------|-------------|
| Finther Landstraße | 5.050 | 5.400 | keine Werte | 5.100 | 5.000 | 4.900 | 4.850 | 4.800 | 4.200 | 4.800 | 4.650 |
| davon einfahrend | 2.550 | 2.750 | keine Werte | 2.550 | 2.550 | 2.400 | 2.450 | 2.500 | 2.200 | 2.450 | 2.450 |
| davon ausfahrend | 2.500 | 2.650 | keine Werte | 2.550 | 2.450 | 2.500 | 2.400 | 2.300 | 2.000 | 2.350 | 2.200 |
| Heidesheimer Straße | 6.950 | 6.250 | 6.650 | 6.200 | 7.350 | 6.900 | 6.100 | 6.200 | 5.650 | 6.000 | keine Werte |
| davon einfahrend | 3.400 | 3.100 | 3.300 | 3.150 | 3.650 | 3.400 | 3.050 | 3.150 | 2.800 | 3.000 | keine Werte |
| davon ausfahrend | 3.550 | 3.150 | 3.350 | 3.050 | 3.700 | 3.500 | 3.050 | 3.050 | 2.850 | 3.000 | keine Werte |
| Zwanzig-Morgen-Weg | 8.800 | 10.500 | keine Werte | keine Werte | 10.100 | keine Werte | 9.900 | 9.850 | 9.450 | keine Werte | keine Werte |
| davon einfahrend | 4.600 | 5.500 | keine Werte | keine Werte | 5.200 | keine Werte | 5.100 | 5.200 | 5.200 | keine Werte | keine Werte |
| davon ausfahrend | 4.200 | 5.000 | keine Werte | keine Werte | 4.900 | keine Werte | 4.800 | 4.650 | 4.250 | keine Werte | keine Werte |
| Weserstraße (nord) | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 21.100 | 20.200 | 20.950 | 19.950 | 21.600 | 20.700 | 22.050 | 20.650 |
| davon einfahrend | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 10.400 | 9.700 | 10.100 | 10.000 | 10.300 | 9.800 | 10.600 | 9.750 |
| davon ausfahrend | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 10.700 | 10.500 | 10.850 | 9.950 | 11.300 | 10.900 | 11.450 | 10.900 |
| An der Bruchspitze | 7.300 | keine Werte | 7.600 | keine Werte | keine Werte | 7.300 | keine Werte | keine Werte | 5.800 | keine Werte | keine Werte |
| davon einfahrend | 3.600 | keine Werte | 3.700 | keine Werte | keine Werte | 3.600 | keine Werte | keine Werte | 2.750 | keine Werte | keine Werte |
| davon ausfahrend | 3.700 | keine Werte | 3.900 | keine Werte | keine Werte | 3.700 | keine Werte | keine Werte | 3.050 | keine Werte | keine Werte |
| Weserstraße (süd) | 19.000 | 17.600 | 18.300 | 18.100 | 18.300 | 17.900 | 16.600 | 17.400 | 17.500 | 18.450 | 18.450 |
| davon einfahrend | 9.450 | 8.550 | 8.700 | 8.600 | 8.950 | 8.600 | 8.200 | 8.450 | 8.700 | 9.100 | 9.100 |
| davon ausfahrend | 9.550 | 9.050 | 9.600 | 9.500 | 9.350 | 9.300 | 8.400 | 8.950 | 8.800 | 9.350 | 9.350 |

Abbildung 9: Entwicklung der Kfz-Belastungen auf Stadtteilverbindungen (Querschnitt; je Richtung); Quelle: Stadt Mainz, 2011

Zieht man in Betracht, dass die oben dargestellten werktäglichen Belastungswerte Schwankungen von bis zu 10% unterliegen können, dann ist über die letzten etwa 10 Jahre eine hohe Konstanz der Belegungen festzustellen. Auch ohne genauere Kenntnis über die Zusammensetzung der Verkehrsströme kann davon ausgegangen werden, dass es wahrscheinlich zu keinem nennenswerten Anstieg des Durchgangsverkehrsanteils gekommen ist. Selbst wenn, hat sich die Belastungssituation dadurch in der Regel nicht verschlechtert, vielfach sind die Werte hingegen deutlich rückläufig.

Einzeldarstellungen der in Abbildung 9 zusammengefassten Zeitreihen, zzgl. der Veränderungen in Prozent, sind den **Anlagen 4 bis 9** zu entnehmen.

Ein zur weiter oben beschriebenen Bevölkerungsdynamik proportionaler Anstieg der Verkehrsbelastungen auf den Stadtteilzufahrten ist folglich nicht festzustellen. Damit liegt Gonsenheim hinsichtlich dieser Straßenzüge im Stadt weiten Trend, wonach auf Hauptsammelachsen des Verkehrs vielfach konstante bis leicht rückläufige Belegungen innerhalb des letzten Jahrzehnts festzustellen sind.

2. Entwicklungen der ‚Zufahrten‘ zum Wohngebiet Lee Barracks

Dieses Wohngebiet lässt sich in seiner Entwicklung hinsichtlich der MIV-Belegungszahlen relativ genau anhand einiger Straßenzüge abgrenzen und bietet sich daher für eine Einzelbetrachtung an (*vergl. Anlage-10*)

- Nr. 1: Weserstraße Ost (Zufahrt zum Wohngebiet Lee Barracks)
- Nr. 2: Pfarrer–Brantzen-Straße
- Nr. 3: Sophie-Grosch-Straße

Ein darüber hinausgehender Vergleich der Zeitreihen der Canisiusstraße und/oder Werrastraße ist hier nicht zweckmäßig, da diese Verkehre nicht alleinig / eindeutig dem Wohngebiet Lee Barracks zu zuordnen sind.

Im Ergebnis spiegeln die vorhandenen Belegungszahlen in der Summe die fortschreitende Besiedlung, im Fall der Bürgermeister-Alexander-Straße ggf. auch die wachsende Bedeutung als Einzelhandelsstandort, aufgrund des dort angesiedelten Lebensmitteleinzelhandels, wider.

| (gerundet auf 50 Kfz) | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------------|-------|-------------|-------------|
| Bürgerm.-Alexander-Str. | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 2.800 | 4.000 | 4.650 | 5.700 | 4.900 | 4.950 | 4.950 | 5.200 |
| Richtung Weserstraße | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 1.450 | 2.100 | 2.150 | 2.850 | 2.400 | 2.450 | 2.450 | 2.600 |
| Richtung Wohngebiet | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 1.350 | 1.900 | 2.500 | 2.850 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.600 |
| Sophie-Grosch-Straße | 0 | 0 | 2.150 | 2.250 | keine Werte | 2.150 | keine Werte | keine Werte | 2.150 | keine Werte | keine Werte |
| Richtung Weserstraße | | | 1.200 | 1.050 | keine Werte | 1.150 | keine Werte | keine Werte | 1.100 | keine Werte | keine Werte |
| Richtung Wohngebiet | | | 950 | 1.200 | keine Werte | 1.000 | keine Werte | keine Werte | 1.050 | keine Werte | keine Werte |
| Pfarrer-Brantzen-Straße | 0 | 0 | keine Werte | 1.200 | keine Werte | 1.050 | keine Werte | keine Werte | 1.800 | keine Werte | keine Werte |
| Richtung Erzberger Straße | | | | 450 | 550 | 550 | keine Werte | keine Werte | 900 | keine Werte | keine Werte |
| Richtung Wohngebiet | | | | 600 | 650 | 500 | keine Werte | keine Werte | 900 | keine Werte | keine Werte |
| Summen aller 3 Zufahrten | | | | 6.250 | | 7.850 | | | 8.900 | | |

Abbildung 10: Entwicklung der Kfz-Belastungen an den Zufahrten ‚Lee Barracks‘ (Querschnitt; je Richtung); Quelle: Stadt Mainz, 2011

Da keine der Zeitreihen über kontinuierliche Werte verfügt, wird auf die Detaildarstellung - analog der Anlagen 4 bis 9 - hier verzichtet.

3. Entwicklungen verschiedener Sammelstraßen im übrigen Stadtteilgebiet

Neben den in Kapitel 1 und 2 beschriebenen Entwicklungen der Stadtteilzufahrten und denen des Wohngebietes der ehemaligen Lee Barracks ist eine funktionale Unterscheidung der Belegungsverläufe weiterer Straßenzüge innerhalb der letzten 10 Jahre wenig Ziel führend. Dies liegt daran, dass sich diese Straßen kaum in deutlich voneinander zu unterscheidende Gruppierungen einordnen lassen und in der Regel über mehrere Verkehrsfunktionen gleichzeitig verfügen (Sammeln, Verteilen, Durchleiten).

Insofern werden in diesem Kapitel alle diejenigen Straßen zusammengefasst, über die für die etwa letzten 10 Jahre aussagekräftige Belegungsganglinien vorliegen. Dabei wurde darauf geachtet, dass die Referenzquerschnitte räumlich möglichst flächig über den gesamten Stadtteil verteilt wurden (*vergl. Anlage-11*).

Diese Querschnitte sind

- Nr. 1: Am Sportfeld (Höhe Kapellenstraße)
- Nr. 2: Am Sportfeld (Höhe EKZ)
- Nr. 3: Nerotalstraße (Nähe Am Sportfeld)
- Nr. 4: Kurt-Schumacher-Straße süd (Höhe Breite Straße)
- Nr. 5: Kurt-Schumacher-Straße nord (Höhe An der Krimm)
- Nr. 6: Budenheimer Straße (Nähe Breite Straße)
- Nr. 7: An der Oberbrücke
- Nr. 8: An der Ochsenwiese
- Nr. 9: Grabenstraße west (Höhe Ortskern)
- Nr. 10: Grabenstraße ost (Nähe Weserstraße)
- Nr. 11: Mainzer Straße west (Nähe Weserstraße)

Die verfügbaren Werte sind nachfolgend tabellarisch aufbereitet (und als vergrößerte Darstellung zusätzlich in **Anlage-12**):

| (gerundet auf 50 Kfz) | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Am Sportfeld (Kapellenstraße) | keine Werte | 4.250 | keine Werte | keine Werte | 3.600 | keine Werte | 3.050 | keine Werte | 2.400 | keine Werte | keine Werte | 2.800 |
| Richtung Kapellenstraße | keine Werte | 2.550 | keine Werte | keine Werte | 2.050 | keine Werte | 1.400 | keine Werte | 1.000 | keine Werte | keine Werte | 1.500 |
| Richtung An der Krimm | keine Werte | 1.700 | keine Werte | keine Werte | 1.550 | keine Werte | 1.650 | keine Werte | 1.400 | keine Werte | keine Werte | 1.300 |
| Am Sportfeld (Höhe EKZ) | keine Werte | 7.950 | keine Werte | keine Werte | 6.850 | keine Werte | 6.950 | keine Werte | 6.050 | keine Werte | keine Werte | 6.250 |
| Richtung Kapellenstraße | keine Werte | 4.200 | keine Werte | keine Werte | 3.600 | keine Werte | 3.450 | keine Werte | 3.200 | keine Werte | keine Werte | 3.100 |
| Richtung An der Krimm | keine Werte | 3.750 | keine Werte | keine Werte | 3.250 | keine Werte | 3.500 | keine Werte | 2.850 | keine Werte | keine Werte | 3.150 |
| Nerotalsstraße | keine Werte | 1.400 | keine Werte | keine Werte | 750 | keine Werte | 1.150 | keine Werte | 800 | keine Werte | keine Werte | 1.150 |
| Richtung Am Sportfeld | keine Werte | 950 | keine Werte | keine Werte | 400 | keine Werte | 750 | keine Werte | 650 | keine Werte | keine Werte | 800 |
| Richtung Breite Straße | keine Werte | 450 | keine Werte | keine Werte | 350 | keine Werte | 400 | keine Werte | 150 | keine Werte | keine Werte | 350 |
| Kurt-Schumacher-Straße süd | keine Werte | 1.650 | 3.350 | keine Werte | 1.800 | keine Werte | 1.750 | keine Werte | 1.400 | keine Werte | keine Werte | 2.000 |
| Richtung An der Krimm | keine Werte | 900 | 1.550 | keine Werte | 900 | keine Werte | 800 | keine Werte | 500 | keine Werte | keine Werte | 950 |
| Richtung Breite Straße | keine Werte | 750 | 1.800 | keine Werte | 900 | keine Werte | 950 | keine Werte | 900 | keine Werte | keine Werte | 1.050 |
| Kurt-Schumacher-Straße nord | keine Werte | 5.650 | keine Werte | keine Werte | 1.800 | keine Werte | 1.900 | keine Werte | 1.700 | keine Werte | keine Werte | 1.950 |
| Richtung An der Krimm | keine Werte | 2.550 | keine Werte | keine Werte | 800 | keine Werte | 1.000 | keine Werte | 750 | keine Werte | keine Werte | 900 |
| Richtung Breite Straße | keine Werte | 3.100 | keine Werte | keine Werte | 1.000 | keine Werte | 900 | keine Werte | 950 | keine Werte | keine Werte | 1.050 |
| Budenheimer Straße | 6.450 | 9.200 | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 7.350 | keine Werte | 4.300 | keine Werte | keine Werte | 5.900 |
| Richtung Breite Straße | 2.400 | 3.800 | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 3.800 | keine Werte | 1.850 | keine Werte | keine Werte | 2.350 |
| Richtung Ortskern | 4.050 | 5.400 | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 3.550 | keine Werte | 2.450 | keine Werte | keine Werte | 3.550 |
| An der Oberbrücke | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 3.900 | 3.600 | keine Werte | keine Werte | 2.005 |
| Richtung Ochsenwiese | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 2.100 | 2.150 | keine Werte | keine Werte | 505 |
| Richtung Mainzer Straße | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 1.800 | 1.450 | keine Werte | keine Werte | 1.500 |
| An der Ochsenwiese | keine Werte | keine Werte | 7.200 | keine Werte | 7.000 | keine Werte | 6.750 | keine Werte | 7.750 | keine Werte | keine Werte | 7.950 |
| Richtung Oberbrücke | keine Werte | keine Werte | 3.300 | keine Werte | 3.150 | keine Werte | 3.050 | keine Werte | 3.050 | keine Werte | keine Werte | 4.200 |
| Richtung Am Leichborn | keine Werte | keine Werte | 3.900 | keine Werte | 3.850 | keine Werte | 3.700 | keine Werte | 4.700 | keine Werte | keine Werte | 3.750 |
| Grabenstraße west Ri.Budenh.Str | keine Werte | 3.650 | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte |
| Grabenstraße ost Ri.Ortskern | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 4.300 | 4.250 | 4.200 | 3.400 | 4.100 | 3.950 | 4.150 | 4.150 | keine Werte |
| Mainzer Straße west Ri.Weserstr. | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 3.850 | 3.850 | 3.600 | 3.450 | 3.550 | 3.650 | 3.600 | 4.000 | keine Werte |

Abbildung 11: Entwicklung der Kfz-Belastungen an diversen Sammelstraßen (Querschnitt; je Richtung); Quelle: Stadt Mainz, 2011

Die Entwicklungen der vorhandenen Querschnittswerte sind weniger homogen, als bei den vorher aufbereiteten ‚Stadtteilzufahrten‘ und denen des Wohngebietes ‚Lee Barracks‘, die genauen Ursachen hierfür lassen sich im jeweiligen Einzelfall jedoch nicht eindeutig zu benennen.

Fasst man mehrere der betrachteten Zählstellen zu räumlichen Einheiten zusammen, so ergeben sich aber die nachfolgenden Trendaussagen bzgl. der Querschnittsbelastungen:

- Die Belegungswerte der Straße ‚Am Sportfeld‘ und angrenzender Erhebungsquerschnitte sind im Zeitraum der etwa letzten 10 Jahre rückläufig
- Konstant sind die östliche „Zu- bzw. Abfahrt“ zum Ortskern über Grabenstraße bzw. Mainzer Straße
- Alle übrigen Erhebungsquerschnitte zeigen über die letzten 10 Jahre keine eindeutigen Trends

Charakteristisch für alle Querschnitte ist, dass an keiner Erhebungsstelle innerhalb der letzten etwa 10 Jahre eine signifikante Steigerung im Verkehrsaufkommen statt gefunden hat.

D. Fazit

Die weiter oben zitierte Ausarbeitung vom Januar 2002 zur Verkehrsentwicklung in Gonsenheim kam bereits damals zu folgendem Fazit:

„Die Kernaussage, kurz ausgedrückt, `Gonsenheim ist während der letzten 15 Jahre nicht von einer anwachsenden Kfz-Welle überrollt worden`, konnte dennoch schlüssig dargestellt werden. Räumlich begrenzte Abweichungen von dieser allgemeinen Entwicklung sind sicherlich vorhanden, beschränken aber die Gültigkeit der Grundaussage nicht.“

Diese Schlussfolgerung behält auch nach der aktuellen Datenaufbereitung weiterhin ihre Gültigkeit. Insbesondere angesichts der dargestellten Entwicklungsdynamik in Gonsenheim (Einwohner/Haushalte), kann zusammenfassend bei der Verkehrsbelastung von einer durchaus moderaten Tendenz gesprochen werden. Flächenhafte, signifikante Belastungssteigerungen sind in Gonsenheim im letzten Jahrzehnt nicht eingetreten.

Mainz, Dezember 2011

61-Stadtplanungsamt
Abtlg. Verkehrswesen

Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1** Übersichtsplan: Haltestellen Einzugsradien 300 Meter
- Anlage 2** Übersichtsplan: Verkehrszählungen 2000 bis 2011 im MIV
- Anlage 3** Verkehrszählungen an ‚Stadtteilzufahrten‘
- Anlage 4** Entwicklung der MIV-Belegungen L424-Finther Landstraße
- Anlage 5** Entwicklung der MIV-Belegungen L422-Heidesheimer Straße
- Anlage 6** Entwicklung der MIV-Belegungen Zwanzig-Morgen-Weg
- Anlage 7** Entwicklung der MIV-Belegungen Weserstraße (nord)
- Anlage 8** Entwicklung der MIV-Belegungen Weserstraße (süd)
- Anlage 9** Entwicklung der MIV-Belegungen L424-An der Bruchspitze
- Anlage 10** Übersichtsplan: Verkehrszählungen an Zu-/Abfahrten Wohngebiet Lee Barracks
- Anlage 11** Übersichtsplan: Verkehrszählungen diverser Sammelstraßen in Gonsenheim
- Anlage 12** Tabellenwerte: Verkehrszählungen diverser Sammelstraßen in Gonsenheim

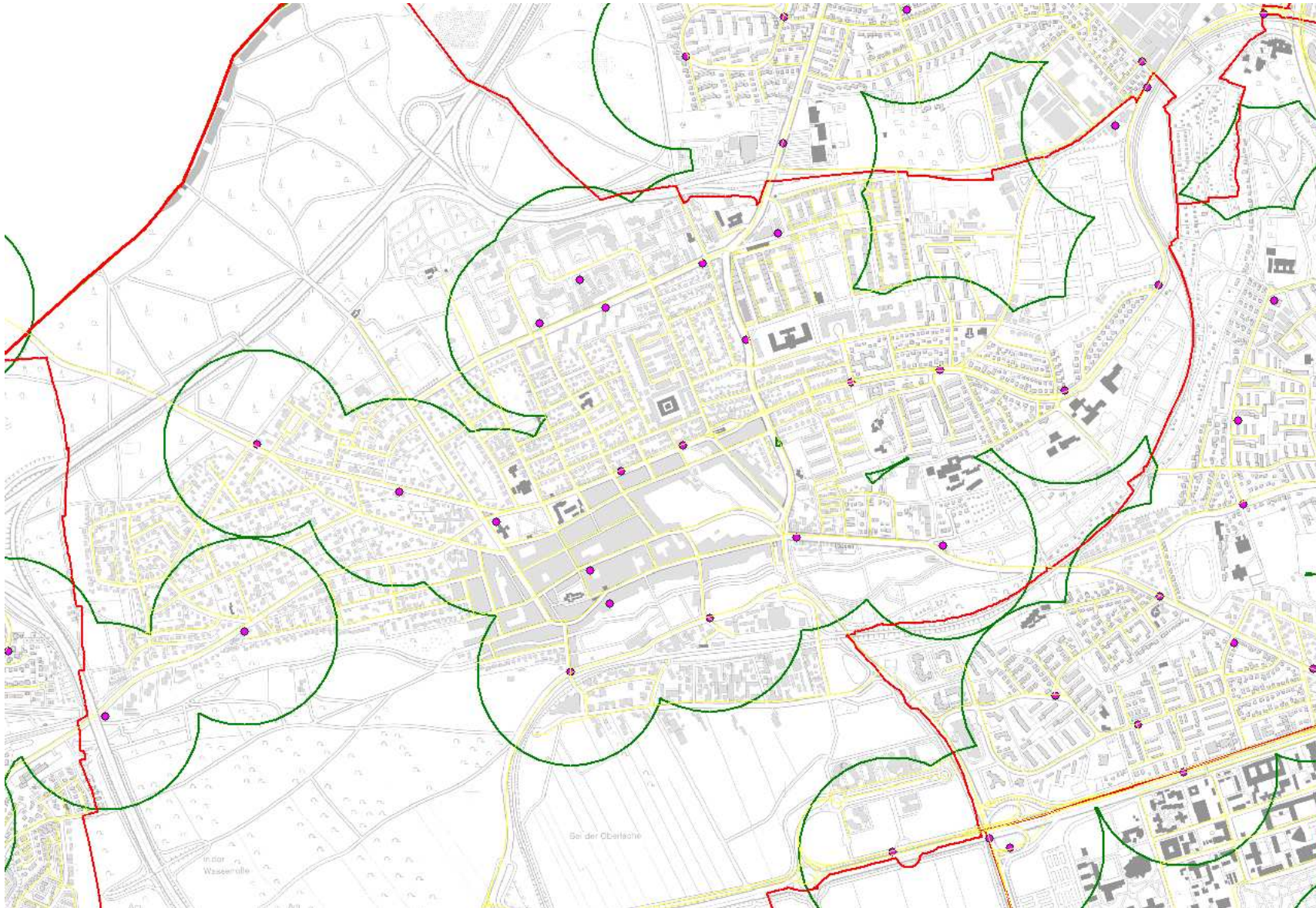
Verkehrsdaten Gonsenheim

Übersichtsplan: Haltestellen-Einzugsradien 300 Meter



Landeshauptstadt
Mainz

Anlage - 1

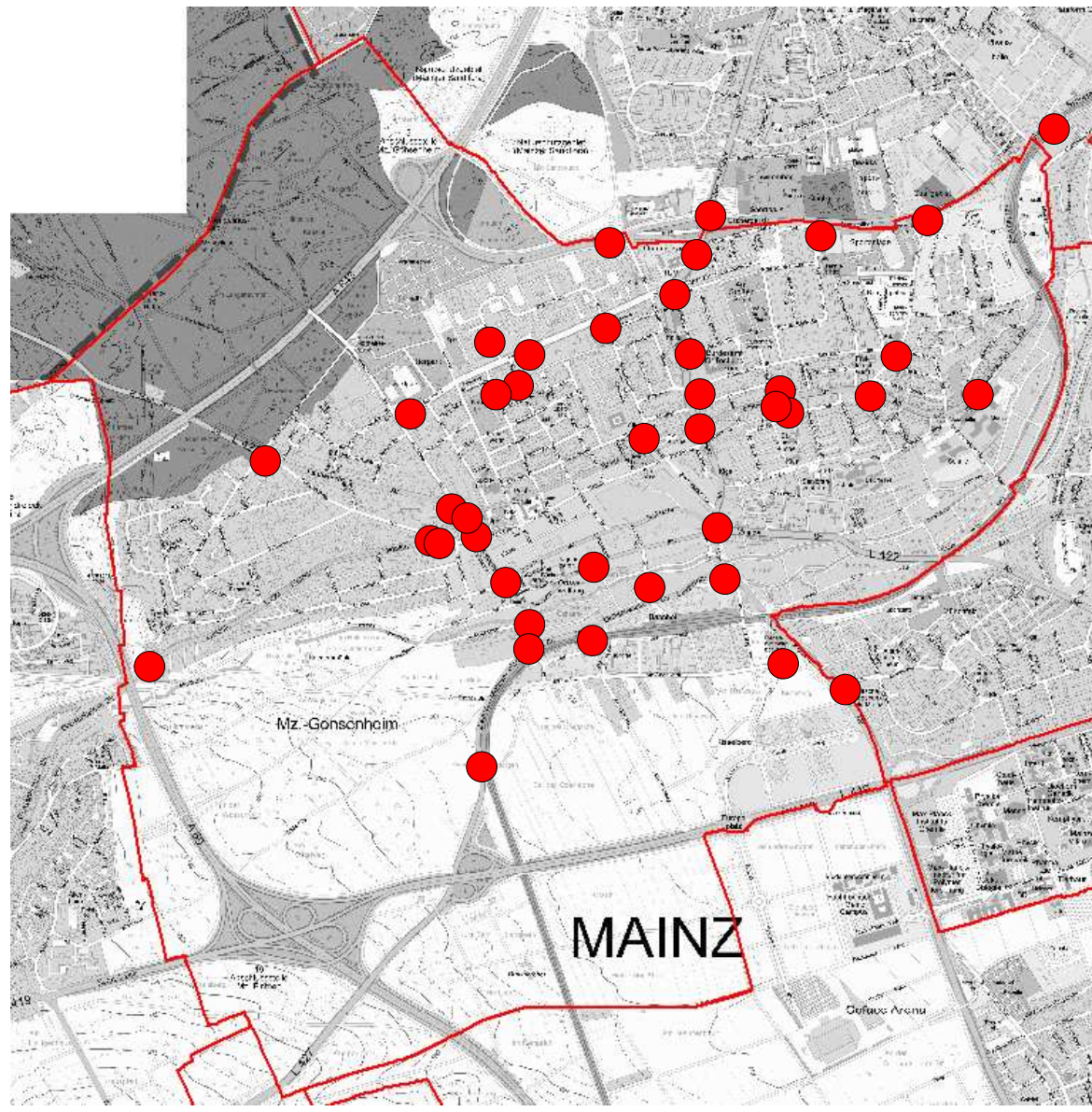


Stadtverwaltung Mainz
61-Stadtplanungsamt
Abtl. Verkehrswesen

12/2011 Schroeders

Verkehrsdaten Gonsenheim

Übersichtsplan: Verkehrszählungen 2003 bis 2011 im MIV



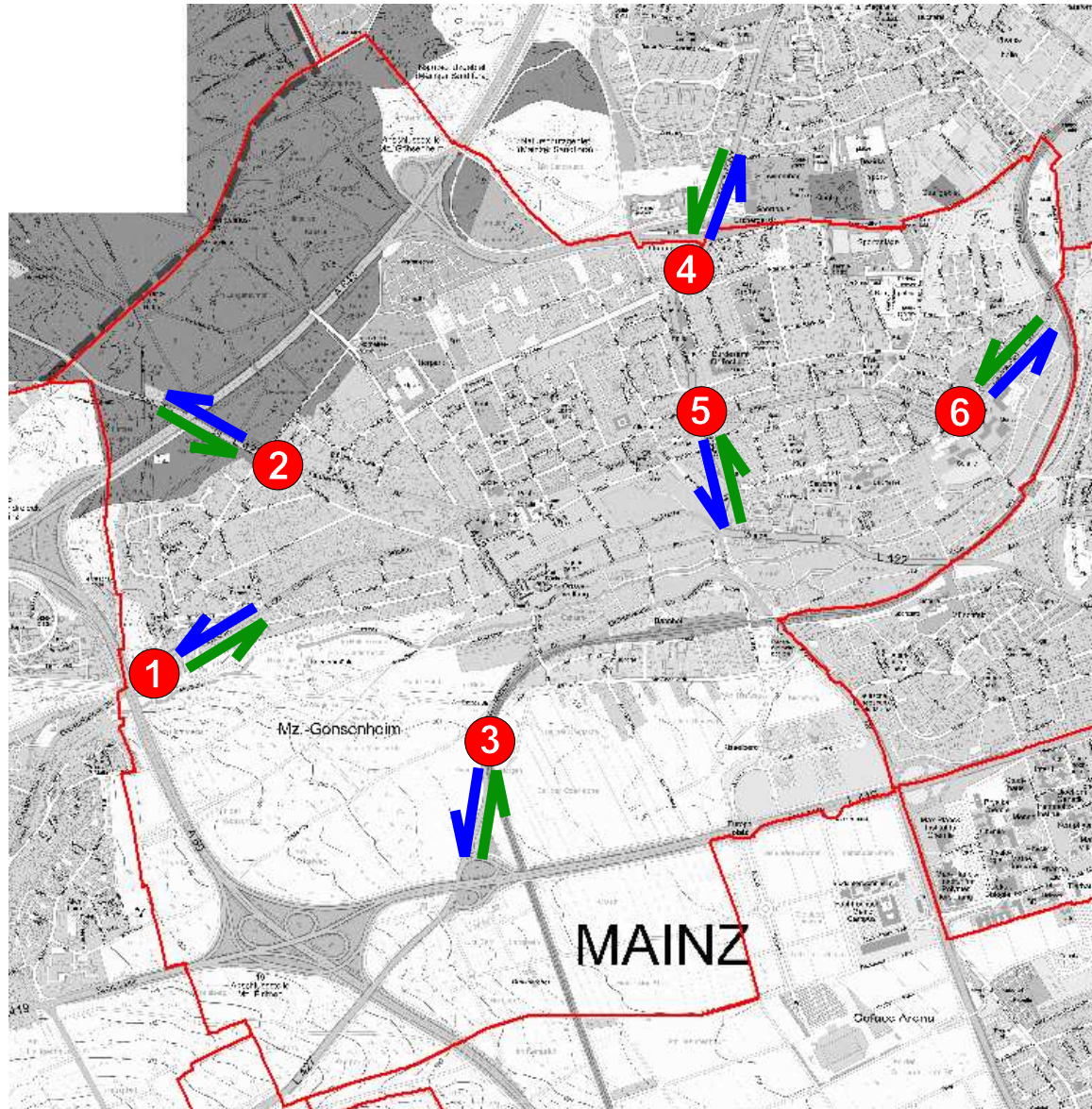
Anlage - 2

Verkehrsdaten Gonsenheim

Übersichtsplan: Verkehrszählungen an ‚Stadtteilzufahrten‘



Landeshauptstadt
Mainz



Anlage - 3

AUS
EIN

Stadtverwaltung Mainz
61-Stadtplanungsamt
Abtl. Verkehrswesen

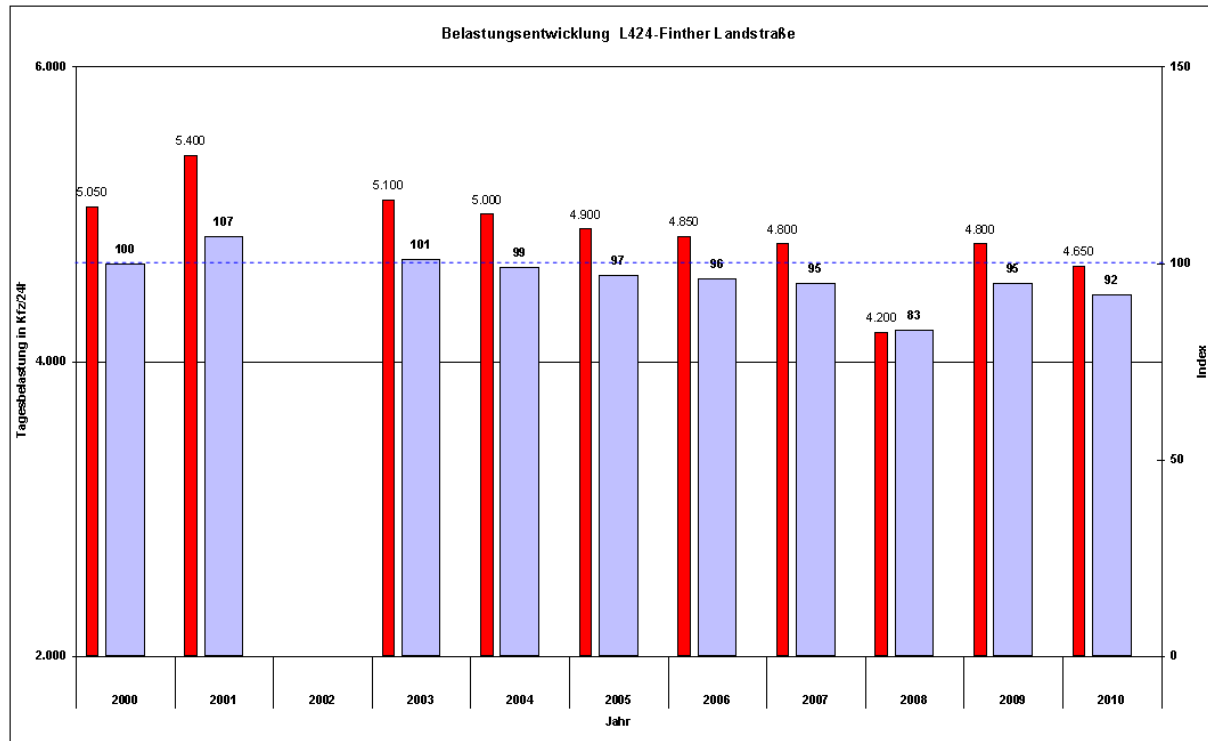
12/2011 Schroeders

Verkehrsdaten Gonsenheim

Entwicklung der MIV-Belegungen L424-Finther Landstraße



Landeshauptstadt
Mainz



Belastungsentwicklung L424-Finther Landstraße
Angaben in Kfz/24h

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|----------------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Ri. Finthen | 2.500 | 2.650 | | 2.550 | 2.450 | 2.500 | 2.400 | 2.300 | 2.000 | 2.350 | 2.200 |
| Ri. Gonsenheim | 2.550 | 2.750 | | 2.550 | 2.550 | 2.400 | 2.450 | 2.500 | 2.200 | 2.450 | 2.450 |
| Querschnitt | 5.050 | 5.400 | | 5.100 | 5.000 | 4.900 | 4.850 | 4.800 | 4.200 | 4.800 | 4.650 |
| index | 100 | 107 | | 101 | 99 | 97 | 96 | 95 | 83 | 95 | 92 |

Anlage - 4

Stadtverwaltung Mainz
61-Stadtplanungsamt
Abtl. Verkehrswesen

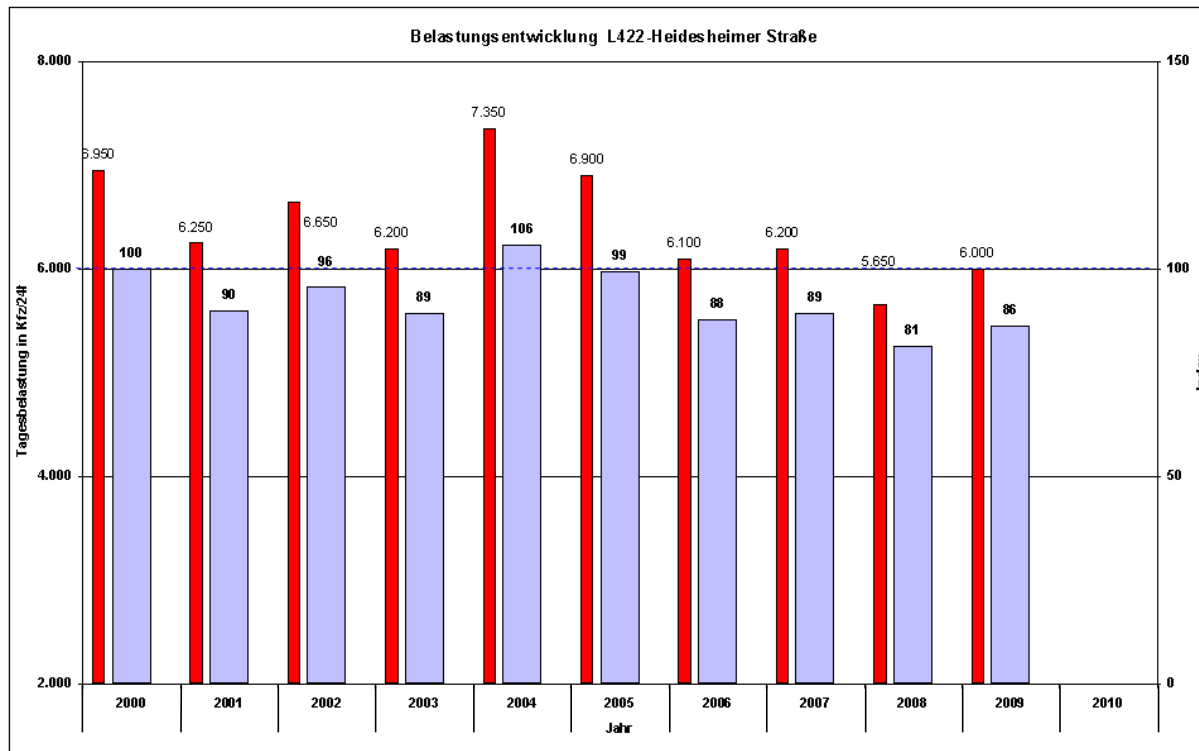
12/2011 Schroeders

Verkehrsdaten Gonsenheim

Entwicklung der MIV-Belegungen L422-Heidesheimer Straße



Landeshauptstadt
Mainz



Belastungsentwicklung L422-Heidesheimer Straße
Angaben in Kfz/24h

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| Ri. Gonsenheim | 3.400 | 3.100 | 3.300 | 3.150 | 3.650 | 3.400 | 3.050 | 3.150 | 2.800 | 3.000 | |
| Ri. Budenheim | 3.550 | 3.150 | 3.350 | 3.050 | 3.700 | 3.500 | 3.050 | 3.050 | 2.850 | 3.000 | |
| Querschnitt | 6.950 | 6.250 | 6.650 | 6.200 | 7.350 | 6.900 | 6.100 | 6.200 | 5.650 | 6.000 | |
| index | 100 | 90 | 96 | 89 | 106 | 99 | 88 | 89 | 81 | 86 | |

Anlage - 5

Stadtverwaltung Mainz
61-Stadtplanungsamt
Abtl. Verkehrswesen

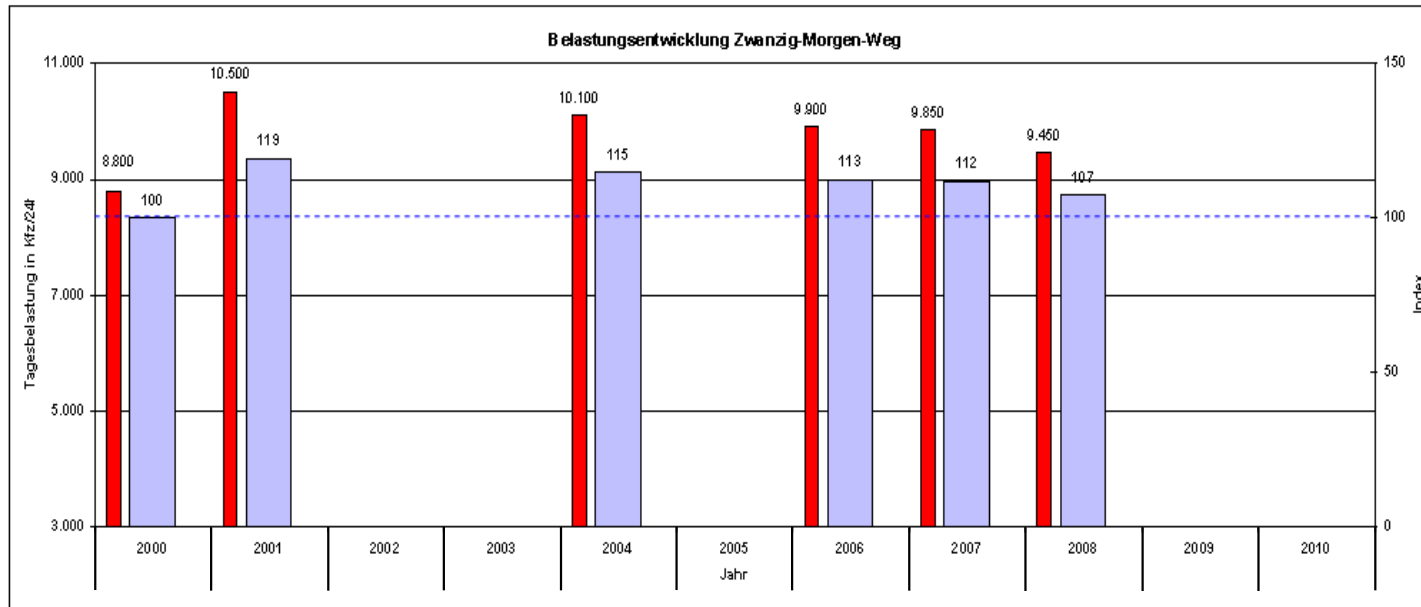
12/2011 Schroeders

Verkehrsdaten Gonsenheim

Entwicklung der MIV-Belegungen Zwanzig-Morgen-Weg



Landeshauptstadt
Mainz



Belastungsentwicklung Zwanzig-Morgen-Weg
Angaben in Kfz/24h

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|----------------|-------|--------|------|------|--------|------|-------|-------|-------|------|------|
| Ri. Gonsenheim | 4.600 | 5.500 | | | 5.200 | | 5.100 | 5.200 | 5.200 | | |
| Ri. Drais | 4.200 | 5.000 | | | 4.900 | | 4.800 | 4.650 | 4.250 | | |
| Querschnitt | 8.800 | 10.500 | | | 10.100 | | 9.900 | 9.850 | 9.450 | | |
| index | 100 | 119 | | | 115 | | 113 | 112 | 107 | | |

Anlage - 6

Stadtverwaltung Mainz
61-Stadtplanungsamt
Abtl. Verkehrswesen

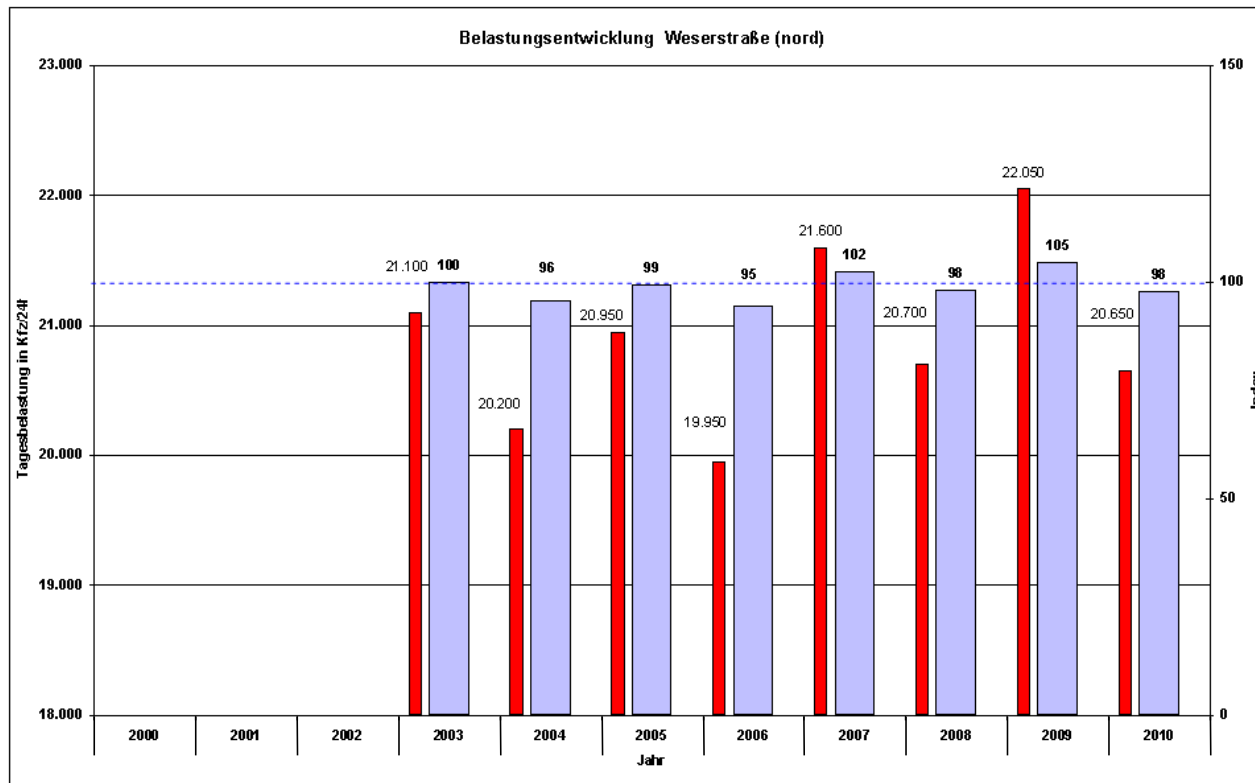
12/2011 Schroeders

Verkehrsdaten Gonsenheim

Entwicklung der MIV-Belegungen Weserstraße (nord)



Landeshauptstadt
Mainz



Belastungsentwicklung Weserstraße (nord)
Angaben in Kfz/24h

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|----------------|------|------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Ri. Gonsenheim | | | | 10.400 | 9.700 | 10.100 | 10.000 | 10.300 | 9.800 | 10.600 | 9.750 |
| Ri. Mombach | | | | 10.700 | 10.500 | 10.850 | 9.950 | 11.300 | 10.900 | 11.450 | 10.900 |
| Querschnitt | | | | 21.100 | 20.200 | 20.950 | 19.950 | 21.600 | 20.700 | 22.050 | 20.650 |
| index | | | | 100 | 96 | 99 | 95 | 102 | 98 | 105 | 98 |

Anlage - 7

Stadtverwaltung Mainz
61-Stadtplanungsamt
Abtl. Verkehrswesen

12/2011 Schroeders

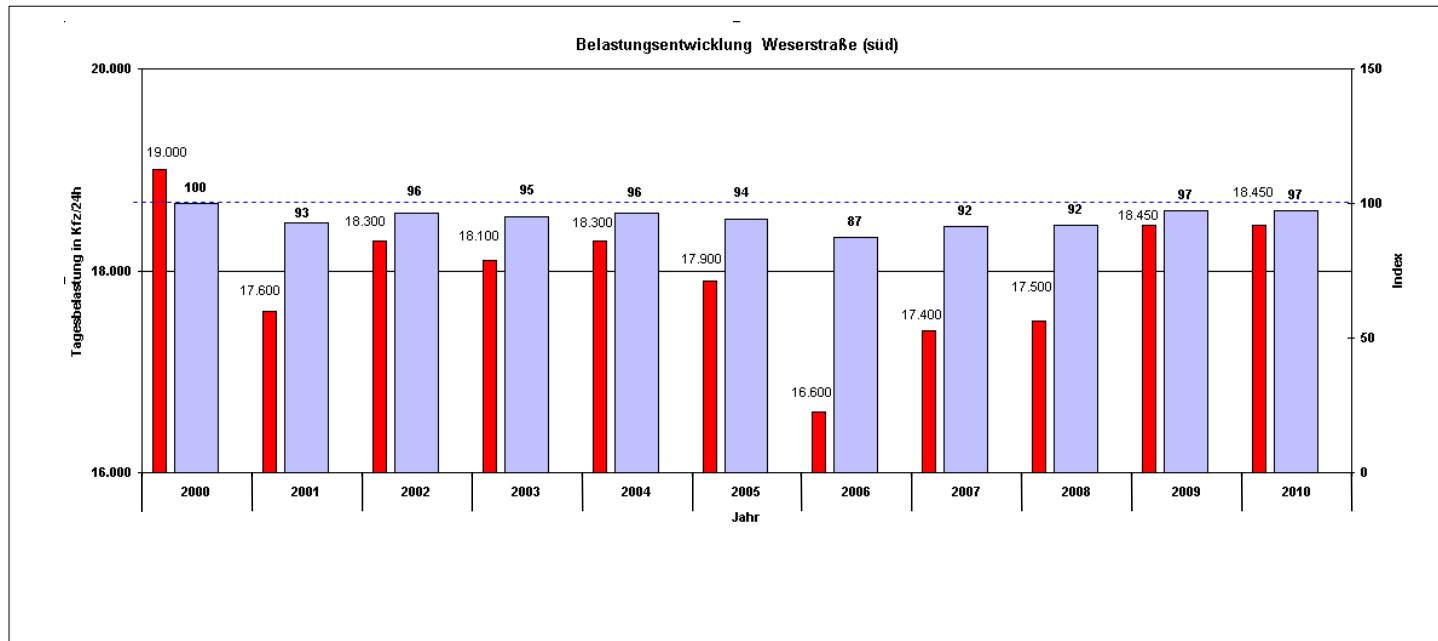
Verkehrsdaten Gonsenheim

Entwicklung der MIV-Belegungen Weserstraße (süd)



Landeshauptstadt
Mainz

Anlage - 8



Belastungsentwicklung Weserstraße (süd)
Angaben in Kfz/24h

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Ri. Breite Straße | 9.450 | 8.550 | 8.700 | 8.600 | 8.950 | 8.600 | 8.200 | 8.450 | 8.700 | 9.100 | 9.100 |
| Ri. Saarstraße | 9.550 | 9.050 | 9.600 | 9.500 | 9.350 | 9.300 | 8.400 | 8.950 | 8.800 | 9.350 | 9.350 |
| Querschnitt | 19.000 | 17.600 | 18.300 | 18.100 | 18.300 | 17.900 | 16.600 | 17.400 | 17.500 | 18.450 | 18.450 |
| index | 100 | 93 | 96 | 95 | 96 | 94 | 87 | 92 | 92 | 97 | 97 |

Stadtverwaltung Mainz
61-Stadtplanungsamt
Abtl. Verkehrswesen

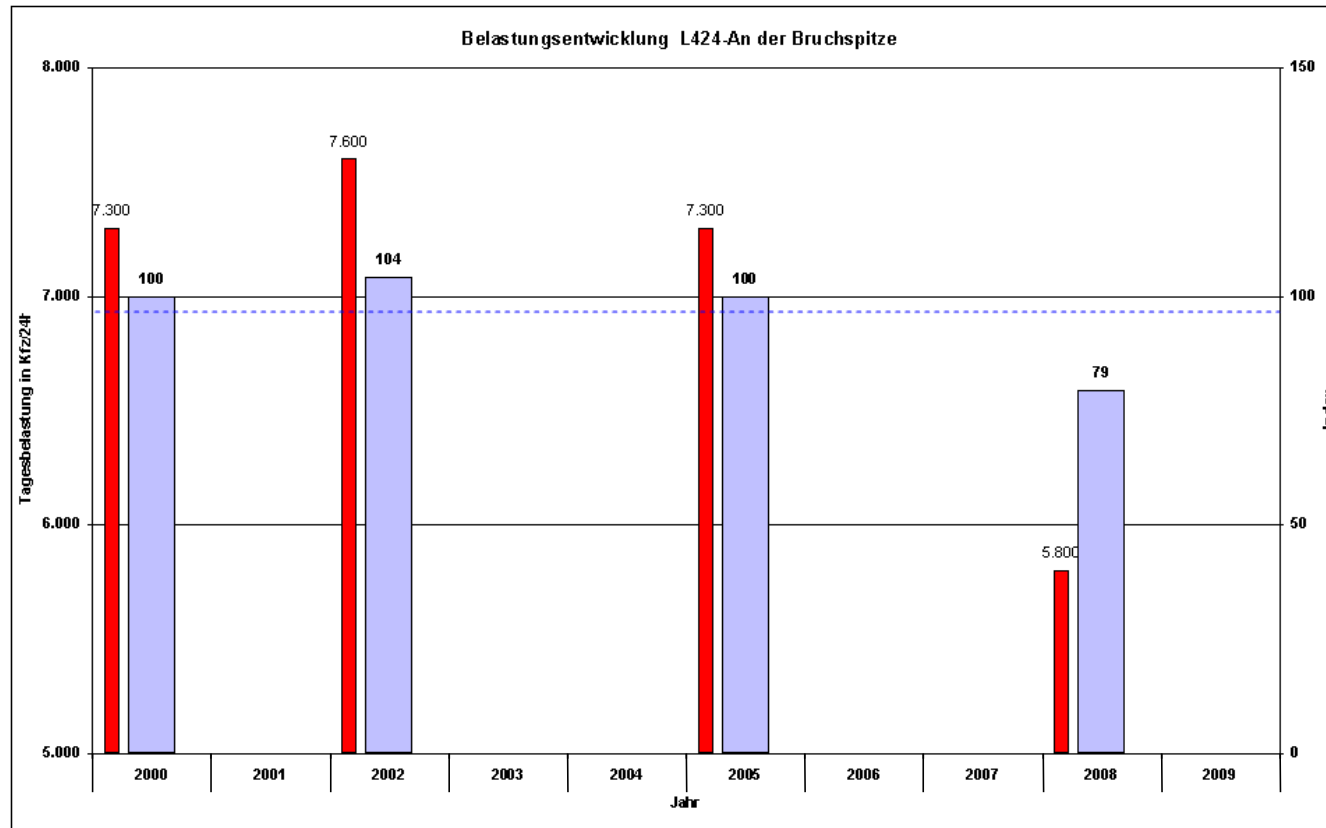
12/2011 Schroeders

Verkehrsdaten Gonsenheim

Entwicklung der MIV-Belegungen L424-An der Bruchspitze



Landeshauptstadt
Mainz



Belastungsentwicklung L424-An der Bruchspitze
Angaben in Kfz/24h

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|----------------|-------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|
| Ri. Gonsenheim | 3.600 | | 3.700 | | | 3.600 | | | 2.750 | | |
| Ri. Mombach | 3.700 | | 3.900 | | | 3.700 | | | 3.050 | | |
| Querschnitt | 7.300 | | 7.600 | | | 7.300 | | | 5.800 | | |
| index | 100 | | 104 | | | 100 | | | 79 | | |

Anlage - 9

Stadtverwaltung Mainz
61-Stadtplanungsamt
Abtl. Verkehrswesen

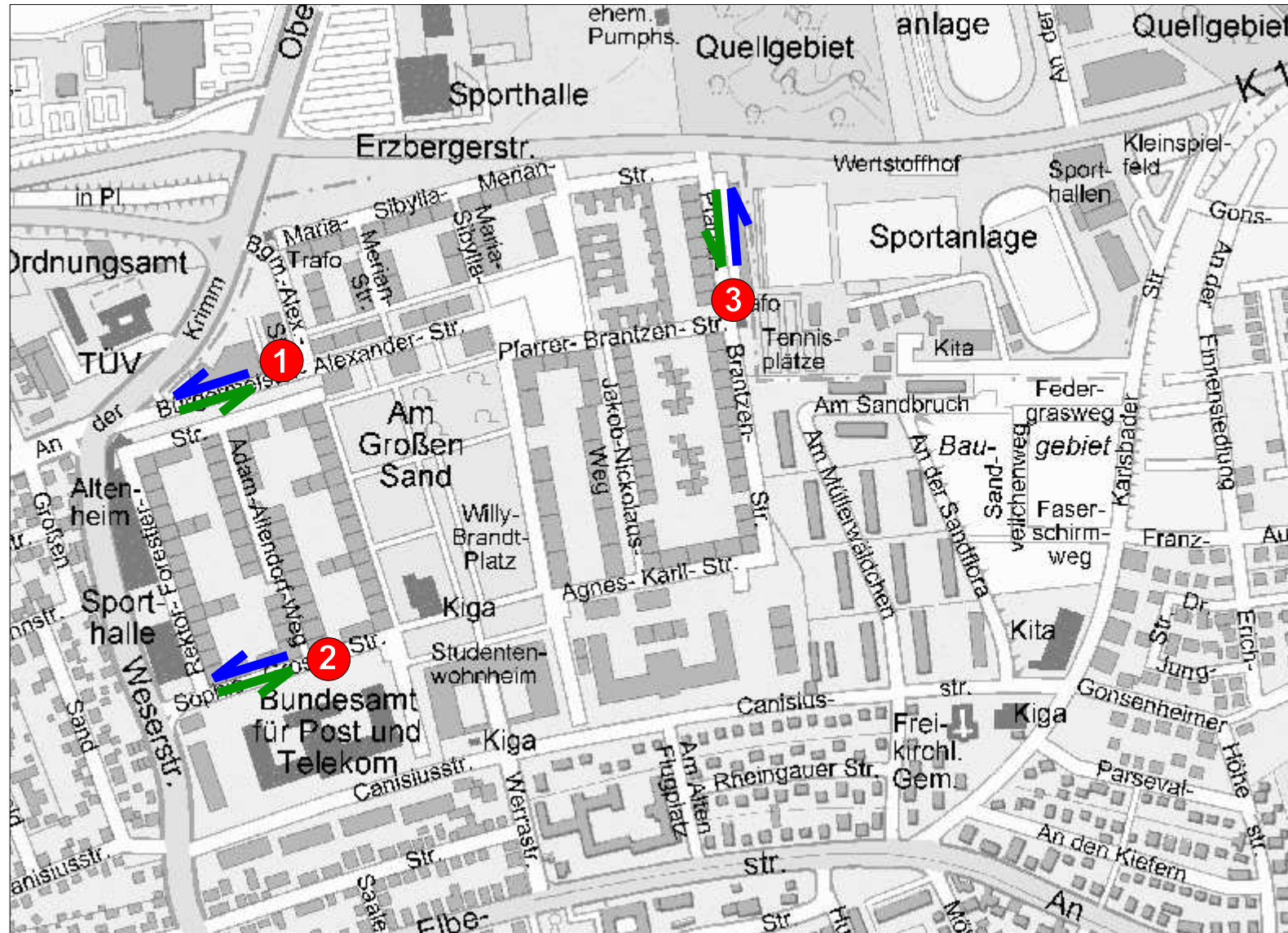
12/2011 Schroeders

Verkehrsdaten Gonsenheim

Übersichtsplan: Verkehrszählungen Zu-/Abfahrten Wohngebiet Lee Barracks



Landeshauptstadt
Mainz



Anlage - 10

AUS
←
→
EIN

Stadtverwaltung Mainz

61-Stadtplanungsamt
Abtl. Verkehrswesen

12/2011 Schroeders

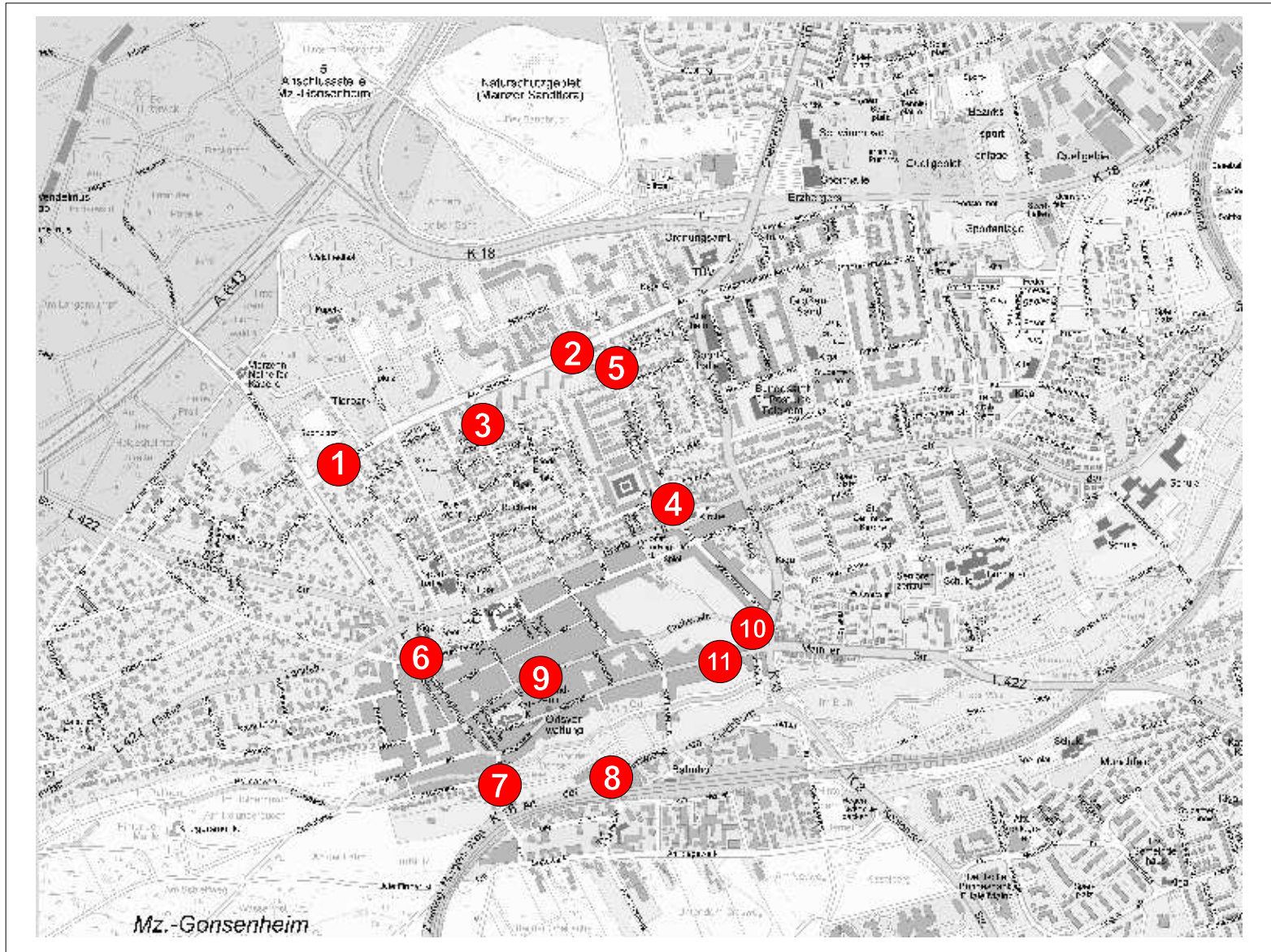
Verkehrsdaten Gonsenheim

Übersichtsplan: Verkehrszählungen diverser Sammelstraßen in Gonsenheim



Landeshauptstadt
Mainz

Anlage - 11



Stadtverwaltung Mainz

61-Stadtplanungsamt
Abtl. Verkehrswesen

12/2011 Schroeders

Verkehrsdaten Gonsenheim

Tabellenwerte: Verkehrszählungen diverser Sammelstraßen in Gonsenheim



Landeshauptstadt
Mainz

Anlage - 12

| (gerundet auf 50 Kfz) | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|--|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------|
| Am Sportfeld (Kapellenstraße) | keine Werte | 4.250 | keine Werte | keine Werte | 3.600 | keine Werte | 3.050 | keine Werte | 2.400 | keine Werte | keine Werte | 2.800 |
| Richtung Kapellenstraße | keine Werte | 2.550 | keine Werte | keine Werte | 2.050 | keine Werte | 1.400 | keine Werte | 1.000 | keine Werte | keine Werte | 1.500 |
| Richtung An der Krimm | keine Werte | 1.700 | keine Werte | keine Werte | 1.550 | keine Werte | 1.650 | keine Werte | 1.400 | keine Werte | keine Werte | 1.300 |
| Am Sportfeld (Höhe EKZ) | keine Werte | 7.950 | keine Werte | keine Werte | 6.850 | keine Werte | 6.950 | keine Werte | 6.050 | keine Werte | keine Werte | 6.250 |
| Richtung Kapellenstraße | keine Werte | 4.200 | keine Werte | keine Werte | 3.600 | keine Werte | 3.450 | keine Werte | 3.200 | keine Werte | keine Werte | 3.100 |
| Richtung An der Krimm | keine Werte | 3.750 | keine Werte | keine Werte | 3.250 | keine Werte | 3.500 | keine Werte | 2.850 | keine Werte | keine Werte | 3.150 |
| Nerotalstraße | keine Werte | 1.400 | keine Werte | keine Werte | 750 | keine Werte | 1.150 | keine Werte | 800 | keine Werte | keine Werte | 1.150 |
| Richtung Am Sportfeld | keine Werte | 950 | keine Werte | keine Werte | 400 | keine Werte | 750 | keine Werte | 650 | keine Werte | keine Werte | 800 |
| Richtung Breite Straße | keine Werte | 450 | keine Werte | keine Werte | 350 | keine Werte | 400 | keine Werte | 150 | keine Werte | keine Werte | 350 |
| Kurt-Schumacher-Straße süd | keine Werte | 1.650 | 3.350 | keine Werte | 1.800 | keine Werte | 1.750 | keine Werte | 1.400 | keine Werte | keine Werte | 2.000 |
| Richtung An der Krimm | keine Werte | 900 | 1.550 | keine Werte | 900 | keine Werte | 800 | keine Werte | 500 | keine Werte | keine Werte | 950 |
| Richtung Breite Straße | keine Werte | 750 | 1.800 | keine Werte | 900 | keine Werte | 950 | keine Werte | 900 | keine Werte | keine Werte | 1.050 |
| Kurt-Schumacher-Straße nord | keine Werte | 5.650 | keine Werte | keine Werte | 1.800 | keine Werte | 1.900 | keine Werte | 1.700 | keine Werte | keine Werte | 1.950 |
| Richtung An der Krimm | keine Werte | 2.550 | keine Werte | keine Werte | 800 | keine Werte | 1.000 | keine Werte | 750 | keine Werte | keine Werte | 900 |
| Richtung Breite Straße | keine Werte | 3.100 | keine Werte | keine Werte | 1.000 | keine Werte | 900 | keine Werte | 950 | keine Werte | keine Werte | 1.050 |
| Budenheimer Straße | 6.450 | 9.200 | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 7.350 | keine Werte | 4.300 | keine Werte | keine Werte | 5.900 |
| Richtung Breite Straße | 2.400 | 3.800 | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 3.800 | keine Werte | 1.850 | keine Werte | keine Werte | 2.350 |
| Richtung Ortskern | 4.050 | 5.400 | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 3.550 | keine Werte | 2.450 | keine Werte | keine Werte | 3.550 |
| An der Oberbrücke | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 3.900 | 3.600 | keine Werte | keine Werte | 2.005 |
| Richtung Ochsenwiese | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 2.100 | 2.150 | keine Werte | keine Werte | 505 |
| Richtung Mainzer Straße | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 1.800 | 1.450 | keine Werte | keine Werte | 1.500 |
| An der Ochsenwiese | keine Werte | keine Werte | 7.200 | keine Werte | 7.000 | keine Werte | 6.750 | keine Werte | 7.750 | keine Werte | keine Werte | 7.950 |
| Richtung Oberbrücke | keine Werte | keine Werte | 3.300 | keine Werte | 3.150 | keine Werte | 3.050 | keine Werte | 3.050 | keine Werte | keine Werte | 4.200 |
| Richtung Am Leichborn | keine Werte | keine Werte | 3.900 | keine Werte | 3.850 | keine Werte | 3.700 | keine Werte | 4.700 | keine Werte | keine Werte | 3.750 |
| Grabenstraße west Ri. Budenh. Str | keine Werte | 3.650 | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte | keine Werte |
| Grabenstraße ost Ri. Ortskern | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 4.300 | 4.250 | 4.200 | 3.400 | 4.100 | 3.950 | 4.150 | 4.150 | keine Werte |
| Mainzer Straße west Ri. Weserstr. | keine Werte | keine Werte | keine Werte | 3.850 | 3.850 | 3.600 | 3.450 | 3.550 | 3.650 | 3.600 | 4.000 | keine Werte |

Stadtverwaltung Mainz
61-Stadtplanungsamt
Abtl. Verkehrswesen

12/2011 Schroeders