



Antwort zur Anfrage Nr. 0455/2013 der FDP-Stadtratsfraktion betreffend
Verkehrsberuhigte Bereiche in der Mainzer Neustadt (FDP)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Was sind die baulichen Voraussetzungen zur Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs?

Zunächst ist festzuhalten, dass zur Kennzeichnung als verkehrsberuhigte Bereiche vorgesehene Straßen überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktion aufweisen müssen. Gleichzeitig sind geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen zu ergreifen.

Nach der aktuellen Verwaltungsvorschrift müssen mit Zeichen 325 und 326 (Verkehrsberuhigte Bereiche) ausgewiesene Straßenräume durch ihre Gestaltung den Eindruck vermitteln, „dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. Dies kann u. a. dadurch erreicht werden, dass sich der Ausbau deutlich von angrenzenden Straßen, die nicht mit Zeichen 325 beschildert sind, unterscheidet. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.“

2. Auf welcher Grundlage wurde die Entscheidung zur Einführung der Vielzahl verkehrsberuhigter Bereiche in der Neustadt zwischen Boppstraße, Kaiserstraße, Rheinallee und Goethestraße getroffen?

1976 wurde zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern ein Verkehrs- und Freiflächenkonzept in der Mainzer Neustadt entwickelt. Hierzu erfolgte auch eine umfangreiche „Verkehrsuntersuchung Neustadt“ durch die Polizei. Das damalige Amt für Verkehrswesen entwickelte hieraus eine Vorlage für die politischen Gremien mit vier Varianten. Beschlossen wurde die Variante mit der Haupteerschließung über die Josefsstraße und Hindenburgstraße. Bis zu diesem Beschluss gab es eine Vielzahl von Anregungen, Beschwerden, Unterschriftenaktionen der Bürger, die alle abgearbeitet wurden und in das Konzept einflossen. Die Beschlüsse wurden von allen politischen Parteien gemeinsam gefasst. In den Jahren danach folgten die verschiedenen Ausbauten der einzelnen Straßenzüge.

Seit 1985 sah die Straßenverkehrsordnung die Ausweisung von „verkehrsberuhigten Bereichen“ vor. Die Straßenverkehrsbehörde (damals noch bei der Polizei) bestand auf eine deutliche Gestaltung dieser Bereiche, was zu den verschiedenen Aufpflasterungen und Einengungen führte. Hierdurch wurde der Unterschied zu den Wohnstraßen mit Tempo 30 sichtbar.

Diese vielen Maßnahmen und Umbauten der Straßen führten zusammen mit den Einbahnregelungen zu einem Verkehrssystem in der Neustadt, in dem das Geschwindigkeitsniveau sehr niedrig und eine hohe Verkehrssicherheit gegeben ist.

3. Welche zugelassene Höchstgeschwindigkeit galt vor Einführung der verkehrsberuhigten Bereiche?

Nach Kenntnisstand der Verwaltung betrug seinerzeit die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.

4. Wie definiert die Stadtverwaltung Mainz „Schrittgeschwindigkeit“ und ab welcher gefahrenen Geschwindigkeit wird eine Radar-Messung ausgelöst?

Bei „Schrittgeschwindigkeit“ handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der auszulegen ist. Nach Rechtsprechung des OLG Hamm sowie der Erörterung im Bund-Länder-Fachausschuss wurde Schrittgeschwindigkeit mit 10 km/h beschrieben. Die Rechtsprechung des OLG Brandenburg sieht bereits lediglich 7 km/h als noch im Bereich der Schrittgeschwindigkeit liegend an. Für den Vollzug durch die Verwaltungsbehörde sind 10 km/h maßgeblich. Zur erlaubten Höchstgeschwindigkeit werden in Rheinland-Pfalz eine Gerätetoleranz von 3 km/h sowie zusätzlich die Opportunitätstoleranz von 5 km/h dazugezählt. Damit löst der Sensor bei Geschwindigkeitsmessungen ab 19 km/h aus.

5. Wie oft wurde seit Übernahme der Geschwindigkeitskontrollen durch die Stadt Mainz in den verkehrsberuhigten Bereichen im unter Punkt 2 definierten Gebiet geblitzt und wie viele Überschreitungen gab es mit welchen Überschreitungshöhen?

Seit Übernahme der Geschwindigkeitskontrollen wurden bis zum Stichtag 19.03.2013 insgesamt 13 Messungen in der Wallaustraße, unter anderem am Frauenlobplatz (Spielplatz), durchgeführt.

Andere Messungen in den verkehrsberuhigten Bereichen wurden im fraglichen Gebiet nicht vorgenommen-

Hierbei wurden 234 Überschreitungen festgestellt, diese gliedern sich wie folgt auf:

152 Überschreitungen im Bereich 6 Km/h - 10 Km/h
69 Überschreitungen im Bereich 11 Km/h - 15 Km/h
10 Überschreitungen im Bereich 16 Km/h - 20 Km/h
3 Überschreitungen im Bereich 21 Km/h - 25 Km/h.

6. Ist die Verwaltung mit uns der Auffassung, dass beide beispielhaft aufgeführten Straßenzüge keine typischen verkehrsberuhigten Bereiche darstellen?

Neue verkehrsberuhigte Bereiche werden entsprechend den Maßgaben unter 1. geplant. Insofern stellt die Gestaltung der Straßenzüge im Vergleich zu aktuellen verkehrsberuhigten Bereichen nur bedingt eine typische Situation dar.

Im vorliegenden Fall ist jedoch zu beachten, dass die unter 1. genannten aktuellen Kriterien noch nicht in dieser Form ausgearbeitet waren und andere Beurteilungskriterien für die Gestaltung des verkehrsberuhigten Bereichs vorliegen. Dennoch wurde die eingangs erwähnte Forderung nach Geschwindigkeitsdämpfung und Straßenraumgestaltung sehr wirksam durch die in kurzen Abständen eingerichteten Aufpflasterungen erreicht. Hierdurch wurde zumindest in Teilbereichen auch die Forderung nach einem niveaugleichen Ausbau über die ganze Straßenbreite erreicht.

Der Charakter eines verkehrsberuhigten Bereiches kann darüber hinaus außer durch bauliche Maßnahmen auch durch Fahrbahnmarkierungen und nicht ortsfeste Gestaltung erreicht werden. Verkehrsberuhigte Bereiche können auch einzelne Straßenzüge sein.

7. Gibt es bei der Verwaltung Bestrebungen diese Bereiche zu überplanen und die verkehrsberuhigten Zonen mit einer angemessenen Geschwindigkeitsbeschränkung zu versehen?

Die Straßenverkehrsbehörde sieht keine Veranlassung, das seit fast 30 Jahre gut funktionierende System, das zusammen mit den politischen Gremien und den Bewohnerinnen und Bewohner der Neustadt eingeführt wurde, zu ändern.

Insofern gilt nach Auffassung der Verkehrsverwaltung in der Neustadt eine angemessene Geschwindigkeitsbeschränkung.

Mainz, 15.04.13

gez.
Katrin Eder
Beigeordnete