



Ausbau des Mainzer Straßenbahnnetzes:

Teilprojekt 1 Lückenschluss Binger Straße *Maßnahmen zur Leistungsfähigkeit*



Ausgangssituation

Antrag 0943/2020 zur Sitzung Stadtrat am 03.06.2020

gem. Antrag: Das Mainzer Straßenbahnnetz weiter ausbauen! (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD, FDP)

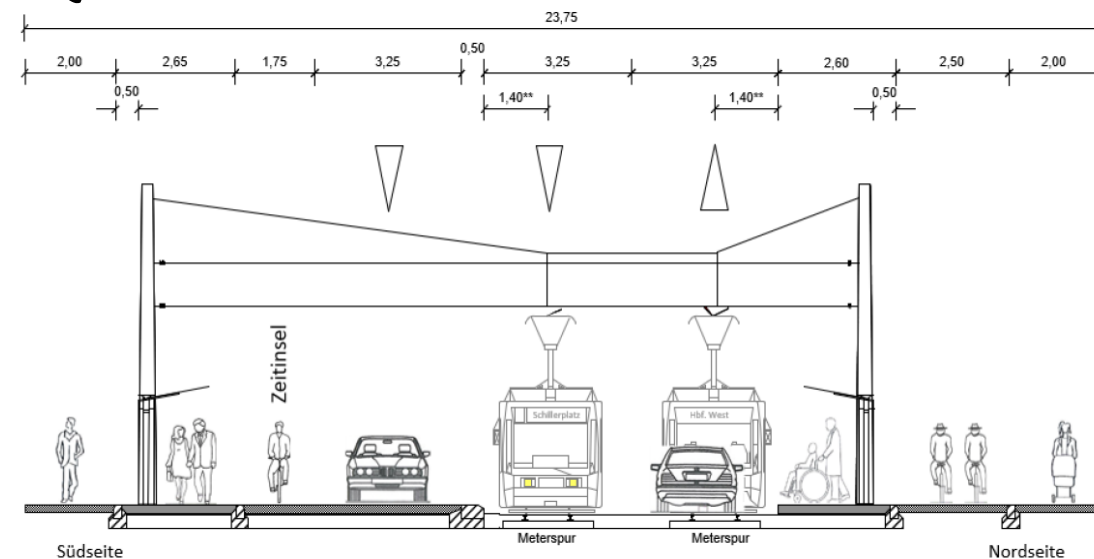
Der Stadtrat möge beschließen:

Die Verwaltung wird nach dem großen Erfolg der „Mainzelbahn“ beauftragt, gemeinsam mit den Mainzer Stadtwerken und der Mainzer Verkehrsgesellschaft das Straßenbahnnetz in Mainz weiter zu entwickeln. Dabei sollen folgende Strecken geplant und realisiert werden. Begleitend zu den Planungen der konkreten Straßenbahnprojekte erfolgt jeweils eine umfassende Bürgerbeteiligung:

1. Die Verbindungsspanne Aliceplatz – Münsterplatz: Die Spange ermöglicht eine Entlastung des Hauptbahnhofs als ÖPNV-Knoten. Diese Strecke wäre gleichzeitig Bestandteil einer CityBahn von Mainz über Wiesbaden bis in den Rheingau-Taunus-Kreis. Besonders berücksichtigt werden muss bei den Planungen die Verkehrsbedeutung der Binger Straße als wichtige Radverkehrsachse.
2. Eine Anbindung des neuen Heiligkreuzviertels mit Teilen der Oberstadt und von Weisenau: Die Erschließung wird zur Stärkung des Umweltverbundes für die große Zahl der neuen Bürger*innen im verdichteten Baugebiet sowie in angrenzenden Teilen der Oberstadt und Weisenau eine sehr attraktive ÖPNV-Anbindung gewährleisten. Vor die Planungen wird eine Machbarkeitsstudie vorgeschaltet.
3. Der Innenstadtring mit Neustadterschließung: Damit erfolgt ein Attraktivitätszuwachs des gesamten Straßenbahnnetzes in Mainz durch eine heute fehlende zentrale Erschließung der Innenstadt (u.a. Höfchen) und eine attraktive Erschließung des einwohnerstärksten Stadtteiles Neustadt.
4. Ergänzend zu den genannten Maßnahmen wird eine Studie für die längerfristige Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes, auch mit möglichen Anbindungen des rheinhessischen Umlandes, unter Berücksichtigung der geänderten GVFG-Förderung erarbeitet.

neue zentrale
Verbindungs-
funktion im
Mainzer
Straßenbahn-
netz

Querschnitt mit Zeitinsel





Querschnitt Binger Straße mit Zeitinsel

Planungsparameter der Straßenbahntrasse in der Binger Straße mit

- ▶ dreispuriger Verkehrsführung für den Kfz-Individualverkehr
- ▶ Zeitinsel für Straßenbahnhaltestelle
- ▶ beidseitigen Haltestellen zwischen Hintere Bleiche und Münsterplatz
- ▶ beidseitigen Radverkehrsanlagen
- ▶ **Berücksichtigung der Ansprüche und Zwänge** hinsichtlich
 - ▶ der Erreichbarkeit der umliegenden Gebäude sowie Parkhäuser
 - ▶ der Leistungsfähigkeit der Quell- und Zielbeziehungen im Innenstadtbereich
 - ▶ der Belange des stetig wachsenden Radverkehrs
 - ▶ der Leistungsfähigkeit der Kaiserstraße

**aus den
Beschlüssen
0314/2022
+
1520/2022*



Querschnitt Binger Straße mit Zeitinsel

- ▶ **Herausnahme des Durchgangsverkehrs** in der Achse Saarstraße/ Binger Straße – Theodor-Heuss-Brücke durch Herausnahme des MIV im Bereich Ernst-Ludwig-Platz/ Deutschhausplatz.
- ▶ **Prüfung weiterer Maßnahmen** zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit
 - ▶ Verkehrliche Maßnahmen im Bereich Quintinsstraße/Schusterstraße/Flachsmarktstraße
- ▶ **Verbesserung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit**
 - ▶ Reduzierung der Konfliktbereiche
- ▶ **Optimierte Radverkehrsführung**
 - ▶ Prüfung und Planung Fahrradstraße in der Hinteren Bleiche und Münsterstraße
 - ▶ Rückbau der „Radmünzen“ im Bereich Große Bleiche/Binger Straße

**aus den
Beschlüssen
0314/2022
+
1520/2022*



Grundannahmen Leistungsfähigkeit Binger Straße

Die Effizienz der Straßenbahntrasse Binger Straße ist v.a. abhängig von der Kfz-Belastung in der Großen Bleiche. Mit einer entsprechenden Lenkung und Steuerung kann die ÖPNV-Modernisierung ihre Wirkung im Sinne eines leistungsfähigen, klimafreundlichen, verlässlichen und attraktiven Stadtverkehrs entfalten.

Konzeptionelle Überlegungen:

► Sicherung Netzstabilität und Verkehrsfluss ÖPNV

- für störungsarmen Ablauf der neuen Straßenbahntrasse inkl. Haltestellenbedienung ist die Kfz-Zuflussdosierung essentiell. MIV-Stau an den sensiblen Straßenabschnitten und Knotenpunkten wie Alicen- und Münsterplatz hätten direkte Auswirkungen auf den Takt und die Zuverlässigkeit der Straßenbahn. Verzögerungen im Kfz-Verkehr führen nahezu zwangsläufig zu Verspätungen und einer Verringerung der ÖPNV-Leistungsfähigkeit. Verspätungen verstärken sich im ÖPNV-System oft über mehrere Fahrten ("Kaskadeneffekt").

► Verkehrslenkung an kritischen Knoten

- Entflechtung der Verkehrsströme im Bereich Münster-/Alicenplatz entschärft die problematischen Kreuzungspunkte, verhindert Rückstaus auf den Straßenbahntrassen und vermeidet Blockaden im Betrieb. So kann die neue Verbindung ihre maximale Leistungsfähigkeit entfalten



Grundannahmen Leistungsfähigkeit Binger Straße

► Effiziente Nutzung des Straßenraums

- Durch ÖPNV-Ausbau entsteht auch mehr Raum für Rad- und Fußverkehr, was mit Hilfe der Kanalisierung des Kfz-Verkehrs auch die Attraktivität sowie Erreichbarkeit der Innenstadt erhöht

► Verbesserte Erreichbarkeit

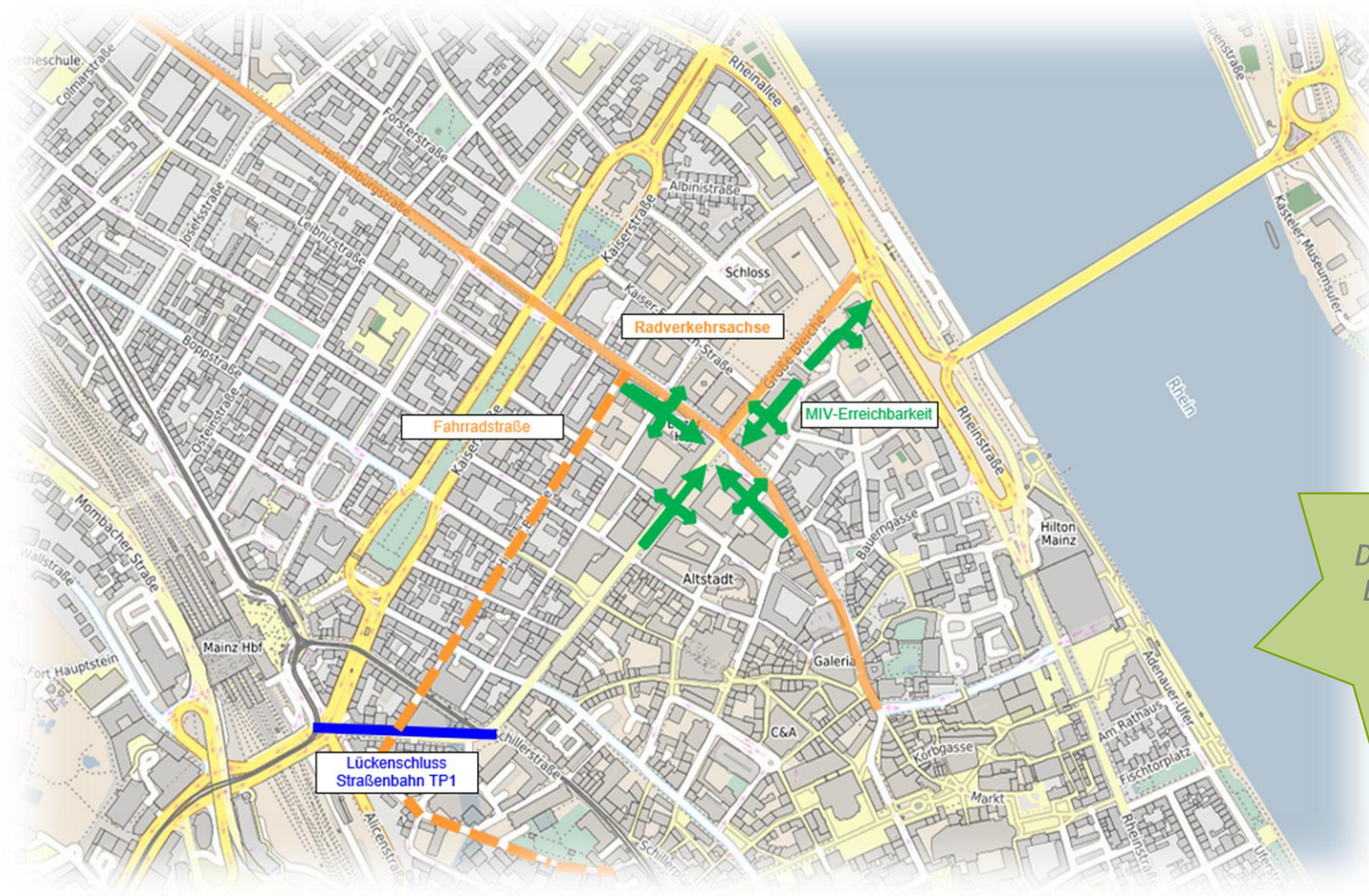
- zuverlässiger, pünktlicher Straßenbahnverkehr steigert die Attraktivität des ÖPNV für Berufspendler:innen, Anwohner:innen, Student:innen und Besucher:innen und wirkt sich somit positiv auf den wirtschaftlichen Betrieb des gesamten Netzes aus.

► Reduzierung Durchgangs- und Parksuchverkehr

- Geringere Durchgangs- und Parksuchverkehre auf der Großen Bleiche reduzieren das Verkehrsaufkommen gesamtheitlich, da insbesondere Zielverkehre in alternative Parkzonen gelenkt oder zum Umstieg auf den ÖPNV motiviert werden können. Dies unterstützt die Taktgenauigkeit und hält Kreuzungen und Trassen für Bus und Bahn frei.



Verkehrsbeziehungen



Ziel:
mit reduziertem
Durchgangsverkehr
Leistungsfähigkeit
sichern und
Verkehrsabläufe
stabilisieren



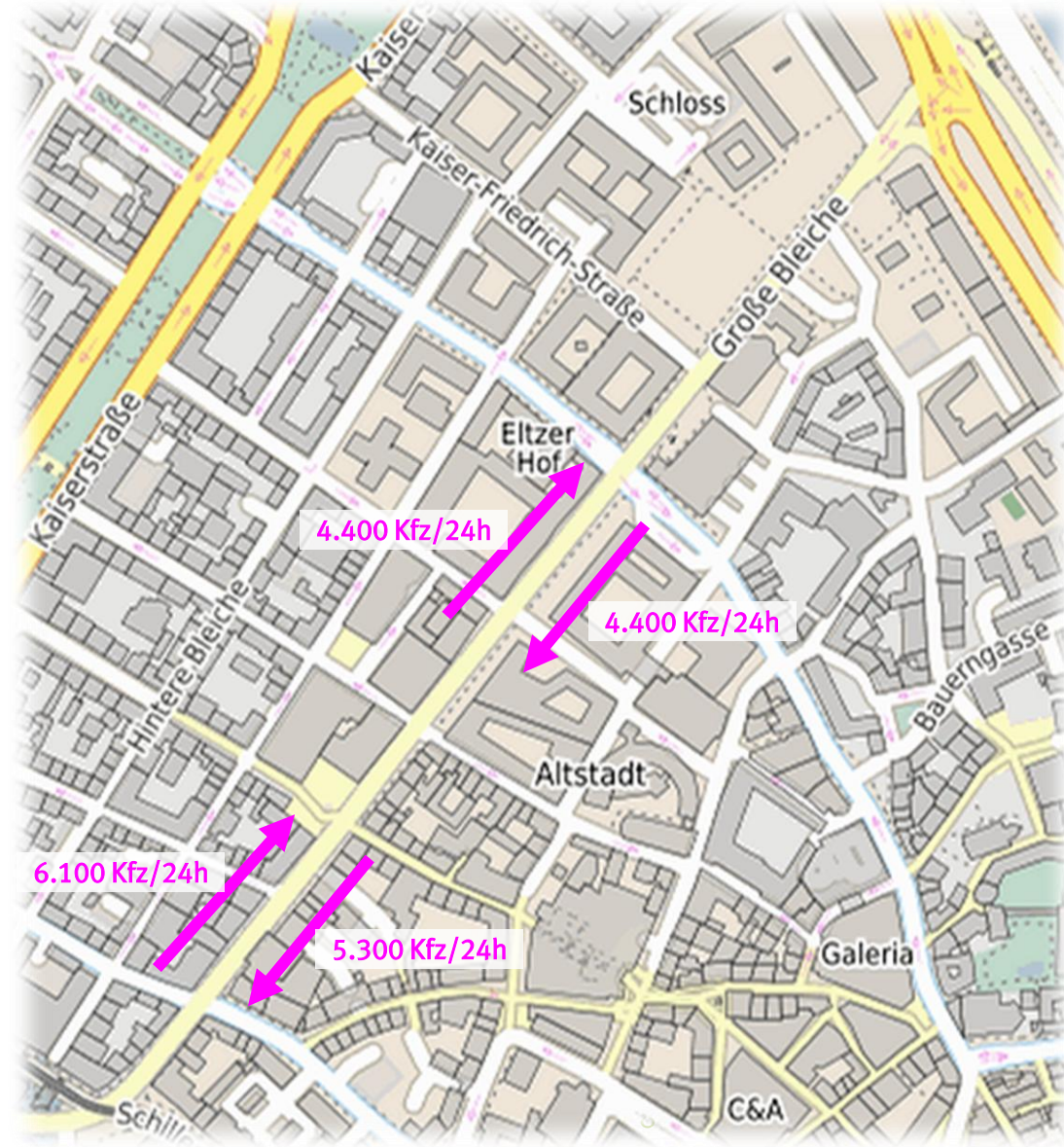
Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit

Herausnahme Durchgangsverkehr Große Bleiche

Der Modalfilter in der Großen Bleiche ist die erforderliche verkehrsorganisatorische Maßnahme, die in den Leistungsfähigkeitsuntersuchungen der Straßenbahntrasse über die Binger Straße als notwendige Voraussetzungen zur Abwicklung der Verkehrsmengen im MIV identifiziert wurden.

► Aktuelle Verkehrsfrequenzen

- zwischen Gärtnergasse und Neubrunnenplatz Fahrtrichtung Rhein ca. 6.100 Kfz
- Fahrtrichtung Binger Straße ca. 5.300 Kfz
- Richtung Regierungsviertel Höhe des Landesmuseums etwa 4.400 Kfz je Richtung





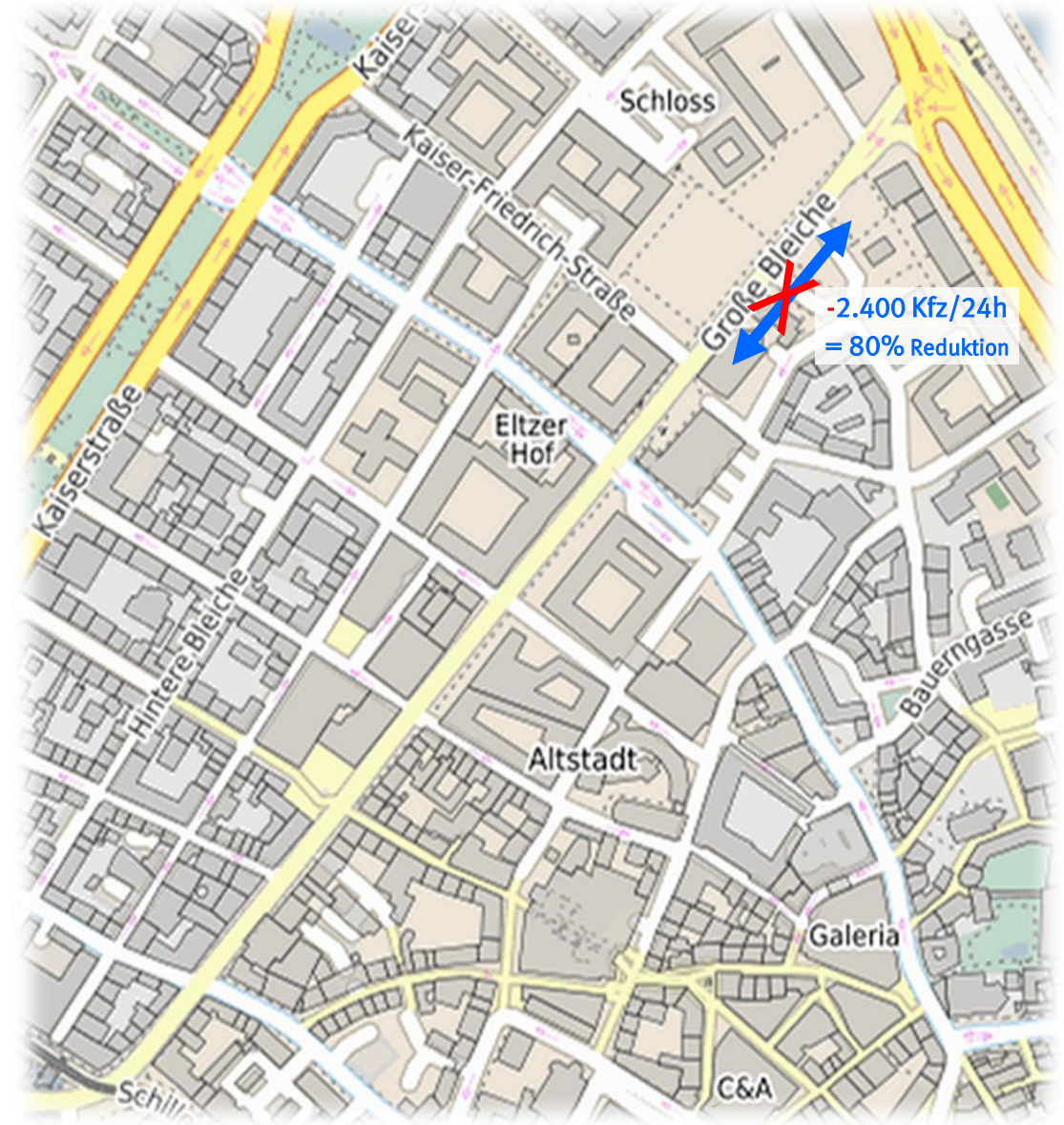
Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit

Herausnahme Durchgangsverkehr Große Bleiche

► Zukünftige Verkehrsfrequenzen

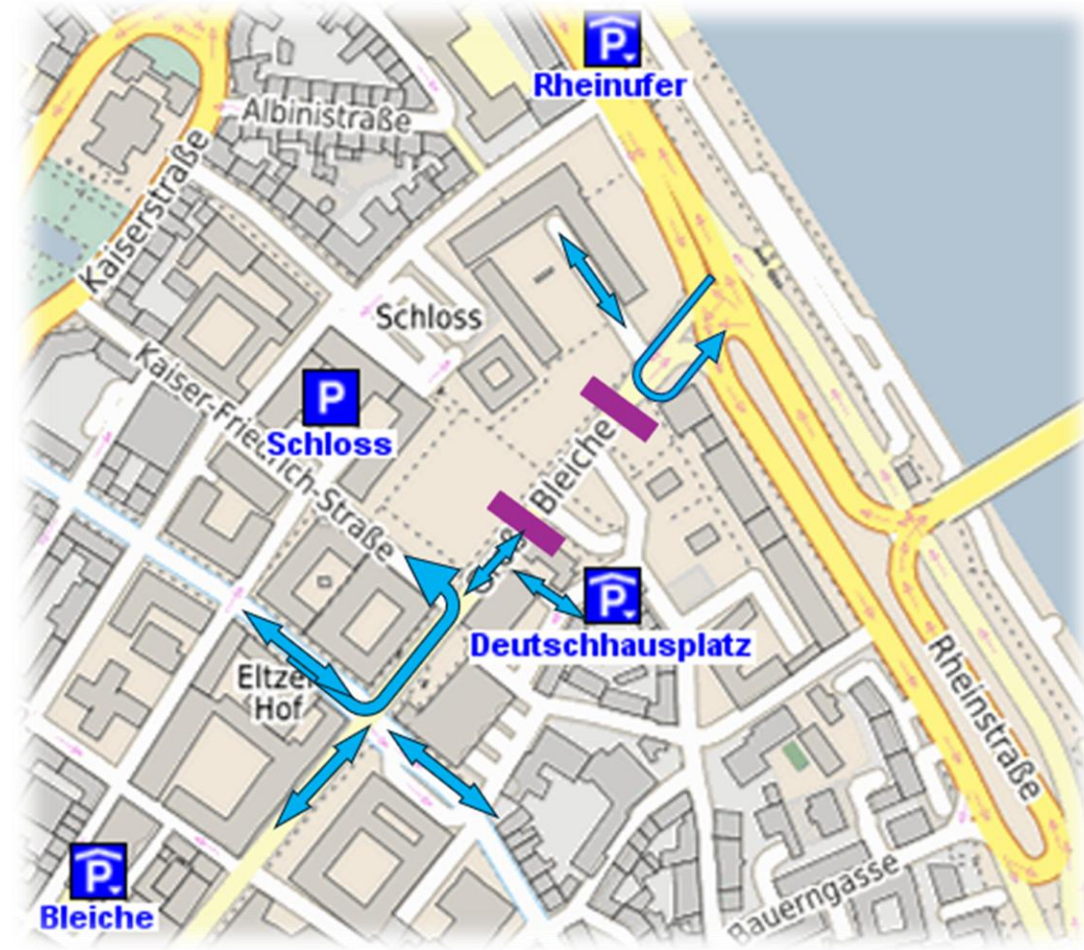
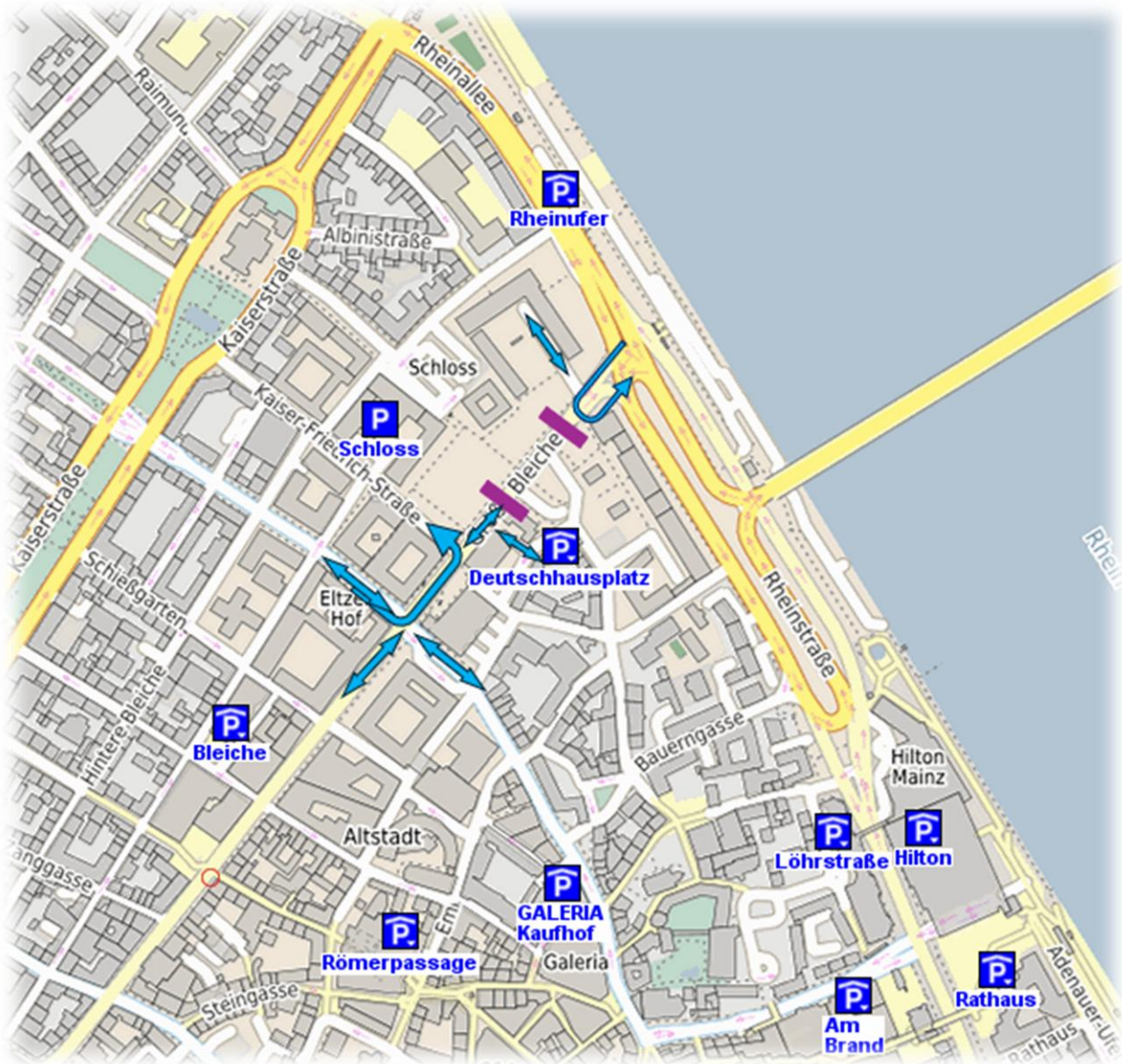
- Modalfilter sorgt für eine Reduktion um 80%, die künftig die Große Bleiche nicht mehr als Durchgangsstrecke in Richtung Rhein nutzen werden (ca. 2.400 Kfz). Damit reduziert sich die Richtungsbelastung in Höhe des Landesmuseums um etwa 55 %.

Entsprechend dient der Modalfilter als verkehrslenkende Maßnahme zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit in der Binger Straße.





Verkehrsbeziehungen





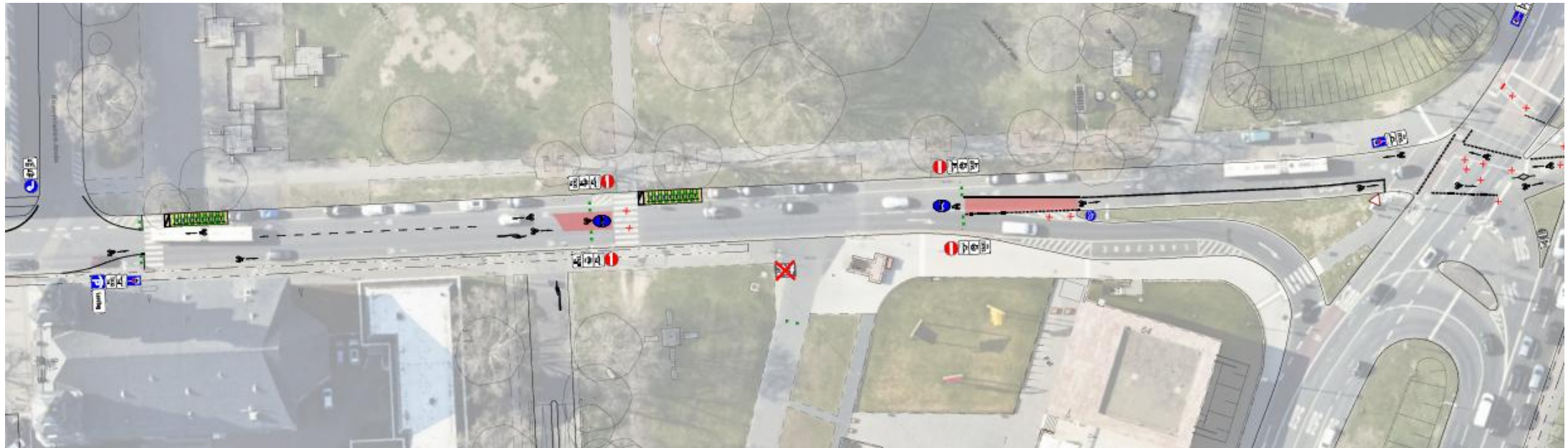
Modalfilter Große Bleiche



Herausnahme Durchgangsverkehr Große Bleiche

- durch gezielte Verkehrslenkung weiterhin erreichbar: Innenstadt, Ministerien, Parkhäuser, Anliegerziele, Lieferverkehre
- Ohne Modalfilter: Rückstaus auf die Straßenbahntrasse, Behinderungen an Haltestellen, Verzögerungen im ÖPNV, Kaskadeneffekte im Netz, geringere Entlastung Hauptbahnhof

Entsprechend dient diese verkehrslenkende Maßnahme der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit in der Binger Straße.





**Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit!**