



Antwort zur Anfrage Nr. 0840/2014 der FDP-Stadtratsfraktion
betreffend **Radwege in Mainz (Persönliche Anfrage)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Es ist voranzustellen, dass derzeit das gesamte Mainzer Radwegenetz wegen einer grundsätzlichen Neuregelung der Straßenverkehrsordnung einer Gesamtbetrachtung unterzogen wird. Hintergrund ist der Auftrag des Gesetzgebers zur Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht und damit der Notwendigkeit einer expliziten Ausweisung von Radwegen mit den Zeichen StVO 237 sowie 240 und 241. Nach dem Willen des Gesetzgebers sollen benutzungspflichtige Radwege künftig nur noch dann angeordnet werden, wenn es die Kfz-Verkehrsstärke und/oder eine besondere Gefährdungssituation zwingend erfordert. Da die Voraussetzungen hierfür sehr hoch sind, ist davon auszugehen, dass nur noch an wenigen Stellen im Stadtgebiet eine Radwegebenutzungspflicht erhalten bleibt. In den meisten Fällen kann künftig der Radverkehr auch den bislang den Kfz vorbehaltenen Straßenraum nutzen.

1. Wie lang ist derzeit das Radwegenetz in Mainz heute und Anfang 2011?

Mit Stand von Mai 2010 betrug die Gesamtlänge des Radwegenetzes 312,5 km, davon 122,7 km auf Wirtschaftswegen.

Seitdem hat sich das Netz an folgenden Stellen erweitert:

L 419 Verlängerung Kurmainzstraße (ca. 0,3 km)

Mittelstraße Hechtsheim (ca. 0,5 km)

Dammweg Laubenheim (ca. 0,2 km)

Darüber hinaus wurden an verschiedenen Stellen Radfahrstreifen und so genannte „Schutzstreifen“ für Radfahrer markiert. Schutzstreifen wurden unter anderem in Gonsenheim und im Hartenberg/Münchfeld markiert.

2. Wie hoch war der Etat für Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes?

Der Etat betrug in den einzelnen Jahren ohne Personalkosten:

2011: 50.000€

2012: 50.000 €

2013: 167.500 €

2014: 200.000 € (Planansatz)

Weiterhin wurden für den Radweg entlang der L 419 (Finthen Richtung Innenstadt) 2012 244.054 € und 2013 47.712 € investiert.

Die Personalkosten betragen in den vorgenannten Jahren jeweils ca. 50.000 bis 60.000 €.

3. **Wie viele Kilometer des Radwegenetzes sind derzeit sanierungsbedürftig? Wie hoch sind die Gesamtkosten der Sanierung?**
4. **Gibt es derzeit eine Prioritätenliste für Sanierung und Ausbau und wo wird diese veröffentlicht?**
5. **Wie sieht die konkrete Zeitplanung für Sanierung und Ausbau der einzelnen Abschnitte aus, bezogen auf 2014 und die kommenden Jahre?**
6. **Wann ist die Sanierung der Radwege entlang a.) der Göttelmannstraße und b.) von der Uni zum Hauptbahnhof vorgesehen?**

Vor dem Hintergrund der derzeit laufenden Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht können diese Fragen derzeit nicht abschließend beantwortet werden, da noch keine Aussage darüber vorliegt, an welchen Streckenabschnitten benutzungspflichtige Radwege erhalten bleiben. Die Verkehrsverwaltung wird das Ergebnis dieser Prüfung zu gegebener Zeit den städtischen Gremien vorlegen und in diesem Zusammenhang auch eine Aussage über die gestellte Frage treffen können. Mit belastbaren Ergebnissen kann jedoch erst ab dem kommenden Jahr gerechnet werden.

7. **Die Beschwerden von Fußgängern über schnell fahrende Radfahrer führen zu der Frage: „Wird derzeit erwogen, auf Wegen, die in voller Breite von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden können, Geschwindigkeitsbegrenzungen vorzugeben?“**

Die gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer kann auf unterschiedliche Weise geregelt sein:

- a.) Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240)
- b.) Gehweg „Radfahrer frei“ (Zeichen 238 mit Zusatz)
- c.) Verkehrsberuhigte Zone (Zeichen 325)

Im Fall c.) gibt die StVO Schrittgeschwindigkeit vor. Diese liegt je nach richterlicher Auslegung zwischen 7-10 km/h, jedoch „deutlich unter 20 km/h“.

Auch im Fall b.) gilt Schrittgeschwindigkeit, wobei diese dort in der Regel strenger (d.h. maximal 7-10 km/h) ausgelegt wird.

Im Fall a.) gibt die StVO keine Vorgabe zur Geschwindigkeitsbegrenzung und im Übrigen auch keine Handhabe hierzu. Gleichwohl gilt auf solchen gemischt genutzten Verkehrsbereichen, wie auch an anderer Stelle der Grundsatz (§1 StVO), dass sich alle Verkehrsteilnehmer so zu verhalten haben, dass andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet oder behindert werden. Somit ist stets eine angemessene Geschwindigkeit zu fahren.

8. **Ist die Verwaltung bereit, mit den betreffenden Firmen (KMW und Frankenbach) Kontakt aufzunehmen, um in Gesprächen zu sondieren, ob und in welcher Weise Lösungen für einen Radweg entlang des Rheins gefunden werden können, um somit einen durchgehenden Weg für Radler entlang des Rheins zu schaffen?**
9. **Wurden für diese Thematik seitens der Stadtverwaltung bereits Lösungsansätze entwickelt und wie sehen diese aus?**

Es trifft zu, dass die Werksgelände von KMW bzw. Frankenbach nicht mit dem Fahrrad gequert werden können. Insbesondere im Bereich des Containerterminals ist dies aus sicherheitstechnischen Gründen und im Hinblick auf einen störungsfreien Betrieb auch nicht vertretbar.

Eine Öffnung wäre aber auch für das angestrebte Ziel einer großräumigen Radwegeverbindung entlang der Rheinflur wenig dienlich, da am westlichen Ende der Ingelheimer Aue keine Querung über den Zugang zum Industriehafen besteht. Eine Kontaktaufnahme mit den angesprochenen Firmen ist daher nicht zielführend.

10. Wie sehen die Lösungsansätze aus, um sicheres Radfahren entlang der Kaiserstraße und der Weisenauer-/Wormser Straße zu gewährleisten?

Entlang der Weisenauer-/Wormser Straße ist der Gehweg in voller Länge für Radfahrer freigegeben. Auch darf stadteinwärts bis zur Haltestelle „Wormser Straße“ die Busspur mitbenutzt werden. Daneben besteht die Möglichkeit, den Geh- und Radweg entlang des Leinpfads direkt am Rheinufer zu nutzen.

In Bezug auf die Kaiserstraße diskutiert die Verkehrsverwaltung zurzeit verschiedene planerische Optionen, die sich aus Fahrbahnschäden infolge Wurzelhebungen an den Fahrbahninnenrändern ergeben haben. In diesem Zusammenhang werden auch Verbesserungsoptionen für den Radverkehr geprüft. Die Verwaltung geht davon aus, dass diesbezügliche Ergebnisse in den Gremien nach der Sommerpause vorgestellt werden können.

11. Ein Zuweg vom Rheinradweg zur Kaiserbrücke ist derzeit für Radfahrer nicht vorhanden. Dieser könnte die Mainzer Neustadt mit den alten Mainzer Stadtteilen AKK enger miteinander verbinden. Ist ein solcher in Planung und was würde dieser kosten?

In der Vergangenheit wurde dieses Thema verschiedentlich beleuchtet, eine Planung liegt jedoch nicht vor, da hierfür eigentumsrechtliche Fragestellungen (Inanspruchnahme Bahngelände für eine Verbindungsrampe von der Rheinallee zur Kaiserbrücke) sowie bauliche Erfordernisse (Verbreiterung des Brückenwiderlagers mit der Problematik der Beeinträchtigung eines denkmalgeschützten Bauteils) entgegenstanden. Darüber hinaus ist ein separates Bauwerk mit ausreichender Breite entlang der Kaiserbrücke derzeit finanziell weder in Mainz noch in Wiesbaden darstellbar.

Mainz, 07.05.2014

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete