

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0917/2018
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 16.05.2018	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 29.05.2018			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Anhörung	06.06.2018	Ö
Verkehrsausschuss	Entscheidung	12.06.2018	Ö

Betreff: Neuordnung Verkehrsraum „An der Goldgrube,, Grundsatzbeschluss zur Optimierung des bestehenden Straßenraumes durch Neuordnung der Grün-, Parkierungs- und Radverkehrsflächen; Bericht der Verwaltung zur Umgestaltung der bestehenden Verkehrsflächen
Mainz, 23.05.2018 gez. Eder Katrín Eder Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der **Ortsbeirat** und der **Verkehrsausschuss** beschließen vor dem Hintergrund des dargestellten Sachstandes den Verkehrsraum der Straße „An der Goldgrube“ neu zu ordnen.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

Der Radweg entlang der Straße „An der Goldgrube“ wurde vor mehreren Jahrzehnten fahrbahnbegleitend angelegt. Dabei verteilt sich der Straßenraum insbesondere zwischen Ebersheimer Weg und Hechtsheimer Straße beidseits auf einen 1,90 m breiten Gehweg, einen 2,50 m breiten Grünstreifen sowie einen 1,50 m breiten Radweg. Diese Seitenräume sind von Grundstückszufahrten sowie einmündenden Straßen unterbrochen. Dazwischen befindet sich die 9,0 m breite Fahrbahn.

Auf der Fahrbahn und zwischen den Bäumen im Grünstreifen wird vereinzelt geparkt. Das Überfahren des Bordes hinterließ mit der Zeit Schäden auf dem Radweg und im Grünbereich. Vor allem aber führte das Wachstum der Bäume mit den Jahren zu Unebenheiten im Gehweg- und besonders im Radwegbereich. Die Baumwurzeln breiten sich zunehmend aus und drücken den Belag nach oben.

Weiterhin ist die Stadt Mainz seit der Novelle der Straßenverkehrsordnung aus dem Jahr 1997 gefordert, die Beibehaltung der Radwegebenutzungspflicht zu überprüfen. Diese darf nur dann noch bestehen bleiben, wenn das Gefährdungspotential für Radfahrende auf der Fahrbahn gemäß zu prüfender Kriterien als zu hoch anzusehen ist. Seitdem haben Radfahrende in diesen Bereichen die Wahl, den weiterhin bestehenden Radweg zu nutzen oder auf der Fahrbahn mitzufahren. Um diese Wahlfreiheit zusätzlich zu verdeutlichen und ein eindeutiges Signal an Auto- wie auch Radfahrende zu setzen, hat die Verwaltung 2015 eine sogenannte Piktogrammreihe auf der Fahrbahn markiert.

Die Wahlfreiheit zur Nutzung des nunmehr nicht mehr benutzungspflichtigen Radwegs ist jedoch besonders im Abschnitt der Straße An der Goldgrube zwischen Ebersheimer Weg und Hechtsheimer Straße wegen der beschriebenen Schäden in Form von Unebenheiten und Einengungen im Radweg praktisch nicht mehr gegeben. Die Verwaltung hat sich aus Verkehrssicherungsgründen entschieden, diesen Abschnitt zu sperren.

2. Lösung

Unter Beibehaltung der Gehweg- und Grünstreifenbreiten sowie der Breite der Fahrbahn soll ein Radverkehrs- und Parkierungsangebot geschaffen werden, das nicht zu Lasten der Bäume und ihrer Wurzeln geht und entsprechend geltender Richtlinien den diversen Ansprüchen an die begrenzt vorhandene Fläche möglichst gerecht wird (Vgl. angehängte Planung). Hierfür ist eine bauliche Umgestaltung und Umnutzung des bestehenden Radweges vorgesehen. In Bereichen, in denen das Parken zwischen den Bäumen mit ausreichend Abstand zu den Wurzeln ermöglicht werden kann, wird der trennende Bordstein zwischen Radweg und Grünstreifen in Richtung Grünfläche verschwenkt sodass eine Parktasche mit einer Tiefe von 2,0 m entsteht. So kann ein geordnetes Parken gewährleistet werden, ohne dem Grünbestand zu schaden.

Die Radverkehrsführung wird durch die Markierung eines 1,50 m breiten Schutzstreifens auf das Fahrbahnniveau verlagert. Zwischen dem Schutzstreifen und den Parktaschen wird ein Sicherheitstrennstreifen von 50 cm markiert. Dieser Abstand ist gemäß geltenden Richtlinien vorzusehen und schafft einen Sicherheitsraum zwischen Radfahrenden und sich ggf. öffnenden Autotüren. Neben Kindern unter 8 Jahren, die den Gehweg benutzen müssen, dürfen ältere Kinder bis zum 10. Lebensjahr auch weiterhin auf dem Gehweg radeln.

Die Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau wirkt sich im Hinblick auf eine typische und nicht selten mit schweren Unfallfolgen behaftete Situation günstig aus: Auch nach der Erfahrung der Polizei geschehen die meisten Unfälle zwischen Kfz und Rad auf Bordsteinradwegen. Dort werden Radfahrende von Autofahrenden leichter übersehen, sodass es bei Rechtsabbiegevorgängen zu Kollisionen kommt. Durch die Führung auf dem Schutzstreifen befindet sich der Rad-

verkehr im Sichtfeld des Autofahrers und wird so besser wahrgenommen. Auch werden Radfahrende nicht mehr durch die vielen Grundstückszufahrten beeinträchtigt und können von der direkten Wegeföhrung profitieren. Im Bereich von signalisierten Kreuzungen werden Aufstellflächen für den Radverkehr vorgesehen, an unsignalisierten Einmündungen wird der Schutzstreifen durch eine Roteinfärbung verdeutlicht.

Weiterhin hat die Markierung von Schutzstreifen auch positive Auswirkungen auf die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit durch den motorisierten Individualverkehr. Durch das Aufbringen der Strich-Lücke-Markierung auf der Fahrbahn wirkt diese optisch schmaler, was sich positiv auf die gefahrene Geschwindigkeit auswirkt. Der Schutzstreifen darf im Begegnungsfall nur überfahren werden, wenn dies aufgrund der Breite der Kfz erforderlich ist. Mit der verbleibenden Breite von 5,0 m für die Kernfahrbahn können stadteinwärts und stadtauswärts fahrende Autos problemlos aneinander vorbeifahren. Diese Ausgestaltung hat sich an anderer Stelle in Mainz (z.B. Mainzer Straße zwischen Gonsenheim und Hartenberg-Münchfeld) bewährt – dort sogar bei noch geringeren Straßenquerschnitten.

Um den Eingriff in den fließenden Verkehr insgesamt so gering wie möglich zu halten, wird die Maßnahme abschnittsweise umgesetzt. Zuerst ist der Umbau für den Schwerpunktbereich zwischen Ebersheimer Weg und Welschstraße vorgesehen. Ziel ist es, diese Neuordnung für den gesamten Bereich zwischen Ebersheimer Weg und Am Rosengarten herzustellen. Dabei wird darauf geachtet, dass die Übergänge zwischen Schutzstreifen und Piktogrammkette sowie den weiterhin bestehenden nichtbenutzungspflichtigen Radwegen und an signalgeregelten Kreuzungen konsistent hergestellt werden und somit ein logischer Anschluss an den Bestand erfolgt.

Abb. 1: Entwurf zur Neuordnung im 1. Abschnitt

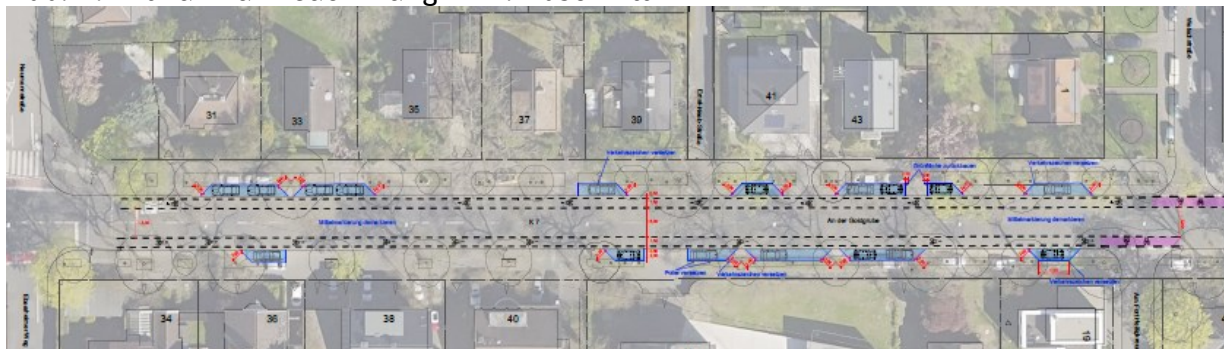
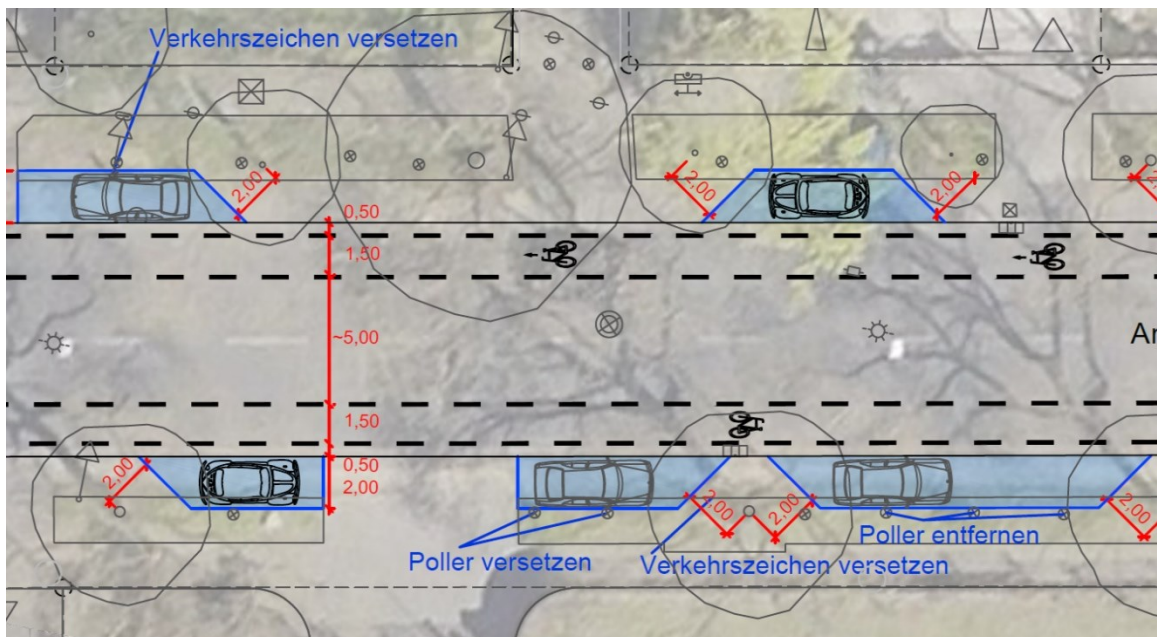


Abb. 2: Detailausschnitt



3. Alternativen

Für den Bau eines zeitgemäßen wie auch zukunftsfähigen Bordsteinradweges wären neben umfassenden Baumfällungen auch ein kostenintensiver Eingriff in den Fahrbahnbereich sowie der Wegfall der Parkplätze notwendig.

4. Ausgaben / Finanzierung

Ca. 150.000,- € je Abschnitt, gemeinsame Finanzierung aus dem Haushalt des Radverkehrs und des Straßenbetriebs

5. Geschlechtsspezifische Auswirkungen

keine