



Antwort zur Anfrage Nr. 1943/2018 der CDU-Stadtratsfraktion betreffend **Abstände zwischen Radfahrern und motorisierten Verkehrsteilnehmern (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Zu 1. *Wie viele Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern hat es in Mainz seit 2016 gegeben?*

Die Verwaltung hat an die Polizei eine Anfrage zur Zahl der Unfälle mit Radbeteiligung in Mainz seit 2016 gerichtet. Die Antwort liegt aktuell noch nicht vor, wird aber schnellstmöglich nachgereicht.

Zu 2. *Wie beurteilt die Verwaltung den oben dargelegten Sachverhalt?*

Zu 3. *Wie bewertet die Verwaltung das Urteil des Frankfurter Amtsgerichts und welche Rückschlüsse zieht sie daraus?*

Der Bund als Richtliniengeber verfolgt seit geraumer Zeit die Philosophie, die Trennung von motorisiertem Verkehr und Radverkehr dort, wo sinnvoll und vertretbar, aufzuheben. In einer Novelle der Straßenverkehrsordnung wurden im Jahr 2009 die Kriterien für die Anlage bzw. Beibehaltung von benutzungspflichtigen Radwegen deutlich verändert. In der Konsequenz führt dies dazu, dass in naher Zukunft eine Vielzahl von Radwegen in Mainz aus der Benutzungspflicht genommen werden müssen. In Tempo-30-Zonen bedeutet dies, dass der Radverkehr ohne weitere Maßnahmen auf der Straße geführt werden soll.

Für die Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen sehen die einschlägigen Regelwerke bei Bedarf verschiedene Möglichkeiten vor. Zum einen können Radfahrstreifen markiert werden, die nicht für den motorisierten Verkehr überfahrbar sind (durchgezogene Linie). Diese sind mit 1,85 Meter Mindestbreite so dimensioniert, dass sie ausreichend Raum für ein gefahrloses Überholen aufweisen.

Daneben können auch sogenannte „Schutzstreifen“ zum Einsatz kommen. Schutzstreifen können auch mit geringeren Breiten eingerichtet werden und weisen eine Strich-Lücke-Markierung auf. Diese Markierung macht bereits kenntlich, dass diese Linie keine verbindliche Abtrennung der Verkehrsräume darstellt. Überholende motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen also dort trotzdem einen angemessenen Sicherheitsabstand einhalten. Bei Piktogrammketten, die ohne lineare Markierung aufgebracht werden, gilt dies ohnehin.

Der Verwaltung ist nicht bekannt, welche Art von Radwegkennzeichnung an dem beschriebenen Fall vorgelegen hat und wie genau das Urteil begründet wurde. Die Verwaltung wird prüfen, ob sich aus dem Urteil weitere Erkenntnisse ergeben.

Es sei angemerkt, dass die Führung auf der Straße bei der immer noch häufigsten Unfallursache einen spürbaren Vorteil bietet:

Radfahrende werden vom rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr grundsätzlich schlechter gesehen, wenn sie auf einem separaten Radweg fahren, als wenn sie auf der Fahrbahn mitgeführt werden.

Außerdem ist zu erwähnen, dass in den meisten Fällen lediglich die Benutzungspflicht aufgehoben wird, und es den Nutzern freigestellt bleibt, auch weiterhin den „alten“ Radweg bzw. für Radfahrende freigegebenen Fußweg zu nutzen.

*Zu 4. Ist die Verwaltung bereit, ihre Politik hinsichtlich der Piktogramme bzw. einer gemeinsamen Nutzung der Straße von motorisierten Verkehrsteilnehmern und Radfahrern zu überdenken? Wenn ja, wie sehen die neuen Pläne aus? Wenn nein, warum nicht?*

Die Verwaltung setzt gültiges Recht der StVO um und prüft bei allen Radverkehrsführungen die Wahl der Wegebeziehung. Wenn sicherheitstechnische Aspekte wie z.B. zu hoher Schwerlastverkehr oder eine zu hohe Verkehrsbelastung gegen eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sprechen wird die Benutzungspflicht nicht aufgehoben. Für die übrigen Fälle setzt die Verwaltung weiterhin auf die Anwendung der ebenfalls durch die StVO vorgegebenen Regelungsmöglichkeiten.

Mainz, 20.11.2018  
In Vertretung

gez. Beck

Günter Beck  
Bürgermeister