



Antwort zur Anfrage Nr. 0320/2019 der FW-G-Stadtratsfraktion betreffend **Sicherheit auf Gehwegen in Mainz (FW-G)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. **In wie viel Straßen in den Stadtteilen sind die Gehwege unter einer Breite von 1,20 m? Die Häufigkeit den Stadtteilen zuordnen.**
 - a. **Welches Tempolimit besteht auf diesen Straßen? Nach Stadtteilen gliedern.**
 - b. **Kann die Verwaltung sich vorstellen, diese Wege zu verbessern?**
 - c. **Wenn nein warum nicht?**
 - d. **Wenn ja, wann würde sich die Verwaltung damit befassen und was gedenkt sie zu tun?**

2. **Auf welchen Straßen der Innenstadt sind die Gehwege unter einer Breite von 1,20 m?**
 - a. **Welches Tempolimit besteht auf diesen Straßen?**
 - b. **Kann die Verwaltung sich vorstellen, diese Wege zu verbessern?**
 - c. **Wenn nein warum nicht?**
 - d. **Wenn ja, wann würde sich die Verwaltung damit befassen und was gedenkt sie zu tun?**

3. **Wie ist die Beschaffenheit der Radwege in der Stadt?**
 - a. **Wo und wie häufig sind Fuß- und Radwege zusammen auf einem Gehweg?**
 - b. **Wie häufig sind Unfälle auf diesen gemeinsamen Wegen in den letzten 5 Jahren passiert? Untergliedert in Altersgruppen.**
 - c. **Welches Tempolimit besteht auf diesen Straßen?**
 - d. **Kann die Verwaltung sich vorstellen, diese doppelte Nutzung zu trennen?**
 - e. **Wenn nein warum nicht?**
 - f. **Wenn ja, wann würde sich die Verwaltung damit befassen und was gedenkt sie zu tun?**

Die Intension dieser Anfrage, das (teilweise) beparken von Gehwegen klarer als in der Vergangenheit zu regeln, wird seitens des Verkehrsdezernats begrüßt. Die Verwaltung hat sich in jüngerer Vergangenheit mit dem Thema Gehwegparken eingehend befasst. Anhand der beiliegenden Beschlussvorlage, die im Sommer 2017 dem Stadtrat vorgelegen hatte, lässt sich nachvollziehen, wie die Verkehrsverwaltung eine Abwägung zwischen dem berechtigten Anspruch der Fußgängerinnen und Fußgänger (insbesondere mit mobilitätseingeschränkten Personen) und der Nachfrage im ruhenden Verkehr in verdichteten Stadträumen vorgenommen hat. Der hieraus entwickelte Vorschlag zur Verfahrensweise bei Gehwegparken in Bestandssituationen wurde mit großer Mehrheit vom Stadtrat zugestimmt und von der übergeordneten Straßenverkehrsbehörde mitgetragen. Auch seitens der Behindertenvertretungen fand dieser Vorschlag Zustimmung. Dieser sieht vor, bei Gehwegen und Straßenbreiten das Parken nur noch dort zuzulassen, wie eine Restgehwegbreite von 1,30 m nicht unterschritten wird.

Gleichzeitig müssen künftig alle 18 m Begegnungsräume vorhanden sein, an denen z.B. zwei Rollstuhlfahrer, Menschen mit Gehhilfen oder Eltern mit Kinderwagen aneinander vorbeifahren können.

In Gonsenheim wurde dieses Konzept als Pilotvorhaben in einigen Straßenzügen beschildert und markiert. Bislang liegen der Verwaltung keine negativen Rückmeldungen vor, sodass diese Regelung nach und nach auf weitere Quartiere und Stadtteile ausgeweitet werden soll.

Einschlägige Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und deren Empfehlungen waren und sind in ihrer jeweiligen Fassung bei der Neuanlage von Gehwegen zu beachten. Ein Großteil der vorhandenen Gehwege wurde zu Zeiten angelegt, zu denen keine Vorgaben vorhanden waren oder wesentlich unter den heute aktuellen Maßen lagen. Von daher ist es nicht annähernd möglich, flächendeckend Straßenzüge so umzubauen, dass sie den heutigen Richtlinien entsprechen würden.

Eine detaillierte und flächendeckende Analyse des Stadtgebietes in Bezug auf Gehwegbreite und Tempolimits sind im Hinblick auf das begrüßenswerte thematische Ansinnen der Anfrage nicht zielführend und leider auch personell nicht zu leisten. In der Regel ist in Wohngebieten jedoch entweder Tempo 30 oder sogar Schritttempo (verkehrsberuhigte Bereiche) angeordnet.

Zu Frage 3 kann gesagt werden, dass gemeinsame Geh- und Radwege (StVO-Zeichen VZ 240) entlang von Straßen vergleichsweise selten vorkommen und die daraus resultierende Benutzungspflicht nach einer Novelle der Straßenverkehrsordnung zu überprüfen ist. Es ist davon auszugehen, dass die Mehrzahl der straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwege in absehbarer Zeit in „Gehweg – Radfahrer frei“ umgewandelt werden und für den Radverkehr auch die Befahrung der Straße legal ermöglicht wird. Für Radfahrende besteht dann die Wahlfreiheit, ob sie auf oder neben der Fahrbahn fahren wollen. Au dem „Gehweg – Radfahrer frei“ müssten die Radfahrenden jedoch bezüglich der Geschwindigkeit auf den Fußverkehr angepasst werden. Hierdurch würde sich das Konflikt- und Gefährdungspotenzial spürbar reduzieren.

Sehr viel häufiger wird die Regelung mit VZ 240 an Wegeverbindungen abseits von Straßen angewendet, wobei hier eine Trennung von Fußgänger und Radverkehr aufgrund begrenzter Wegebreiten oft nicht möglich oder zweckmäßig ist. Darüber hinaus würde dies zur Konsequenz führen, dass die Radfahrer „ihren“ Wegeanteil ausschließlich für sich beanspruchen was eine tendenziell geringere gegenseitige Rücksichtnahme zum Ergebnis hätte.

Auch hier sieht die Verwaltung ein vertretbares Verhältnis zwischen dem Aufwand der angefragten Erhebungen und dem zu erwartenden Erkenntnisgewinn als nicht gegeben und schlägt angesichts der bereits in Vorbereitung befindlichen Aktivitäten vor, das Engagement der Verwaltung in eine beschleunigte Umsetzung zu investieren.

Mainz, 13.02.2019

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete