

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0049/2020
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 08.01.2020	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 21.01.2020			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim	Kenntnisnahme	28.01.2020	Ö
Verkehrsausschuss	Vorberatung	29.01.2020	Ö
Stadtrat	Entscheidung	12.02.2020	Ö

<b>Betreff:</b> Einrichtung weiterer Fahrradstraßen im Mainzer Stadtgebiet; hier: Fahrradstraßen im Rahmen der Stadtteilroute Gonsenheim
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen  Mainz, 15.01.2020  gez. Eder  Katrín Eder Beigeordnete
Mainz, 22.01.2020  gez. Ebling  Michael Ebling Oberbürgermeister

## Beschlussvorschlag:

Der **Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim** sowie der **Verkehrsausschuss** nehmen den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis, der **Stadtrat** beschließt die Ausweisung weiterer Fahrradstraßen in Gonsenheim im Sinne einer komfortablen Radverkehrsführung im Rahmen der Stadtteilroute Finthen-Gonsenheim-Innenstadt sowie Erhöhung der Umfeldqualität und Optimierung der Rettungswege in Wohngebieten.

## **Problembeschreibung / Begründung:**

### **1. Sachverhalt**

Die Landeshauptstadt Mainz steht vor der Herausforderung ihren Bewohnerinnen und Bewohnern jeden Alters nachhaltig ein attraktives Umfeld zum Leben, Wohnen und Arbeiten zu bieten. Ein essentieller Baustein hierfür ist der Ausbau des Mobilitätsangebots, das neben Fahrten mit Kfz und ÖPNV auch den Fuß- und Radverkehr adäquat berücksichtigt. Die jeweiligen Bedarfe lassen sich unter anderem auch aus der aktuellen Mobilitätsbefragung 2019 ableiten, die für den Radverkehr einen gestiegenen Anteil am Binnenverkehr von 25 % ausweist. Betrug dieser im Jahr 2016 noch bei 20 %, werden mittlerweile also schon ein Viertel der Wege im Mainzer Stadtgebiet mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dabei liegt der mittlere Fahrradbestand je Haushalt mit 2,1 Rädern pro Haushalt über dem rheinland-pfälzischen Durchschnitt von 1,7. Der Ausstattungsgrad der Haushalte mit Fahrrädern liegt demnach auch deutlich höher als der Bestand an Pkw pro Haushalt. Zudem ist auch der 12 %-Anteil der Haushalte mit E-Bike bzw. Pedelec nahezu doppelt so hoch wie der bundesweite Durchschnitt von 6,1 %.

Die Zahlen legen nahe, dass sich das Fahrrad in den letzten Jahren zunehmend als bedeutendes Fortbewegungsmittel im Mainzer Stadtverkehr etabliert hat. Dabei haben die Verlagerungseffekte auch positive Auswirkungen auf die Luftreinheit und Lärmemissionen sowie die Lebensqualität in der Stadt. Um diese Entwicklung auch weiterhin zu stärken und den entstandenen Bedürfnissen Rechnung zu tragen, ist zur Förderung des Radverkehrs neben anderen Maßnahmen auch ein Angebot an Radroutenachsen notwendig, die die Fortbewegung mit dem Rad komfortabel und attraktiv gestalten. Hierfür spielt vor allem auch die Verbindung der jeweiligen Ortsteile mit der Innenstadt eine wichtige Rolle, um direkte Quell-Ziel-Verbindungen für die Radfahrenden zu schaffen. Mit der entsprechenden Entwicklung von weiteren Stadtteilradrouten kann ein optimales Angebot für diejenigen bereitgestellt werden, die ihre Wege bereits mit dem Rad zurücklegen. Darüber hinaus können insbesondere Alltagsverkehre für Distanzen zwischen 5 und 10 km auf das Fahrrad verlagert werden und so weitere Umverteilungspotentiale ausgeschöpft werden.

### **2. Lösung**

Durch eine klare Wegeführung sollen Radfahrende auf den Stadtteilradrouten direkt und sicher in die Innenstadt gelangen. Neben der bereits bewährten Route zwischen Mainz-Hechtsheim und der Innenstadt sollen nun auch die übrigen Ortsteile mit Stadtteilradrouten erschlossen werden. Die ersten Optimierungen für die Streckenführung zwischen Gonsenheim und Innenstadt konnten 2019 bereits umgesetzt werden. Ein wichtiger Baustein hierfür war der im Herbst 2019 erfolgte Umbau des Knotenpunktes An der Allee/Am Fort Gonsenheim, sodass die übrigen Bausteine zur Vervollständigung der Route in diesem Jahr folgen können.

Dabei sind Markierungslösungen (Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Aufstellflächen, Piktogramme) sowie die Ausweisung von Fahrradstraßen und die Führung des Radverkehrs durch Straßen mit geringer Verkehrsbelastung (Tempo 30, verkehrsberuhigter Bereich, etc.) die bestimmenden Infrastrukturelemente. So wird die Sichtbarkeit des Radverkehrs auf diesen Routen für alle Verkehrsteilnehmer erhöht. Weiterhin steigern die Markierungslösungen den Wiedererkennungswert der Radrouten und erleichtern die Orientierung. Zudem wirken sie sich durch die Verbesserung der Wahrnehmung positiv auf das Sicherheitsempfinden der Radfahrenden aus. Zur Optimierung der Fahrzeiten werden die Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für Radfahrende verringert und die Fortbewegung mit dem Rad somit beschleunigt.

Das zentrale Element für die Gonsenheimer Stadtteilradroute ist ein Zug aus Fahrradstraßen, der den Radverkehr sicher und komfortabel abseits stärker befahrener Straßen durch weniger verkehrsbelastete Bereiche führt. In Zusammenarbeit mit einem externen Büro und gemäß dessen Empfehlung hat die Prüfung des Streckenverlaufs ergeben, dass sich hierfür die Führung über Max-Planck-Straße – Annastraße – Marienstraße – Gutenbergstraße – Klosterstraße als besonders geeignet herausgestellt. Dabei bringt die Ausweisung der Fahrradstraßen Vorteile für alle Beteiligten mit sich. Hier können Radfahrende entspannter und auch sicherer fahren. Als Höchstgeschwindigkeit gilt für alle 30 km/h. Der Radverkehr hat in Fahrradstraßen Vorrang, weshalb Autofahrende besondere Rücksicht nehmen müssen. Damit ist diese Maßnahme auch besonders wertvoll für radfahrende Schulkinder. Zudem kann ein so entstehendes Netz aus Fahrradstraßen die Hauptachsen des Radverkehrs beschleunigen und Radfahrende gelangen schneller an ihr Ziel. Auch für Anwohner bringen Fahrradstraßen Vorteile. Durch den geringeren Anteil an Durchgangsverkehr und den höheren Radverkehrsanteil sind Fahrradstraßen leiser und gesünder. Weniger Lärm und Abgase führen zu besserer Luft und einer höheren Lebensqualität. Weiterhin geht hiermit die Ordnung der Parkstände einher. Dies in der Form, wie es sich bereits im Pilotbereich zur Neuordnung der Parkstände in Gonsenheim bewährt hat, führt zu eindeutigen Parkbereichen entlang der Gehwege, sodass diese von zu Fuß Gehenden besser genutzt werden können. Auch die Ein- und Ausfahrtsbereiche der Straßen werden eindeutig von Parkern freigehalten, was eine verbesserte Anbindung für die Rettungsfahrzeuge der Feuerwehr und Krankenwagen mit sich bringt, welche sonst oft von Falschparkern behindert werden.

Bewohnerinnen und Bewohner sowie Anlieger können die in den Fahrradstraßen liegenden Grundstücke durch die entsprechende Freigabe der Fahrradstraße für Kfz weiterhin problemlos erreichen. Dabei gelten in der Fahrradstraße grundsätzlich die gleichen Verkehrsregeln wie in anderen Straßen auch. So besteht für zu Fuß Gehende und Kinder unter acht Jahren, die mit dem Rad fahren, die Benutzungspflicht des Gehweges. Die Sicherheit und der Komfort für den Radverkehr wird in der Fahrradstraße gesteigert, indem Radfahrende hier nebeneinander fahren dürfen und die Geschwindigkeit vorgeben. So kann eine klar erkennbare Trasse entwickelt werden, auf dem der Radverkehr objektiv und subjektiv sicher gebündelt wird. Somit ist dieses Element ein essentieller Baustein für die Umsetzung der Hauptverbindung des Radverkehrs und dementsprechend für die Stadtteilradroute Gonsenheim.

Die Verwaltung plant eine Informationsveranstaltung vor Ort, um die Bewohnerinnen und Bewohner über die Maßnahme aufzuklären und zu allen Fragen Rede und Antwort zu stehen.

### **3. Alternativen**

Durch den rasanten Anstieg des Radverkehrsanteils im Innenstadtbereich muss für 25 % der Mainzer Bevölkerung ein Angebot attraktiver Radrouten zur Verfügung gestellt werden. Bei Verzicht auf die Umsetzung weiterer Stadtteilradrouten besteht die Gefahr, dass die Umverteilung vom Auto auf das Fahrrad nicht unterstützt werden kann. Somit kann den Zielen der Luftreinhaltung und der Vermeidung des Dieselfahrverbots nicht entsprochen werden. Darüber hinaus wird bei mangelndem Signal eine Infrastruktur auch für den Radverkehr zu schaffen, riskiert, dass Radfahrende aufgrund der schlechten Bedingungen auf den Routen wieder auf das Auto als Fortbewegungsmittel zurückgreifen.

### **4. Ausgaben/Finanzierung**

Für die Umsetzung der Maßnahme werden ca. 35.000 € für Markierungen und die Anpassung der Beschilderung veranschlagt.

Diese Mittel stehen im Haushaltsjahr 2020 im konsumtiven Radverkehrshaushalt bereit: Unterhaltung Radwegenetz, Innenauftrag L540101007, Sachkonto 52330001 Unterhaltung Infrastrukturvermögen.

## **5. Geschlechtsspezifische Auswirkungen**

keine