

# Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0053/2020
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 09.01.2020	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	29.01.2020	Ö
Verkehrsausschuss	Entscheidung	29.01.2020	Ö

<b>Betreff:</b> Lückenschluss zur Herstellung der Innenstadt-Radroute hier: Umverteilung des Fahrbahnraums in der Gärtnergasse
Mainz, 17.01.2020  gez. Eder  Katrín Eder Beigeordnete

## Beschlussvorschlag:

Der **Ortsbeirat Altstadt** nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis und **der Verkehrsausschuss** beschließt die Umverteilung des Fahrbahnraumes zugunsten der Radverkehrssicherheit in der Gärtnergasse.

## 1. Sachverhalt

In den vergangenen Jahren stieg der der Radverkehrsanteil in der Verkehrsmittelwahl der Mainzer Bürgerinnen und Bürger von 20 % in 2016 auf 25 % in 2019. Somit wird ein Viertel der Wege im Stadtgebiet mit dem Fahrrad zurückgelegt. Vor allem auch der weitere Zuwachs des Pedelecs-Besitzes der Mainzer Haushalte (von 7 % auf 12 %) beweist, dass sich das Fahrrad als alltags-taugliches Verkehrsmittel für den Stadtverkehr etabliert hat. Zudem zeigt die Mobilitätsbefragung in Bezug auf die quell- und zielspezifischen Wege besonders stark ausgeprägte Beziehungen zwischen den Stadtteilen Altstadt und Neustadt. Angesichts des rasanten Wachstums der Radverkehrsanteile ist es wichtig, zentrale Hauptradrouten zu stärken sowie komfortabel und sicher zu gestalten. Im Hinblick auf die Förderung multimodaler Wegeketten spielt dabei auch die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs eine entscheidende Rolle. Von einer Optimierung der Streckenführung profitieren nicht nur Innenstadtbewohnerinnen und -bewohner, sondern ebenso Pendlerinnen und Pendler, denen die Nutzung des Fahrrads für ihre Arbeitswege erleichtert wird.

Im vergangenen Jahr konnte bereits die Querung der Parcusstraße/Kaiserstraße zwischen Schottstraße und Gärtnergasse für den Radverkehr angepasst und verbessert werden. So können Radfahrende aus dem Altstadtbereich über die Weißliliengasse bzw. Ludwigstraße und Große Langgasse leichter den Hauptbahnhof erreichen und umgekehrt Ankommende in die Innenstadt gelangen. Entsprechend wird diese Verbindung schon heute von einer Vielzahl Radfahrender genutzt. Im Verlauf der Gärtnergasse kommt es jedoch zu diversen Konfliktsituationen zwischen Rad- und Autofahrenden. Neben verbotswidrigem Halten und Parken in nicht dafür gekennzeichneten Bereichen insbesondere auch von Lieferverkehren sowie durch Ein- und Ausparkvorgänge und sich öffnende Autotüren kommt es oft zu Gefährdungssituationen für den Radverkehr. Die verschiedenen Zufahrts- und Parkierungssituationen machen den Straßenraum zudem unübersichtlich und Seitenbereiche sowie Einfahrtszonen schlecht einsehbar. Einbiegender Verkehr hat damit eine schlechte Sicht auf den Fahrbahnbereich der Gärtnergasse, sodass hier ankommende Kfz und vor allem Radfahrende oft zu spät wahrgenommen werden können, was zu weiteren Konflikten und potentiellen Unfallgefahren führt.

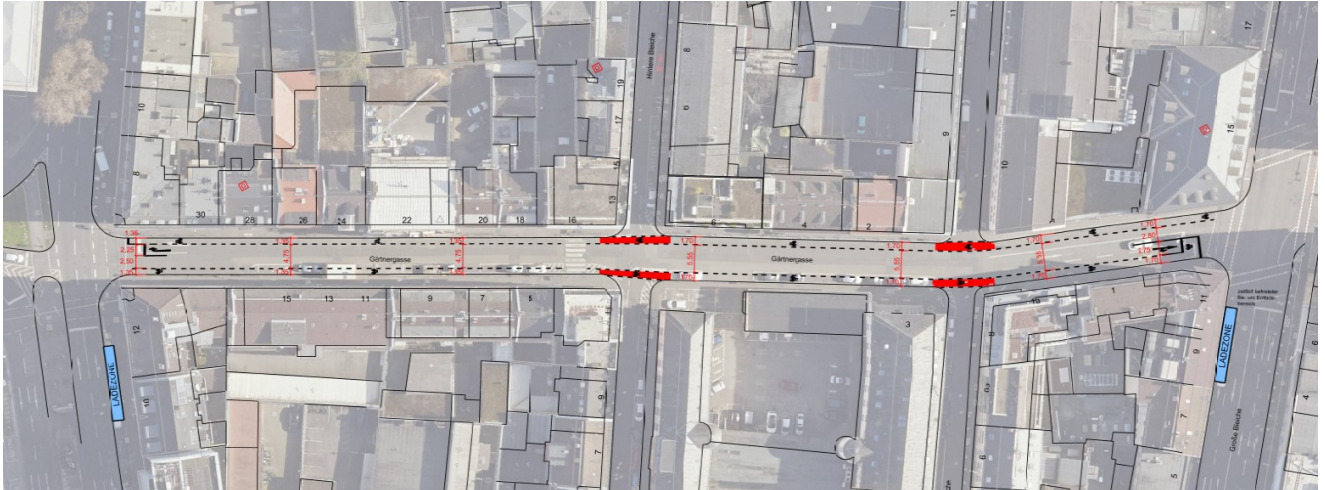
## 2. Lösung

Im Zusammenhang mit den Anforderungen der Luftreinhaltung sowie des Lärmaktionsplanes sowie des Masterplans 100 % Klimaschutz ist die Förderung des Radverkehrs ein essentieller Baustein der hilft, die Zielwerte einzuhalten und ein drohendes Dieselfahrverbot zu verhindern. Dabei kann die Neuaufteilung des Fahrbahnraumes im Sinne der gleichberechtigten Verteilung auf die Verkehrsarten Rad und Kfz auch einen wichtigen Beitrag zum Umstieg vom Auto aufs Rad leisten und nachhaltig diejenigen unterstützen, die schon heute Rad fahren. Insbesondere durch die komfortable und sicherere Ausgestaltung spezieller Hauptradrouten kann die Nutzung des Fahrrades im Alltag zunehmend attraktiviert werden.

Ein Fokus hierfür liegt auf der Gärtnergasse. Durch diesen Lückenschluss zwischen der Großen Langgasse und ihrer Weiterführung in die Innenstadt bzw. Altstadt und dem Hauptbahnhof kann eine wichtige Alternativtrasse für den Radverkehr geschaffen werden. Nach der erfolgreichen Fertigstellung der Großen Langgasse kann diese nun wieder durchgängig befahren werden. Auch bietet die Umgestaltung der Gärtnergasse die optimale Alternative zur Führung des Radverkehrs über die Bahnhofstraße. Mittels Herstellung einer durchgängigen Schutzstreifen-Markierung je Fahrtrichtung in der Gärtnergasse, erhalten Radfahrende hier eine direkte und eindeutige Wegeführung (Vgl. Skizze Abbildung 1). Der so neu aufgeteilte Fahrbahnraum ist übersichtlicher und ein- sowie ausfahrende Verkehre können besser wahrgenommen werden. So wird einerseits der

Fahrtkomfort für alle Verkehrsteilnehmer gesteigert und gleichzeitig ein Sicherheitsgewinn erzielt. Davon profitieren auch die zu Fuß Gehenden auf den schmalen Gehwegen. Durch die Rotfärbung in den Kreuzungsbereichen wird zusätzlich die Aufmerksamkeit erhöht. Die Ladezonen-Bereiche für den Lieferverkehr bleiben erhalten und werden lediglich in die Parcusstraße bzw. Große Bleiche verlagert. So können Ein- und Ausladevorgänge im engen Straßenraum der Gärtnergasse reduziert werden, was ein weiterer Gewinn insbesondere auch für den Fußverkehr ist.

Abb. 1: Planungsskizze Gärtnergasse



### 3. Alternativen

Die Beibehaltung der derzeitigen Situation führt zur Zunahme der bereits bestehenden Konflikte. Angesichts des Wachstums des Radverkehrsanteils und der Verbindungsbedeutung der Gärtnergasse für die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes und als Alternativroute zur Bahnhofstraße kann ohne Anpassung des Straßenraumes der Verkehrssicherheit und einer nachhaltigen Förderung der Radverkehrsbedarfe nicht Rechnung getragen werden.

### 4. Ausgaben/Finanzierung

Für die Umsetzung der Maßnahme werden ca. 20.000 € für Markierungen und die Anpassung der Lichtsignalanlage veranschlagt. Diese Mittel stehen im Haushaltsjahr 2020 im konsumtiven Radverkehrshaushalt bereit: Unterhaltung Radwegenetz, Innenauftrag L540101007, Sachkonto 52330001 Unterhaltung Infrastrukturvermögen.

### 5. Geschlechtsspezifische Auswirkungen

keine