



Landeshauptstadt
Mainz

Einrichtung weiterer Fahrradstraßen im Mainzer Stadtgebiet:

Fahrradstraßen im Rahmen der Stadtteilradroute Gonsenheim

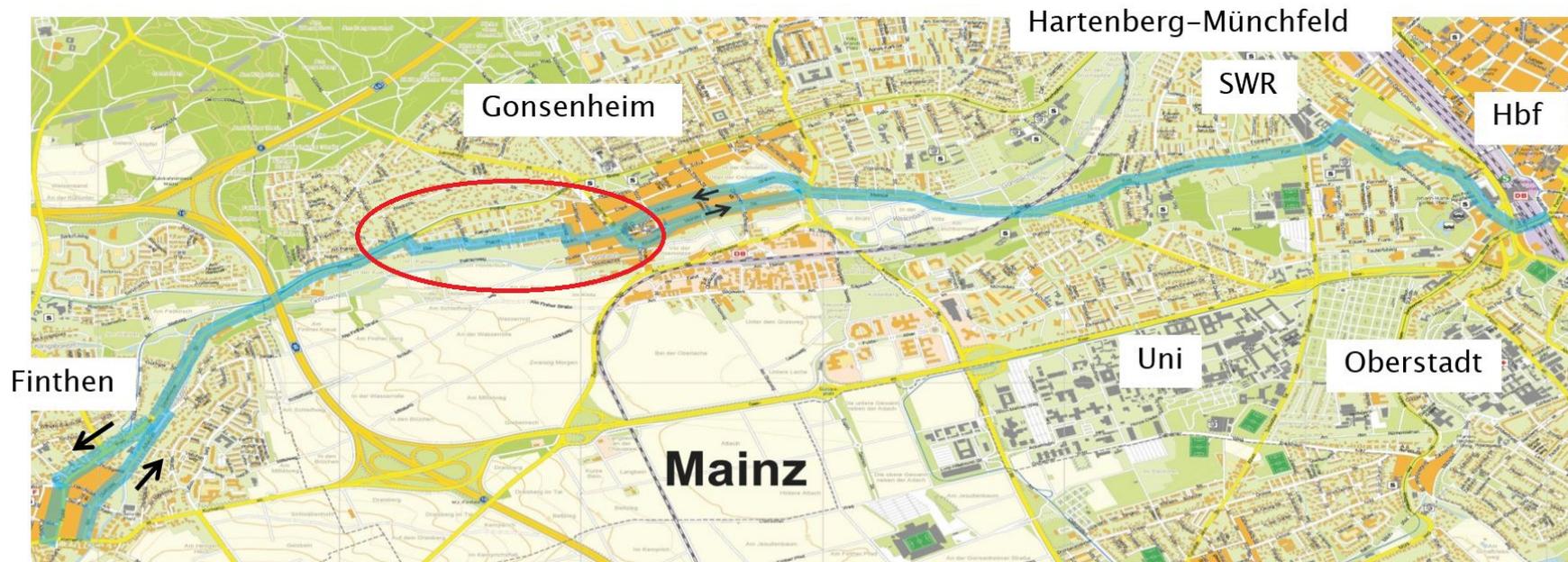


Ziel: *Stadtteilradrouten* als einfache, direkte Verbindung zwischen den jeweiligen Ortsteilen und der Innenstadt

- klare Wegführung für eine leichtere und bessere Orientierung
- erhöhte Sichtbarkeit = Sicherheit
- Optimierung bestehender Routen: auf einer Achse bündeln
 - Wegestrecken, die schon heute genutzt und angenommen werden, werden auch auf die Bedürfnisse des Radverkehrs angepasst
 - u. a. mittels **Ausweisung von Fahrradstraßen**



Im Jahr 2020 soll für Finthen, Gonsenheim und Hartenberg-Münchfeld eine weitere *Stadtteilradroute* umgesetzt werden.





Routenverlauf Gonsenheim

Gemäß der Grundsatzidee der Stadtteilradrouten, werden die Fahrradstraßen in Bereichen mit geringer Verkehrsbelastung angelegt. Dort besteht bspw. schon heute eine maximale erlaubte Geschwindigkeit von 30 km/h und Radfahrende benutzen die Fahrbahn.





Fahrradstraßen

Deutschlandweit gibt es zunehmend Bestrebungen, Radfahrende besser in den Verkehr einzubinden – die Einrichtung separater Fahrradstraßen ist dabei eine gute Möglichkeit.

- Vorrang für Radverkehr auf klar erkennbarer Trasse
- Ausweisung durch VZ 244 und Piktogramme auf dem Boden
- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h ohne Behinderung oder Gefährdung des Radverkehrs (Autofahrende müssen Tempo ggf. anpassen)



Beitrag zur qualitativen Verbesserung

- Erhöhte Sicherheit durch gebündelte Führung des Radverkehrs auf einer Achse = auch mehr Übersichtlichkeit für Kfz-Fahrende
- weniger Konflikte z.B. mit Fußverkehr oder Inline-Skatern
- Ermöglicht schnelleres Vorankommen innerhalb des Ortes; entschlackt Verkehrsfluss, auch für Autofahrende
- Umwelt wird geschont: übersichtliche Radwegführung trägt dazu bei, dass weniger Menschen ihr Auto nutzen und für eher kurze Strecken das Rad wählen



Verkehrszeichen 244.1 -
Beginn einer Fahrradstraße



Verkehrszeichen 244.2 -
Ende einer Fahrradstraße

Quelle: <https://www.adfc-bw.de/radverkehr/fahrradstraassen>



Beitrag zur qualitativen Verbesserung

- Anlieger profitieren von besserer Befahrbarkeit für Entsorgung und Rettungsdienste, bessere Nutzbarkeit der Gehwege trägt auch Ansprüchen der Barrierefreiheit Rechnung
- Komfortgewinn v.a. auch für Rad fahrende Schulkinder
- Sicheres Infrastrukturelement:
„Wegen ihrer niedrigen Unfallzahlen und geringer Zunahme der Unfallbelastung auch bei steigenden Radverkehrsstärken sollten Fahrradstraßen verstärkt Einsatz finden“
(Empfehlung der Unfallforschung)



Fahrradstraße Elisabeth-Selbert-Str. in Hechtsheim

Erste Erfahrungen seit Bestehen zeigen:

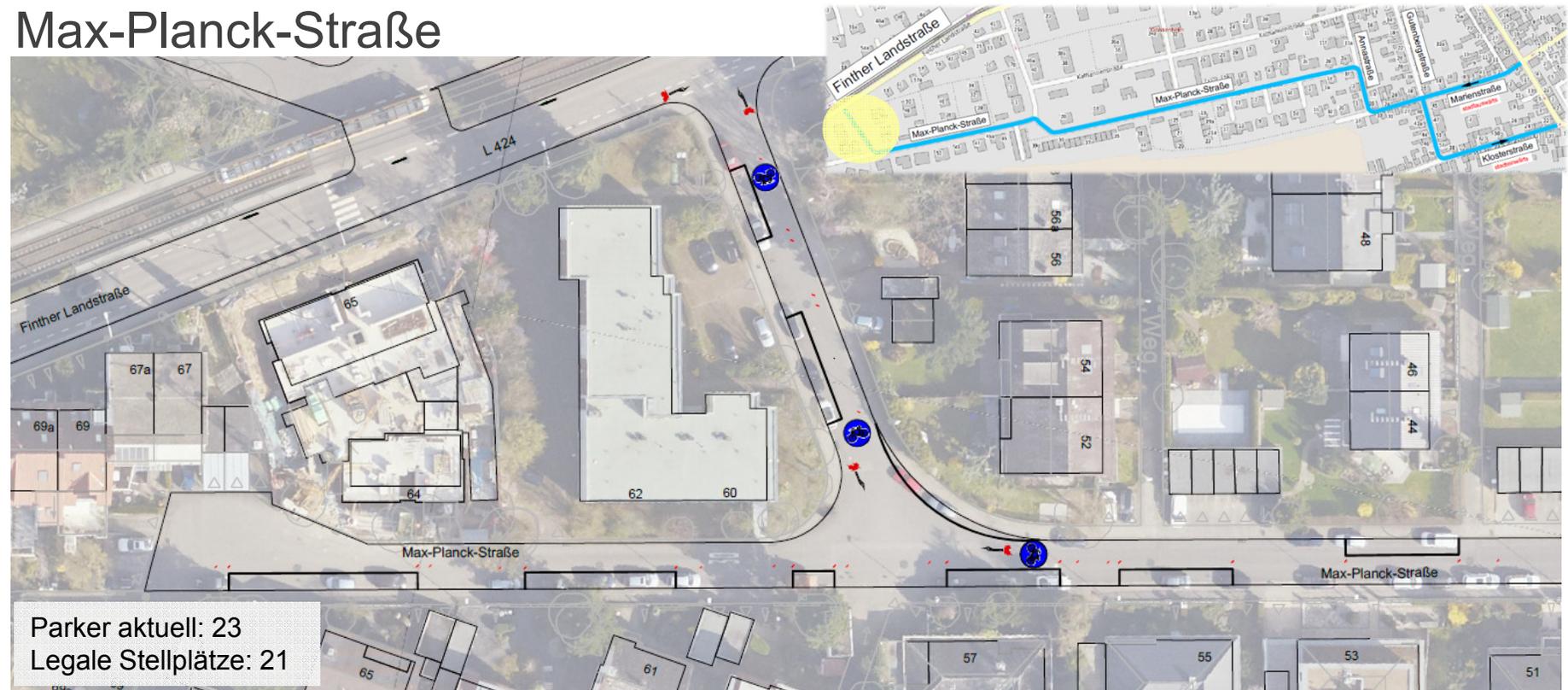
- Kontinuierliche Zunahme der Nutzung
- Hohe Frequentierung v. a. auch von Rad fahrenden Schulkindern
- Klare Routenführung und eindeutige Markierung sorgen für gute Auffindbarkeit und Akzeptanz
- Jährliche Kontroll- und Informations-Aktionen von Verwaltung und Polizei sorgen zusätzlich für bessere Wahrnehmung



Copyright: Carlo Müller-Hopp

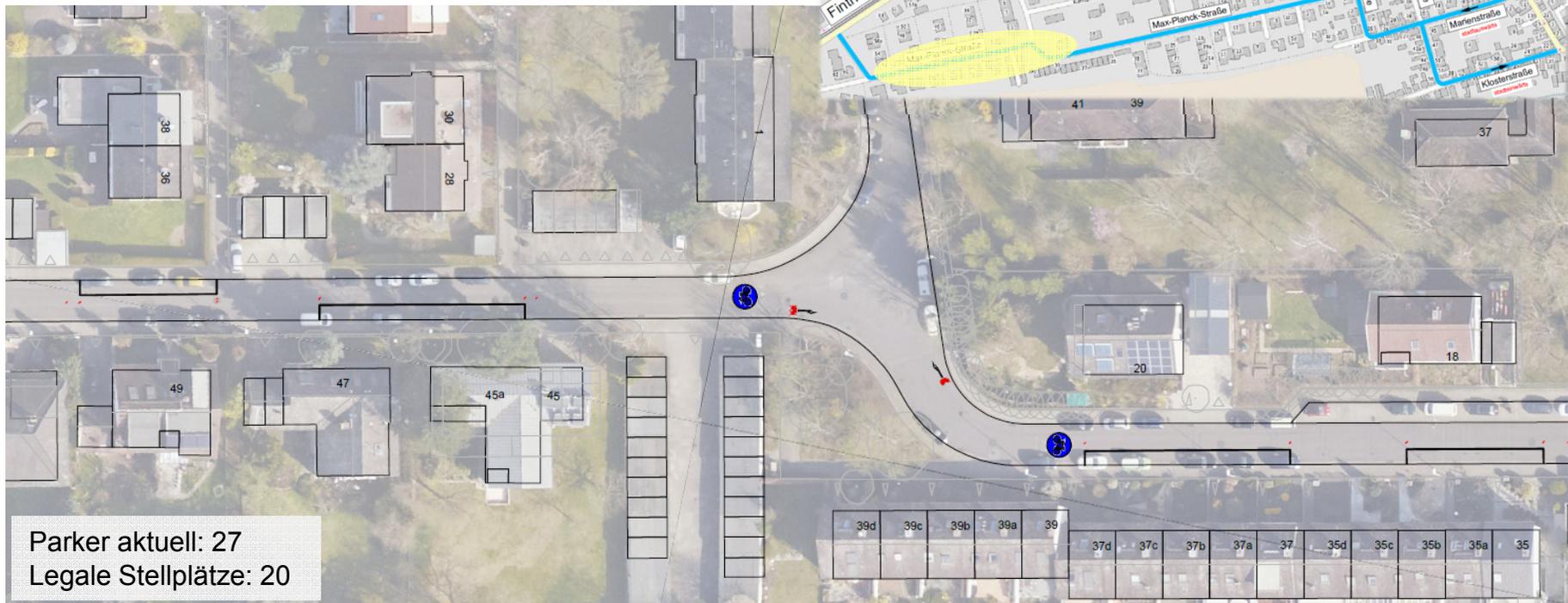


Max-Planck-Straße



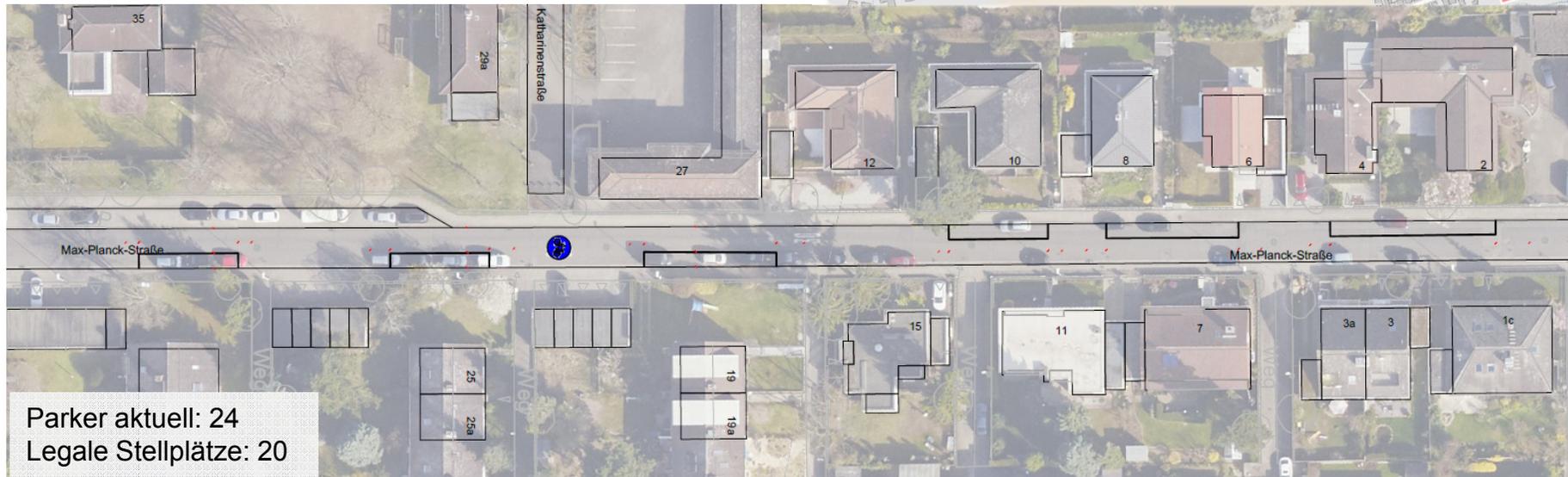


Max-Planck-Straße



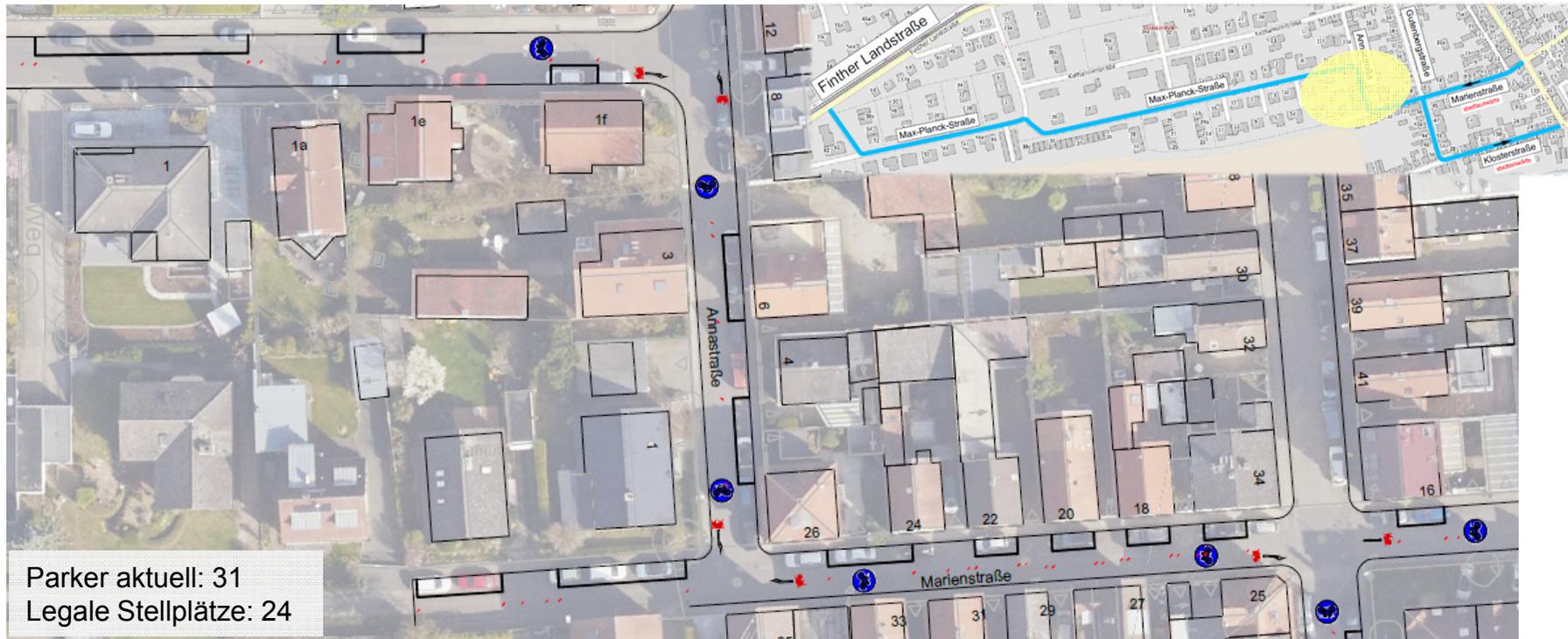


Max-Planck-Straße



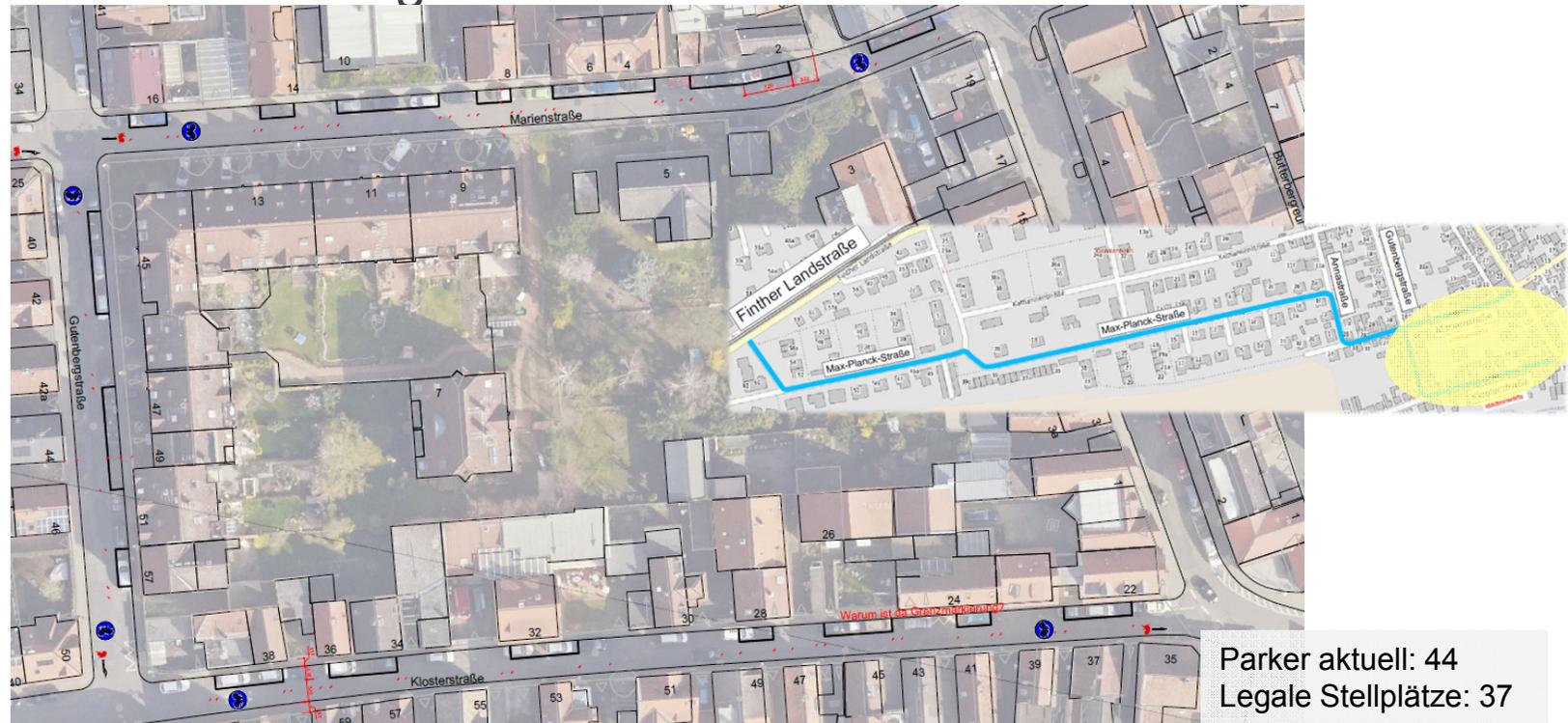


Max-Planck-Straße/Annastraße/Marienstraße





Marienstraße/Gutenbergstraße/Klosterstraße



Parker aktuell: 44
Legale Stellplätze: 37



Weiteres Vorgehen

- Anwohnerinnen und Anwohner werden vorab über die Maßnahme informiert (nach Fastnacht/März 2020)
- Anschließend Umsetzung der Fahrradstraßen ab April 2020
- Begleitung der Umsetzung der Maßnahme durch Evaluation und regelmäßige Aufklärungsarbeit von Verwaltung und Polizei für eine nachhaltige Akzeptanz



Landeshauptstadt
Mainz

