

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1307/2020
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 13.08.2020	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 25.08.2020

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	08.09.2020	Ö
Stadtrat	Entscheidung	23.09.2020	Ö

## Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0942/2020 Stadtratsfraktion PIRATEN & VOLT  
hier: Vervollständigung und Ausbau des Radwegenetzes

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 18.08.2020

gez.Eder

Katrin Eder  
Beigeordnete

Mainz, 26.08.2020

gez. Ebling

Michael Ebling  
Oberbürgermeister

## Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss** nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Stadtrat die Wiedervorlage in einem Jahr. Der **Stadtrat** beschließt die Wiedervorlage.

## 1. Sachverhalt

Die Verwaltung verfolgt seit Jahren die Weiterentwicklung der Radinfrastruktur im Mainzer Stadt- raum. Im Sinne einer nachhaltigen Förderung des Radverkehrs wurden in der Vergangenheit be- reits einige Maßnahmen umgesetzt und Qualitäten geschaffen, die dazu beitragen, dass der Rad- verkehrsanteil sich innerhalb eines Jahrzehnts von 2008 (12 %) bis 2019 (25 %) verdoppelt hat. Dabei lag der Fokus neben dem Ausbau von Radrouten insbesondere mithilfe von Markierungslö- sungen auch auf der Verbesserung der Radabstellsituation im Stadtgebiet. Die Verwaltung ver- folgt bereits die im Antrag geforderten Maßnahmen, insofern die Flächenverfügbarkeit der Stadt Mainz dies hergibt.

## 2. Lösung

Grundsätzlich sind die Planungsspielräume der Radverkehrsführung in deutschen Kommunen an die Bedingungen gebunden, die die Straßenverkehrsordnung (StVO) definiert sowie an die Platz- verhältnisse, die von den Straßenräumen von Hauswand zu Hauswand vorgegeben sind. Diese Voraussetzungen stellen insbesondere die Realisierung der Radinfrastruktur in innerstädtischen Räumen wie denen der Stadt Mainz vor besondere Herausforderungen. So ermöglichen die engen Verhältnisse mit Platzbedarf für zu Fuß Gehende, Rollstühle und Kinderwagen sowie Bäume, Sitzbänke und Fahrradständern etc. in einigen Straßen keine Ausweisung von extra angelegten Radwegen. Zudem orientiert sich die Stadt Mainz in der Umsetzung der Radverkehrsanlagen an den einschlägigen Regelwerken. Maßgebend sind hier die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), welche die Basis für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen bildet. Sie de- finiert Regelmaße, die im Sinne einer zeitgemäßen wie auch qualitativen Radinfrastruktur sind. Damit ist die ERA eine gute Grundlage für die Planung sicherer Führungsformen des Radverkehrs und gewährleistet eine adäquate Qualität des Radfahrens. Dabei liegt der Fokus der Richtlinien auf wichtigen Grundprinzipien, wie die ausreichende und verkehrssichere Dimensionierung ein- zelner Entwurfselemente, der Sicherstellung des Sichtkontakts zwischen den Verkehrsteilnehme- rinnen und Verkehrsteilnehmern, kein Ausklammern von Problembereichen, Gewährleistung von Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs im Rahmen des Entwurfs, Berücksichtigung der Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Gewährleistung der Einheit von Bau und Betrieb auch bei den Radverkehrsanlagen.

Mit Orientierung an der ERA, müssten für einen zeitgemäßen und zukunftsfähigen Radweg min- destens 2,0 m je Fahrtrichtung zur Verfügung stehen. Je nach Fußverkehrsfrequenz sind dem wei- tere 3,0 bis 5,0 m Gehwegbreiten hinzuzurechnen. Nicht nur im Hinblick auf Pkw-Verkehr, son- dern auch unter Berücksichtigung des Linienverkehrs der Busse und dementsprechend im Sinne der Förderung des Gesamtsystems des Umweltverbundes sollte zudem eine Kernfahrbahn von 6,0 m verbleiben. In Summe würde dies Straßenräume von ca. 16,0 m bedürfen, die der histori- sche Stadtraum von Mainz oftmals nicht hergibt. Daher bieten Schutzstreifen und Radfahrstreifen eine gute Alternative für den Ausbau der Radinfrastruktur. An die Einrichtung sogenannter „Fahr- radhighways“ bzw. Radwege sind ebenfalls gewisse Qualitätskriterien geknüpft, die die Flächen- verfügbarkeit der Stadt Mainz nicht hergibt. Da hierfür mindestens 4,0 m breite Wege auf einer Mindestlänge von 3 km vorzusehen sind, ist das für das Mainzer Stadtgebiet nicht abzubilden. Dennoch verfolgt die Stadt über Ideen wie die der Pendlerradroute nach Ingelheim und Bingen sowie die der Stadtteilradrouten zwischen den Ortsteilen und der Innenstadt den Ansatz von zentralen Radachsen.

Im Rahmen der zukunftsfähigen Radverkehrsförderung ist die sichere Ausgestaltung der Radver- kehrsanlagen ein Schwerpunkt für den Ausbau der Radrouten. Dafür setzt die Verwaltung unter anderem auf Markierungslösungen im Fahrbahnbereich. Mithilfe von Radfahrstreifen, Schutz- streifen oder Piktogrammketten kann der Radverkehr gut sichtbar und komfortabel auf der Fahr- bahn mitgeführt werden.

Unfallträchtige Konfliktstellen durch rechtsabbiegende Kfz können so reduziert werden. Entsprechend zeigen die Entwicklungen der Unfallzahlen der letzten Jahre einen Rückgang der Unfälle mit Radfahrendenbeteiligung, trotz steigendem Radverkehrsanteil.

Darüber hinaus wurden seit der umfassenden Prüfung der Radwegebenutzungspflicht im Jahr 2015 alle Radwege der Benutzungspflicht enthoben, bei denen diese nicht mehr angeordnet bleiben durfte. Gemäß StVO haben Radfahrende dann die Wahl, den Radweg oder die Fahrbahn zu nutzen. Da es in Deutschland kein Schild für nichtbenutzungspflichtige Radwege gibt, können diese nicht beschildert werden. Wo möglich, wird das Radfahren mithilfe von Markierungen auf der Fahrbahn angezeigt. Damit einher geht immer auch die Anpassung der Lichtsignalanlagensteuerung.

Neben den bisher verfolgten Maßnahmen und Ansätzen wird auch künftig die bessere Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes geprüft (Antrag 0944/2020 Fahrradachse Alicenbrücke), welche auch die Routenführung über die Kaiserstraße, Binger Straße und Große Bleiche berücksichtigt. Auch werden für die barrierefreie Erschließung der Kaiserbrücke Ende diesen Jahres Planungsleistungen ausgeschrieben, um die weiteren Schritte gemeinsam mit einem Büro vorantreiben zu können. Im Zuge der Rheinuferumgestaltung wird auch die Radroutenführung optimiert. Ebenfalls werden künftig Lösungsansätze für den Kaiser-Wilhelm-Ring oder auch die Weisenauer/Wormser Straße erarbeitet.

Weitere Erläuterungen werden im Verkehrsausschuss am 08. September 2020 mündlich vorgestellt. Als Grundlage dient ein Überblicksplan zu den aktuellen Radprojekten 2020/2021, der über das Ratsinformationssystem abrufbar ist. Hier werden zeitnah umgesetzte Radinfrastrukturmaßnahmen aufgelistet sowie jene, die in den nächsten 12 Monaten geplant werden.

### **3. Alternativen**

Keine.

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

Keine.

### **5. Geschlechtsspezifische Auswirkungen**

Keine.