

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 2133/2020
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 24.11.2020	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 01.12.2020			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz- Oberstadt	Kenntnisnahme	26.01.2021	Ö
Ortsbeirat Mainz- Hartenberg/Münchfeld	Kenntnisnahme	02.02.2021	Ö
Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim	Kenntnisnahme	02.02.2021	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	03.02.2021	Ö
Verkehrsausschuss	Vorberatung	09.02.2021	Ö
Stadtrat	Entscheidung	10.02.2021	Ö

<b>Betreff:</b> Einrichtung weiterer Fahrradstraßen im Mainzer Stadtgebiet; hier: Lückenschluss, Fahrkomfort und Verkehrssicherheit durch Fahrradstraßen
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen  Mainz, 25.11.2020  gez. Eder  Katrín Eder Beigeordnete
Mainz, 03.12.2020  gez. Ebling  Michael Ebling Oberbürgermeister

## Beschlussvorschlag:

Die **Ortsbeiräte Mainz-Gonsenheim, Mainz-Neustadt, Mainz-Hartenberg-Münchfeld** sowie **Mainz Oberstadt** nehmen den Sachstandsbericht zur Kenntnis und der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem Stadtrat den Beschluss der Vorlage. Der **Stadtrat** beschließt die Ausweisung weiterer Fahrradstraßen im Sinne der Herstellung von Lückenschlüssen des Radverkehrsnetzes.

## **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 2008 12% und 2016 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 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. Von zentraler Bedeutung ist der Radverkehr auch für die aus Klimaschutzgründen zügig notwendige Verkehrswende. 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 Radwegeachsen notwendig, die die Fortbewegung mit dem Rad komfortabel und attraktiv gestalten. Hierfür spielen vor allem auch Lückenschlüsse in den Verbindungen der Radrouten eine essentielle Rolle, um direkte Quell-Ziel-Verbindungen für die Radfahrenden zu optimieren und komfortabel zu gestalten. Dabei steht vor allem auch die Zielgruppe der Radfahrenden Schülerinnen und Schüler im Fokus. 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 eindeutig angezeigte Wegführung sollen sich Radfahrende direkt und sicher auch auf Bestandsstraßen bewegen können. Dabei sind neben Markierungslösungen mit Hilfe von Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder Piktogrammketten sowie die Ausweisung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen bestimmende Infrastrukturelemente. So wird die Sichtbarkeit des Radverkehrs im Straßenraum 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.

Ein zentrales Element für eine komfortable und sichere Radverkehrsführung ist die Ausweisung weiterer Fahrradstraßen im Stadtgebiet. Diese Maßnahme bietet neben weiteren Vorteilen die Möglichkeit, Radfahrende besser in den Verkehr einzubinden. Auf einer klar erkennbaren Trasse kann mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h dem Radverkehr Vorrang gegeben werden. Durch die gebündelte Führung des Radverkehrs auf diesen zentralen Achsen wird einerseits die subjektive wie auch objektive Sicherheit der Radfahrenden erhöht und andererseits auch mehr Übersichtlichkeit für alle weiteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer geschaffen. Zur Stärkung des Sicherheits- und Komfortgefühls werden Streckenabschnitte abseits stärker befah-

rener Straßen gewählt und der Radverkehr so durch weniger verkehrsbelastete Bereiche geführt. So können Radfahrende entspannter und auch sicherer fahren. Durch den Vorrang des Radverkehrs in Fahrradstraßen müssen Autofahrende besondere Rücksicht nehmen. Damit ist diese Maßnahme auch besonders wertvoll für Rad fahrende 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, sodass der Straßenraum eindeutig gestaltet ist. Dies führt zu eindeutigen Parkbereichen entlang der Gehwege, sodass diese von zu Fuß Gehenden besser genutzt werden können. Die Ein- und Ausfahrtsbereiche der Straßen werden eindeutig von Parkern freigehalten, was eine verbesserte Anbindung für die Fahrzeuge der Müllentsorgung, vor allem aber auch die Rettungsfahrzeuge der Feuerwehr und Krankenwagen, mit sich bringt, welche sonst oft von Falschparkern behindert werden.

In diesem Sinne sollen folgende Straßenzüge als Fahrradstraßen ausgewiesen werden:

- Karcherweg – Ebersheimer Weg – Neumannstraße (als weitere Optimierung der Stadtteilradroute Hechtsheim-Innenstadt)
- Ritterstraße – Am Rosengarten (als Verbindung der Stadtteilradrouten Hechtsheim und Weisenau mit der Innenstadt und dem Bahnhof Römisches Theater)
- Kurt-Schumacher-Straße (als Alternativroute zur Weserstraße/ Querverbindung Gonsbachtal-Mombach)
- Moltkestraße – Hindenburgstraße (Zentralradachse Neustadt/Antrag des Ortsbeirats Neustadt)
- Hartmühlenweg (Fortführung Radachse Elbestraße, An der Bruchspitze, Gonsbachtal)

Die Verwaltung wird in einer Präsentation im Verkehrsausschuss die Routenüberlegungen noch weiter erläutern.

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 werden 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 sicher gebündelt wird. Somit ist dieses Element ein essentieller Baustein für die Realisierung weiterer Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz.

Die Bewohnerinnen und Bewohner werden vor der Umsetzung dieser Maßnahme über die Anpassungen informiert, sodass die Verwaltung für Fragen und Anregungen zur Verfügung steht.

### **3. Alternativen**

Durch den rasanten Anstieg des Radverkehrsanteils im Stadtgebiet muss für über 25 % der Mainzer Bevölkerung ein Angebot attraktiver Radrouten zur Verfügung gestellt werden. Bei Verzicht auf die Umsetzung von Lückenschlüssen kann einer sichereren und komfortableren Radverkehrsführung vor allem durch die Herausforderungen der aktuellen Zeit 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. 40.000 € für Markierungen und die Anpassung der Beschilderung veranschlagt.

Diese Mittel stehen im Haushaltsjahr 2021 im konsumtiven Radverkehrshaushalt bereit: Unterhaltung Radwegenetz, Innenauftrag L540101007, Sachkonto 52330001 Unterhaltung Infrastrukturvermögen.

#### **5. Geschlechtsspezifische Auswirkungen**

keine