



Antwort zur Anfrage Nr. 0716/2021 der FDP-Stadtratsfraktion betreffend **Verlust von Parkplätzen durch Ausbau der Rad-Infrastruktur (FDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. *An welchen Straßenabschnitten wurden im Jahr 2020 und im 1. Quartal 2021 Fahrradstreifen angelegt?*
2. *Wie groß ist die Anzahl der durch diese Maßnahme weggefallenen Parkplätze?*
 - Kreuzstraße/Obere Kreuzstraße: Umwandlung von ca. 55 Parkplätzen zugunsten beidseitiger Schutzstreifen zur Verbesserung der Radverkehrsführung auf dieser Hauptachse
 - Hattenbergstraße: Ergänzung eines Schutzstreifens zwischen Rheingauwall und Bismarckplatz ohne Entfall von Parkplätzen für optimierten Fahrkomfort
 - Bauhofstraße: Verbreiterung des Radfahrstreifens durch Entfall von 8 Parkplätzen im Sinne der Verkehrssicherheit aufgrund von „Dooring-Gefahr“
 - Gärtnergasse: Umwandlung von ca. 18 Parkplätzen zu beidseitigen Schutzstreifen als Lückenschluss zwischen Großer Langgasse und Hauptbahnhof (via Schottstraße) sowie Sicherheitsgewinn für Rad- und Fußverkehr
 - Xaveriusweg: Umwandlung von ca. 30 Parkplätzen zugunsten eines bergauf führenden Schutzstreifens zur Optimierung dieser wichtigen Radhauptachse zwischen Unimedizin/Zahlbach und Universitätsgelände/Bretzenheim
 - Windmühlenstraße: Umwandlung von ca. 25 Parkplätzen zugunsten eines bergauf führenden Radfahrstreifens und eines Schutzstreifens bergab zur Optimierung dieser wichtigen Radhauptachse zwischen Altstadt und Oberstadt
 - Elbestraße/An der Bruchspitze: Verlagerung der Radwegmarkierung zwischen Bordstein und Parkplätzen als Schutzstreifen in den Sichtbereich auf die Fahrbahn durch Verschieben der Parkplätze an den Bordsteinrand. Zugunsten des Sicherheitsgewinns entfielen ca. 5 Parkplätze.
 - Am Linsenberg: Neuaufteilung der Fahrbahnmarkierung zugunsten eines bergauf führenden Radfahrstreifens. Zur verbesserten Verkehrsführung und Sichtbarkeit entfielen im Platz-Bereich Czernyweg/Lindenschmitstraße ca. 5 Parkplätze
3. *Welche Alternativen für den Radverkehr wurden jeweils für die einzelnen Abschnitte geprüft? Warum wurden diese verworfen?*

Die Varianten der verschiedenen Angebotsmöglichkeiten zum Installieren von Parkplätzen, Radverkehrsanlagen und verbleibenden Kfz-Fahrbahnen werden von der Verwaltung vor der Realisierung jeder Maßnahme grundsätzlich in jeder Straße geprüft. Da die Entwicklung der letzten Jahre einen Wandel im Mobilitätsverhalten in Mainz zeigt, ist die gleichberechtigte Umverteilung des vorhandenen Straßenraumes nötig: Mehr Menschen gehen zu Fuß und nutzen Bus und Straßenbahn sowie das Fahrrad. Daher gilt es, auch diesen Fortbewegungsarten gute Angebote zu machen. Dabei müssen Lösungen gefunden werden, die den heutigen Ansprüchen dieser Verkehrsentwicklung gerecht werden.

Der gestiegene Radverkehrsanteil im Mainzer Stadtraum belegt, dass mittlerweile ein Viertel der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Zudem ist der Anteil der Haushalte mit E-Bike bzw. Pedelec mit 12 % nahezu doppelt so hoch wie der bundesweite Durchschnitt von 6,1 %. Entsprechend spielen Akkuunterstützte Räder eine zunehmend wichtige Rolle, zu denen auch vermehrt Lastenräder zählen. Mit dieser Zunahme der Anzahl der Räder und Radmodelle, die sich auf den Straßen bewegen, gehen Platzbedürfnisse einher, denen insbesondere auch im Sinne der Verkehrssicherheit Rechnung getragen werden muss. Neben dem Fahrkomfort sind auch Sicherheitsgewinne relevante Kriterien für die Wahl der Routenoptimierung.

Bei der Anpassung der bestehenden Straßenräume handelt es sich um sogenannte Planungen im Bestand. Das bedeutet, dass sich die Veränderungen in die bestehenden Gegebenheiten einfügen, da zum Beispiel Wohnhäuser und Grundstücke oder Baumstandorte in ihrer Lage nicht mehr verändert werden können. Damit scheidet eine grundlegende Neuplanung aus, sodass der verbleibende Straßenquerschnitt betrachtet wird. Diese Bestandsflächen werden im Sinne einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Umverteilung des Straßenraumes gleichberechtigter aufgeteilt. Um den Bedürfnissen aller Verkehrsträger und Nutzungsinteressen mit einem Gesamtumbau Rechnung zu tragen, müssten beidseitig Gehwege mit Mindestbreiten von 3 m und Radwege stadtein- wie -auswärts von mindestens 2 m hergestellt werden. Um auch den Kfz-Verkehr in beide Richtungen fahren zu lassen, wird zudem eine Fahrbahn von wenigstens 6 m benötigt. Damit würden zur Herstellung eines zeitgemäßen Straßenquerschnittes in Mindestmaßen in Summe 16 m beansprucht. Um zumindest einseitiges Parken zu gewährleisten, werden zusätzlich weitere 3 m gebraucht. Die überwiegende Zahl der Straßen im Mainzer Stadtgebiet weisen Straßenquerschnitte weit unter diesen Breiten auf, sodass das Instrument der Schutzstreifen und Radfahrstreifen im Sinne einer komfortablen wie auch sicheren Lösung die Alternative darstellt.

4. *Wie wurde untersucht, ob in den anliegenden Quartieren genügend zumutbare Ersatzparkplätze zu finden sind?*
5. *Zu welchen Tagen und zu welchen Uhrzeiten wurden Zählungen von freien Parkplätzen in den Quartieren vorgenommen?*
6. *Teilt die Verwaltung die Auffassung, dass solche Zählungen tagsüber nur einen geringen Aussagewert besitzen und diese Zählungen sinnvollerweise abends durchzuführen wären?*

Die Erhebung bestehender Garagen, Carports und öffentlicher Stellplätze fand durch eine vor-Ort-Zählung statt und wurde gemeldeten Kfz gegenübergestellt. Da der vorhandene Bestand erhoben wurde war die Uhrzeit unerheblich.

7. *Hat die Verwaltung einen quartierbezogenen Überblick über die Anzahl der Garagen bzw. die Anzahl der gemeldeten Pkw in den Quartieren oder wird die Situation jeweils projektbezogen erfasst?*

Die Erfassung erfolgt projektbezogen.

8. *Wie wurden die Ortsbeiräte vorab in die Entscheidungsfindung einbezogen und wie wurden eventuelle Anregungen von Ortsbeiräten verarbeitet?*

Zu allen Maßnahmen erfolgte mindestens die Information der Ortsvorsteher:innen und daraufhin Kenntnisnahme der Ortsbeiräte.

Durch die Bedeutung der Kreuzstraße/Oberen Kreuzstraße fand hier zudem ein Ortstermin mit Ortsvorsteher und Vertretungen der Fraktionen statt, wonach realisierbare Anpassungen in die Planung übernommen wurden.

9. In welcher Weise wurden die unmittelbar betroffenen Bürger im Vorfeld informiert und um Anregungen gebeten?

Betroffene Bürger:innen der Straßen Elbestraße/An der Bruchspitze wurden mittels Briefwurfschreiben informiert, an den in der Kreuzstraße/Obere Kreuzstraße wurden Informationsschreiben an den Windschutzscheiben verteilt. Die Schreiben enthielten Kontaktadressen, an die man sich wenden konnte.

10. Bei vielen Projekten haben sich in letzter Zeit digitale Beteiligungsverfahren etabliert. Wurden diese auch hier eingesetzt? Wenn nein, warum nicht und ist dies in Zukunft geplant?

Digitale Beteiligungsverfahren orientieren sich an den Themenspektren sowie anhand des zu betrachtenden Gebiets. Bezogen auf einzelne Straßenabschnitte hat sich dies bis auf Weiteres nicht als praktikabel erwiesen. Bürger:innen mit Beteiligungswünschen konnten sich in der Vergangenheit durch Veranstaltungen wie dem „Radkonsens“ oder dem „Runden Tisch Radverkehr“ mit Anregungen einbringen und diese auch per E-Mail Kontakt nachreichen. Im Zuge der Projektanmeldung „Radnetz Mainz“ für das Förderprogramm „Stadt und Land“ ist eine umfassende Bürgerbeteiligung sowie die Beteiligung der Ortsbeiräte mit Fokus auf den Radverkehr geplant.

11. Bezüglich der Anlage neuer Fahrradstraßen wurde bei der Unterrichtung des Verkehrsausschusses bzw. in der entsprechenden Vorlage (2133/2020) ausdrücklich auf die anstehende Information der betroffenen Bürger im Vorfeld hingewiesen. Wie soll diese aussehen?

Für die grundsätzliche Erläuterung des Wissens rund um die Charakteristik der Fahrradstraßen wird ein Informationsflyer sowie ein Onlineartikel auf mainz.de/fahrRad erstellt. Der Flyer wird zusammen mit einem Informationsschreiben an die der jeweiligen Fahrradstraße anliegenden Haushalte verteilt. Darin werden auf den jeweiligen Straßenzug bezogen die Maßnahme erläutert und Planausschnitte dargestellt. Zusätzlich weisen Plakate in der Straße auf die bevorstehende Maßnahme hin. Bei diesem Procedere werden jeweilige Ortsvorsteher:innen einbezogen. Falls sich im Rahmen dieser Abstimmung die Notwendigkeit der Beteiligung weiterer Akteure ergibt, werden auch diese einbezogen. Abschließend richtet die Verwaltung in der Woche der Realisierung der Maßnahme an zwei bis drei verschiedenen Terminen sogenannte „Meetingpoints“ ein, die den Bürger:innen die Möglichkeit geben mit Vertreter:innen der Verwaltung auch direkt vor Ort ins Gespräch zu kommen und sich zu informieren. Diese Maßnahmen werden von Pressemeldungen begleitet.

Mainz, 28.06.2021

gez. Ebling

Michael Ebling
Oberbürgermeister