



Antwort zur Anfrage Nr. 0635/2021 der CDU im Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim betreffend
Radwegenetz Bretzenheim Richtung Innenstadt und angrenzende Stadtteile (CDU)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- 1) *Welche Routen sind in Planung oder nach Anregung des ADFC-Videoworkshops in der Umsetzung, um die Verbindung Richtung Innenstadt oder in angrenzende Stadtteile zu verbessern?*

Ganz grundsätzlich arbeitet die Verkehrsverwaltung in Abstimmung mit weiteren Fachstellen, insbesondere Straßenverkehrsbehörde und Polizei, an der stetigen Optimierung der Radinfrastruktur im Mainzer Stadtgebiet und damit auch in Bretzenheim. Hierzu zählen insbesondere Markierungslösungen (v.a. Schutzstreifen, Fahrradstraßen oder Piktogrammketten und Aufstellflächen in Kreuzungspunkten) sowie verbesserte Oberflächenbeschaffenheit sowie Optimierung der Lichtsignalanlagen etc. Diese Instrumente kommen auch in Bretzenheim zur Anwendung. Darüber hinaus soll mit Unterstützung dieser Maßnahmen auch die Stadtteilradroute zwischen Bretzenheim und der Innenstadt realisiert werden, deren Planungen derzeit vorbereitet werden. Sobald die Planungen für alle Stadtteile mit einer Stadtteilradroute in Richtung Innenstadt abgeschlossen sind, ist als nächster Schritt eine Verbesserung der Radwegeverbindung zwischen den Stadtteilen durch Tangentialrouten vorgesehen.

- 2) *Wenn Radwege vorhanden sind, wie sind diese zu nutzen, wenn zugleich die Straßennutzung möglich ist, zum Beispiel Hans-Böckler-Straße?*

Grundlage zur verpflichtenden und damit ausschließlichen Nutzung von Radwegen ist die sogenannte Radwegebenutzungspflicht. Diese darf gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) nur noch dann angeordnet werden bzw. bleiben, wenn das Gefährdungspotential für den Radverkehr auf der Fahrbahn zu hoch einzustufen ist. Für diese Bewertung wird ein Kriterienkatalog herangezogen, der neben der Radwegbeschaffenheit und -breite v. a. auch die Kfz-Verkehrsbelastung, Schwerverkehrsanteil und Unfallhäufungspunkte entlang der straßenbegleitenden Radwege berücksichtigt. Sind diese Parameter unkritisch, muss die Benutzungspflicht der Radwege in Abstimmung mit der Polizei und Straßenverkehrsbehörde aufgehoben werden. Dies trifft auf die meisten der straßenbegleitenden Radwege in Mainz zu, so zum Beispiel auch in der Hans-Böckler-Straße oder in der Albert-Schweizer-Straße in Bretzenheim.

Die Benutzung eines Radweges ist nur dann verpflichtend, wenn dies durch das Verkehrszeichen 237 (Radweg), 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) oder 241 (getrennter Geh- und Radweg) angeordnet ist. Ansonsten dürfen Radfahrende auch die Fahrbahn benutzen. Der nicht mehr benutzungspflichtige Radweg – wie beispielsweise in der Hans-Böckler-Straße – kann als solcher weiterhin genutzt werden. Dafür stehen diese nach wie vor ausschließlich dem Radverkehr zur Verfügung, sie dürfen nicht von Fuß-

gänger:innen oder parkenden Kfz genutzt werden. Viele davon sind als Radweg weiterhin markiert oder rot gepflastert.

Dabei bedeutet die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn oft auch einen Sicherheitsgewinn, denn die meisten Unfälle geschehen zwischen Rad und rechtsabbiegenden Kfz. Durch die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn befinden sich Radfahrende immer im Blickfeld der Kfz-Fahrer:innen. Aufgrund der so gegebenen Wahrnehmbarkeit können Konflikte und Unfälle reduziert werden. Radfahrende profitieren zudem auch von der direkten Wegeführung und weniger Konflikten mit Fußverkehr.

- 3) *Einen Teil der neuen Radmarkierung der Albert-Schweitzer-Straße liegt auf Bretzenheimer Gemarkung, wie ist das parallele Vorhandensein von Radweg und Fahrbahnmarkierung zu erklären?*

In der Albert-Schweitzer-Straße wurde die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben (siehe Antwort 2). Das bedeutet, dass die Nutzung des vorhandenen Radweges nicht mehr verpflichtend ist. Der Radweg, der immer noch sichtbar rot gepflastert ist, darf weiterhin von Radfahrenden genutzt werden. Wer möchte, darf auch auf der Fahrbahn im Mischverkehr mitfahren.

- 4) *An welcher weiteren LSA werden zukünftig innerhalb von Bretzenheim Vorrangflächen für Radfahrer markiert?*

Im Zuge der zukünftigen Entwicklung einer Stadtteilradroute zwischen Bretzenheim und der Innenstadt werden alle relevanten Knotenpunkte mitbetrachtet. Darüber hinaus werden bereits einige vereinzelte Lichtsignalanlagen in Bretzenheim von der Verkehrsverwaltung saniert. Vier Signalanlagen wurden im Zuge des Sanierungsprogramms in der Haifa-Allee und der Koblenzer Straße erneuert. Bei der Sanierung der Verkehrssignalanlagen werden grundsätzlich die Belange aller Verkehrsteilnehmer:innen berücksichtigt, Optimierungen angestrebt und der neueste Stand der Technik eingesetzt. Dabei arbeitet die Straßenverkehrsbehörde z. B. auch eng mit dem fahrRad-Büro zusammen, um so die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen.

Bei den o. g. vier Anlagen war eine Markierung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen allerdings nicht erforderlich. Das bereits laufende Anschlussprogramm umfasst weitere 78 Signalanlagen, die saniert werden sollen. Dieses Programm ist in sechs Abschnitte aufgeteilt. Die Sanierung der Bretzenheimer LSA erfolgt im dritten Abschnitt.

- 5) *Welche weiteren Radabstellplätze mit entsprechenden Bügeln sind in Bretzenheimer Wohngebieten, zum Beispiel Gartengewann oder rund um den Marienpfad geplant?*

In diesem Jahr wird das fahrRad-Büro alle bestehenden Radabstellanlagen in Bretzenheim überprüfen und notwendige Ergänzungen oder Optimierungen in die Planung mitaufnehmen. Gerne können Standortvorschläge direkt an das fahrRad-Büro geschickt werden.

- 6) *Wie viele Radunfälle hat es im vergangenen Jahr in Bretzenheim gegeben, insbesondere im Bereich der Straßenbahnschienen Marienborner Straße (Nr. 16) Richtung Hochschule Mainz, gegeben? Sieht die Verwaltung hier einen Gefahrenpunkt? Wie könnte dieser entschärft werden?*

Im Jahr 2020 wurden der Polizei Mainz für das Ortsgebiet Bretzenheim zwanzig Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden (Fahrrad und Pedelec) bekannt. Ein Unfall davon geschah in der Marienborner Straße Höhe Hausnummer 17, als ein Radfahrer beim Überqueren der selbigen mit dem Vorderrad in die Schienen gelangte. Ein weiterer ähnlich gelagerter Unfall ereignete sich etwa 50 Meter weiter. Weitere Unfälle in der Marienborner Straße mit Schienenbezug sind der Polizei für 2020 nicht bekannt. Dabei ist zum Typ „Schienenunfall“ auch zu erwähnen, dass es sich i.d.R. um „Alleinunfälle“ handelt, es also keinen direkten Unfallgegner gibt. Insofern wird wahrscheinlich bei geringerer Verletzungsstärke nicht jeder Unfall bei der Polizei gemeldet. Grundsätzlich ist nach Einschätzung der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde die Marienborner Straße keine Unfallhäufungsstelle. Dennoch wird die weitere Entwicklung im Rahmen von Unfallkommissionen immer im Auge behalten.

Eine Möglichkeit zur Entschärfung von Schienenunfällen ist, typische Querungsortlichkeiten so auszugestalten, dass Radfahrende in einem möglichst rechten Winkel auf die Schienen zu fahren. Denn je rechtwinkliger der Anfahrtswinkel über die in der Fahrbahn eingelassenen Schienen ist, je geringer ist die Gefahr, dass sich ein Rad in den Schienen „einfädelt“ und so zum Sturz führt. Die Verkehrsverwaltung wird in dem angesprochenen Bereich prüfen, ob man mit Markierungen dem Radverkehr entsprechende Hinweise gegeben werden können.

Mainz, 23.03.2022

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete