



Antwort zur Anfrage Nr. 1847/2023 der Freie Wähler im Stadtrat betreffend **Parken in der Göttelmannstraße (FREIE WÄHLER)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

**1. Wann wird die Verwaltung die versprochenen Pläne zum Umbau der Bürgersteige/Radwege in Angriff nehmen und realisieren?**

Die Verwaltung ist sich angesichts der Verkehrsentwicklungen der letzten Jahre mit einem eindeutigen Wandel im Mobilitätsverhalten den damit einhergehenden Ansprüchen an die Infrastruktur bewusst ist: Mehr Menschen gehen zu Fuß und nutzen den ÖPNV sowie das Fahrrad. Daher gilt es, auch diesen Fortbewegungsarten gute Angebote zu machen. Neben dem stetigen Ausbau neuer Radinfrastruktur müssen unter anderem auch Lösungen für Bestandsradwege gefunden werden, die den heutigen Ansprüchen der Radverkehrsentwicklung gerecht werden.

Die meisten bestehenden baulichen Radwege im Stadtgebiet wurden vor mehreren Jahrzehnten hergestellt und befinden sich entsprechend des damals vorherrschenden Planungsverständnisses und Verkehrsaufkommens auf einer Ebene mit den Gehwegen. Oft weisen diese zusammen Breiten von ca. 3 m auf und sind durch Schilder, Umlaufsperrn, Ampelmasten etc. stellenweise eingengt und meist durch Baumstandorte ergänzt. Zudem wird die Sicht auf zu Fuß Gehende wie auch Radfahrende von entlang des Bordsteins parkenden Kfz erschwert. Die eingeschränkte Wahrnehmbarkeit führt vor allem an Querungsbereichen und Kreuzungspunkten zu Konfliktstellen mit erhöhtem Unfallpotential. Dabei geschehen in solchen Situationen zwischen geradeausfahrendem Radverkehr und rechtsabbiegender Autoverkehr die meisten Unfälle.

Um alle betroffenen Gruppen des Fuß-, Rad-, Kfz- und ruhenden Verkehrs bestmöglich zu berücksichtigen, werden je Straßenzug unter Berücksichtigung der jeweiligen Anbindungscharakteristika verschiedene Lösungsansätze geprüft. Bei dieser sogenannten „Planung im Bestand“ müssen sich die Veränderungen in die bestehenden Gegebenheiten einfügen, da zum Beispiel Wohnhäuser oder Grundstücke und insbesondere die Baumstandorte in ihrer Lage nicht mehr verändert werden können. Damit scheidet eine grundlegende Neuplanung aus, sodass der verbleibende Straßenquerschnitt aus Fahrbahn, Geh- und Radweg betrachtet wird. Unter Berücksichtigung eines möglichst maximalen Erhalts der Bestandsbäume ist auch der Umbau bzw. die Verbreiterung der Bestandsradwege nicht trivial. Da hierfür die Bordsteine aufgenommen und versetzt werden müssen und der Untergrund bearbeitet wird, sind Wurzelschäden nur schwer zu vermeiden. Entsprechend ist auch der Umbau bestehender Radwege mit hohem Aufwand verbunden.

Um den Mobilitätsbedürfnissen mit einem Gesamtumbau Rechnung zu tragen, müssten beidseitig Gehwege mit Mindestbreiten von 3 m und Radwege 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 meisten Straßen in

Mainz sind schmaler, sodass diese Variante aufgrund von Platzmangel ohne Grundstücksverschiebungen, Baumfällungen usw. ausscheidet. Damit stellen neben dem Schutz der Baumwurzeln insbesondere die bestehenden Straßenquerschnitte planerische Herausforderungen dar.

Um dennoch eine adäquate Alternative zu schaffen, ist ein Angebot für Radfahren auf der Fahrbahn eine gute wie auch sichere und komfortable Lösung. Fahrradstraßen, Piktogrammketten sowie Schutz- und Radfahrstreifen bieten die Möglichkeit den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsarten bestmöglich entgegenzukommen. Fußgänger:innen können sich barrierearm auf den Gehwegen fortbewegen und der Radverkehr wird direkt und komfortabel auf der Fahrbahn geführt. Daraus resultieren Sicherheitsgewinne für alle, bisherige Konflikte zwischen Fußverkehr und Radfahrenden verschwinden und die Sichtbeziehungen werden optimiert.

Somit ist es weiterhin das Ziel der Verkehrsverwaltung komfortable und sichere Radinfrastruktur anzubieten, die neben einer Lösung für die Bestandsradwege auch Markierungsangebote bedeuten können. Durch die Erarbeitung des „Radnetz Mainz“, das mit Jahresbeginn 2024 gestartet wird, wird dieser Ansatz in einem ganzheitlichen wie auch einheitlichen Konzept geprüft und ausgearbeitet. Als Bestandteil der „Stadtteilradroute Weisenau-Oberstadt-Altstadt“ spielt die Göttelmannstraße hierbei eine zentrale Rolle. Dafür sind neben den geschilderten Herausforderungen der Platzverhältnisse und des Baumschutzes nunmehr vor allem auch das derzeit laufende Beteiligungsverfahren für den Straßenbahnanschluss, für den auch die Achse der Göttelmannstraße diskutiert wird, zu berücksichtigen.

**2. *Warum werden – z.B. im Bereich des Mainzer Volksparks – nicht schon jetzt Schrägparken, bei dem die PKWs zum Teil den Radweg nutzen, zum Teil auf der Straße stehen, ermöglicht?***

Die Verwaltung hat gegenüber einem Schrägparken erhebliche Bedenken, weil nur rückwärts herausgestoßen werden kann. Darum raten auch die einschlägigen Planungsrichtlinien von dieser Lösung ab. Hierdurch würden die Radfahrenden besonders stark gefährdet werden, da sie für den Autofahrenden nicht rechtzeitig erkannt werden können. Bei einer Längsaufstellung wird hingegen nach vorne herausgefahren, sodass mit Außenspiegel und Schulterblick Radfahrende viel besser wahrgenommen werden können.

**3. *Wären mit dem Schrägparken evtl. mehr PKW-Abstellplätze möglich?***

Bei Schrägaufstellung kann grundsätzlich ein Parkraumgewinn erzielt werden, aber nur dann, wenn ausreichend breite Flächen zur Verfügung stehen. Selbst bei einem geringen Aufstellwinkel von 45 Grad müssen für beidseitige Schrägparkplätze und die Fahrgassen in der Summe mindestens ca. 17m zur Verfügung stehen. Dieses Maß steht in der Göttelmannstraße selbst dann nicht zur Verfügung, wenn teilweise die baulichen Radwege mitgenutzt werden. Das Potenzial verringert sich darüber hinaus deutlich, wenn das Schrägparken wegen Einfahrten, Überwegen und Verkehrsinseln unterbrochen wird, weil dann "tote Ecken" entstehen, in denen keine Parker untergebracht werden können.

**4. *Könnte man mit dem "Schrägparken" evtl. dass, für Radfahrer so gefährliche "Dooring" verhindern?***

Siehe Antwort 2. Die Gefahr des „Doorings“ könnte ggf. verringert werden, jedoch entstehen aufgrund der erschwerten Sichtbeziehungen andere Konflikte.

Mainz, 27.11.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete