



Antwort zur Anfrage Nr. 1710/2023 der ödp im Ortsbeirat **Mainz-Gonsenheim** betreffend **Fahrradverbindung zwischen Elbestraße und Mainzer Straße (ödp)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. *Welche Fahrbahnbreite sieht die Stadt als ausreichend für Radfahrstreifen an?*

Grundsätzlich obliegt es nicht allein der Einschätzung der Stadtverwaltung zu entscheiden, welche Straßenquerschnitte für welches Angebot der Radinfrastruktur geeignet sind. Viel mehr liegen dem deutschlandweit gültige Richtlinien und Rechtsvorschriften zugrunde, die die Anwendungsfälle je Fahrbahncharakteristik in allen Kommunen definieren.

Für Radinfrastruktur sind die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) maßgeblich. So sind hier beispielsweise Mindestbreiten für Radfahrstreifen (durchgezogener Breitstrich) vorgegeben. Dabei dürfen Radfahrstreifen mit einem Mindestmaß von 1,85 m nicht von Kfz-Verkehr überfahren werden. Im Fall von Straßenbegleitenden Parkständen sind Sicherheitsräume zwischen 0,50 m und 0,75 m hinzuzurechnen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass auch bei der Anlage von Radfahrstreifen beim Überholen durch Kfz ein Mindestabstand von 1,50 m einzuhalten ist. Angrenzende Fahrstreifen für Kfz-Verkehr sollten bei Radfahrstreifen eine Regelbreite von 3,25 m aufweisen. Entsprechend müssten Fahrspuren je Fahrtrichtung für Kfz-Fahrstreifen und Radfahrstreifen mindestens 5,10 m breit sein (ohne Parker).

2. *Welche Breite hat der Fahrbahnabschnitt zwischen Elbestraße und Mainzer Straße?*

Die Fahrspurbreite in der Weserstraße beträgt je Richtung etwa 3,50 m.

3. *Wieso gibt es in der Mainzer Straße östlich der Kreuzung mit der Weserstraße Fahrradstreifen, obwohl die dortige Fahrbahnbreite deutlich schmaler als die der Weserstraße ist?*

In dem Abschnitt der Mainzer Straße wurde Anfang der 2000er ein Schutzstreifen mit absolutem Mindestmaß aufgebracht (unterbrochener Schmalstrich, darf im Bedarfsfall von Kfz mitgenutzt werden). Während das Angebot zur damaligen Zeit noch dem Bedarf des Radverkehrs Rechnung tragen konnte und auch die Pkw schmaler waren, ist es mit heutigen 31% Radverkehrsanteil am Gesamtinnenstadtverkehr nicht mehr zeitgemäß. Die Fahrbahnbreite lässt allerdings keine Verbreiterung zu, sodass für den Schutzstreifen vorerst Bestandsschutz gilt.

4. *Gibt es demzufolge andere Gründe, warum die Stadt eine bessere Verkehrssituation für Radfahrer in dem genannten Fahrbahnabschnitt nicht umsetzen möchte?*

Andere Gründe als die eines verkehrssicheren und richtlinienkonformen Angebots für Radinfrastruktur auf den zuvor erläuterten Straßenzügen gibt es nicht. Um dennoch ein richtlinienkonformes, sicheres wie auch komfortables Angebot für den Radverkehr zu schaffen, wird die Kurt-Schumacher-Straße im Sinne einer Querverbindung als Fahrradstraße ausgewiesen. Mit Beginn des Jahres 2024 startete zudem der Erarbeitungsprozess des "Radnetz Mainz" in Zusammenarbeit mit den externen Büros Ramboll und Mobycon. Dabei gilt es in einem ersten

Schritt über Befahrungen und Sichtung bereits bestehender Konzepte und Strategien einen Überblick über das städtische Gesamtnetz zu erarbeiten.
In diesem Zuge wird insbesondere auch die Bestandsinfrastruktur auf den Prüfstein gestellt und auf Verbesserungsoptionen geprüft. Entsprechend wird auch der hier erwähnte Abschnitt Elbestraße – Weserstraße – Mainzer Straße untersucht.

Mainz, 4. März 2024

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete