



Antwort zur Anfrage Nr. 0481/2024 der CDU-Stadtratsfraktion betreffend
Fahrrad-Piktogramme (CDU)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. *Sieht die Stadtverwaltung die Verwendung der Piktogramme nach den Aussagen des Landesbetriebs Mobilität als Fehler?*
 - a. *Falls nicht: Warum?*

Es handelt sich um unterschiedliche Rechtsauffassungen. Dabei bezieht sich der LBM auf die Regelung der Straßenverkehrsordnung (StVO), dass ohnehin alle Fahrzeuge die Fahrbahn benutzen müssen. Hierzu zählen auch Fahrräder. Dem widerspricht die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Mainz nicht grundsätzlich. Jedoch sieht die StVO ebenfalls Handlungsbedarf, wenn aufgrund „der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung übersteigt“.

Daher wird in besonderen Fällen auf Achsen, auf denen Hauptradrouten bzw. hohe Radverkehrsfrequenzen verlaufen und wo zudem die Fahrbahnen zu schmal sind, um mindestens regelbreite Schutzstreifen anzubieten, das Fahrbahnradeln mit Piktogrammreihe angezeigt. Dieses Instrument wird sparsam und sensibel eingesetzt und nur dort verwendet, wo das Radfahren aufgrund höherer Radverkehrszahlen auf der Fahrbahn angezeigt werden muss und wo alle üblichen Instrumente der Radinfrastruktur aufgrund von Platzmangel ausscheiden sowie darüber hinaus Gefährdungspotential für Radfahrende besteht.

So ist zwar in der Praxis die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Fahrräder seit der StVO Novelle 1997 gemäß aufgehobener Radwegebenutzungspflicht gewährt und bringt zudem auch eindeutige Gewinne in Komfort und Sicherheit mit. Jedoch führt diese Situation in manchen Abschnitten leider regelmäßig zu dichtem Auffahren, Bedrängen, Motor aufheulen lassen und Hupen durch Kfz und anschließenden schnellem Überholen ohne ausreichenden Sicherheitsabstand. Radfahrende werden so stark genötigt und massiv gefährdet. Daraus ergibt sich eine eindeutige Gefahrenlage die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung im Verkehr erheblich übersteigt. Aus diesem Grund hat die Straßenverkehrsbehörde und die Polizei der Stadt Mainz 2017 dem Aufbringen der Piktogrammreihe in diesen gesonderten Situationen zugestimmt und diese angeordnet.

Die Stadt Mainz steht hierzu im Austausch mit dem LBM.

2. *Seit wann ist der Stadtverwaltung die Einschätzung des Landesbetriebs Mobilität bekannt und weshalb wurden bis jetzt keine Informationen diesbezüglich seitens der Stadt veröffentlicht?*

Der LBM hat in Form eines Rundschreibens per E-Mail Ende Januar alle Straßenverkehrsbehörden in Rheinland-Pfalz angeschrieben. Die Stadt Mainz steht hierzu im Austausch mit dem LBM.

3. *Wird die Verwaltung die Aufforderung des Landesbetriebs Mobilität umsetzen?*
 - a. *Falls nicht: Warum?*
 - b. *Falls ja: Bis wann?*

- c. *Falls ja: Ist eine Entfernung der Piktogramme im gesamten Stadtgebiet oder nur an ausgewählten Stellen vorgesehen?*
- i. *Falls nur an ausgewählten Stellen: Warum?*
 - ii. *Falls nur an ausgewählten Stellen: An welchen Stellen?*

Wie unter 1. erläutert, wird die Piktogrammkette in Mainz in ausgewählten Bereichen eingesetzt, in denen eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko übersteigt. Aus diesem Grund ist bisher keine Entfernung vorgesehen.

Im Zusammenhang mit Fragen zur Akzeptanz und Nutzung der Piktogrammketten sowie Unfallentwicklungen war Mainz eine der Pilotkommunen der Studie der Uni Wuppertal und TU Dresden „Radfahren bei beengten Verhältnissen“. Dabei bestätigen die Ergebnisse der Studie die seither gesammelten Erfahrungen der Stadt Mainz auch für die anderen untersuchten Kommunen. Etwa geschehen weniger Unfälle und Konflikte verringern sich, woraus eine klare Sicherheitswirkung abgeleitet werden kann. Diese Entwicklung ist umso relevanter, da der Radverkehrsanteil in Mainz seit Jahren steigt und mittlerweile bei 31 Prozent im Binnenverkehr liegt, die Unfallhäufigkeit jedoch nicht steigt.

Auch subjektiv fühlten sich die Befragten mit der Piktogrammkette sicherer als zuvor und schätzten die Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden als angenehmer ein. Diese Rückmeldungen erhält die Verwaltung auch seit Installation der Piktogrammketten von Bürger:innen. Dieser Eindruck bestärkt sich noch darin, dass auch festzustellen ist, dass mehr Kfz hinter Radfahrenden herfahren statt zu überholen und auch die Überholabstände größer werden. Die Kfz fahren im Mittel ein bisschen langsamer. Entsprechend kann mit der Piktogrammkette eindeutig das Ziel erreicht werden, die ursprünglich gesteigerte Gefahrenlage für den Radverkehr zu reduzieren.

Da zudem mehr Radfahrende auf der Fahrbahn fahren, gibt es im Seitenraum weniger Interaktionen zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden. Das ist ein erheblicher Gewinn für den Fußverkehr, v.a. mit Behinderungen/Einschränkungen und/oder im hohen Alter. Diese Gruppe fühlt sich durch Radfahrende am meisten gestört und gefährdet.

Eine Verunsicherung der Autofahrenden konnte zu keiner Zeit festgestellt werden.

4. *Wie hoch waren die Gesamtkosten zur Instandsetzung der Fahrrad-Piktogramme?*
5. *In welcher Höhe werden die Kosten für eine eventuelle Entfernung der Fahrrad-Piktogramme geschätzt?*

Die Kosten für die Herstellung belaufen sich auf etwa 12.500€. Das Entfernen würde Kosten in ähnlicher Höhe verursachen.

Mainz, 5. März 2024

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete