



Antwort zur Anfrage Nr. 1388/2024 der ÖDP-Stadtratsfraktion betreffend **Fahrradstraßen in Mainz (ÖDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- 1. Welche Fahrradstraßen wurden seit 2021 in Mainz realisiert? Welche städtischen Gremien wurden beteiligt und welche Bürgerbeteiligungen wurden durchgeführt? Bitte listen Sie diese Maßnahmen auf.*
- 2. Warum hat die Verwaltung bei den derzeit diskutierten Fahrradstraßen-Projekten bisher auf Bürgerbeteiligungen verzichtet, obwohl diese eingefordert wurden (Tanusstraße, Max-Planck-Straße, Altkönigstraße)?*

Zu 1. und 2.

Basierend auf 0049/2020 wurde nach vorheriger Kenntnisnahme im Ortsbeirat Gonsenheim mit Vorberatung im Verkehrsausschuss am 29.01.2020 und Stadtratsbeschluss am 12.02.2020 die Fahrradstraßen-Führung in Mainz-Gonsenheim beschlossen:

- Führung über Max-Planck-Straße – Annastraße – Marienstraße – Gutenbergstraße – Klosterstraße als Bestandteil der Stadtteilradroute

Basierend auf 2133/2020 wurden nach vorheriger Kenntnisnahme in den jeweiligen Ortsbeiräten mit Vorberatung im Verkehrsausschuss am 09.02.2021 und mit Stadtratsbeschluss vom 10.02.2021 folgende Fahrradstraßen realisiert:

- Karcherweg – Ebersheimer Weg – Neumannstraße zur Optimierung der Stadtteilradroute Hechtsheim-Innenstadt sowie Ritterstraße – Am Rosengarten als Verbindung der Stadtteilradrouten Hechtsheim und Weisenau mit der Innenstadt und dem Bhf. Römisches Theater
- Moltkestraße und Hindenburgstraße als Zentral-Radachse für die Mainzer Neustadt auf Antrag des Ortsbeirats Neustadt
- Hartmühlenweg als Rad-Anschluss an die Elbestraße - An der Bruchspitze – Gonsbachtal

Basierend auf 1162/2022 wurde im September 2022 die Umwidmung der Altkönigsstraße zur Fahrradstraße beschlossen. Nachdem im Oktober 2024 die umfangreichen Abstimmungen mit der Gemeinde Klein-Winternheim abgeschlossen wurden, ist die Realisierung für Sommer 2025 vorgesehen.

Zu allen genannten Fahrradstraßen wurden die betreffenden Ortsbeiräte einbezogen, der Verkehrsausschuss angehört und der erforderliche Stadtratsbeschluss hergestellt. Mit Ausnahme der Altkönigstraße, deren Umplanung im kommenden Jahr umgesetzt wird, wurden vor Realisierung der Fahrradstraßen in den jeweiligen Bereichen die Anwohner:innen per Wurf schreiben über die Veränderungen und Anpassungen informiert. Zusätzlich haben Informationsplakate in den Straßen und Pressemitteilungen darüber aufgeklärt.

Grundsätzlich sind Bürgerbeteiligungen ein essentielles Instrument für die nachhaltige Gestaltung der Stadt Mainz. Darum sind diese Prozesse in der Stadt und Verkehrsplanung mittlerweile etabliert und werden dank der Leitlinien für Bürgerbeteiligung noch weiter gestärkt und ge-

fördert. Aktuelle Beispiele hierfür sind der Straßenbahnausbau, die Rheinuferumgestaltung oder das Regierungsviertelforum. Diese Beispiele zeigen einerseits, dass Bürger:innen aufgrund des Umfangs der Projekte ihre Alltagsexpertise in die Umgestaltungsspielräume, ihre Perspektiven und damit verbundenen Bedürfnisse einbringen können. Diese Spielräume sind nicht bei allen stadtgestalterischen oder verkehrsplanerischen Maßnahmen gegeben. So sind beispielsweise Schilderstandorte oder Markierungen an verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen gebunden und liegen aufgrund der Verkehrssicherheit verbindlichen Regelwerken zugrunde. Zudem ist zu berücksichtigen, dass Beteiligungsprozesse einen repräsentativen Überblick über verschiedene Ansprüche vielfältiger Interessengruppen geben, die in den planerischen Ergebnissen in ausgewogene Kompromisse überführt werden müssen. Dementsprechend kann nie eine vollständige Zufriedenheit aller Individualinteressen im Einzelnen hergestellt werden, sehr wohl aber im Gesamten für alle Interessen ausgeglichene Lösungen entwickelt werden. Der Entwicklung der Fahrradstraßenachsen liegt der Netzgedanke für Radverkehrsachsen zugrunde. Daraus resultierenden Stadtteilradrouten liegen in der Streckenführung Standardqualitäten zugrunde, die sich beispielsweise auf gute Auffindbarkeit und Orientierung beziehen sowie gute und schnelle Befahrbarkeit, beleuchtete Strecken mit geringer Kfz-Belastung und regelmäßiger Reinigung. Nicht zuletzt aus diesem Grund werden Stadtteilradrouten im Mischverkehr geführt, da so der Radverkehr von den genannten Attributen zusammen mit dem Kfz-Verkehr profitieren kann. Zudem bringt dies neben dem Fahrtkomfort insbesondere auch Sicherheitsgewinne mit sich, da so Radfahrer:innen immer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt wird und durch die bessere Wahrnehmbarkeit Konflikte reduziert werden. Dafür eignen sich Fahrradstraßenachsen besonders gut, da dieses Instrument alle genannten Vorteile berücksichtigt. Für die Einrichtung von Fahrradstraßen sind also eine Vielzahl fachlicher Kriterien und überörtlicher Anbindungen zu berücksichtigen und für die Anordnung auch Aspekte der Verkehrssicherheit relevant. Deshalb eignet sich die Frage, ob in bestimmten Straßen eine Fahrradstraße eingerichtet werden soll oder nicht, nicht für Prozesse der Bürgerbeteiligung. Sie werden aber immer über Beteiligung des Ortsbeirates, des Ausschuss für Mobilität und durch Beschluss des Stadtrates angeordnet sowie durch Schreiben an die Anwohner:innen, mit Flyern und Plakaten zur Einrichtung der Maßnahme informiert.

Im Fall der Taunusstraße gibt es bisher lediglich die Überlegungen, diese Achse als Fahrradstraße auszuweisen und die Verwaltung prüft entsprechende Kriterien. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dieser Ansatz ein elementares Ergebnis der vorangegangenen Bürgerbeteiligung zum 2. Bauabschnitt am Rheinufer ist. Entsprechend verfolgt die Verwaltung durch die Vertiefung dieser Überlegungen vornehmlich den Auftrag, der aus einem Beteiligungsformat formuliert wurde.

3. Ist die Verwaltung grundsätzlich bereit Alternativkonzepte von Bürgerinnen und Bürgern bzw. Bürgerinitiativen zu diskutieren und hinsichtlich der Umsetzung zu berücksichtigen, z.B. im Fall der Taunusstraße?

Wie vorangegangen ausgeführt, sind die Überlegungen zur Realisierung einer Fahrradstraße in der Taunusstraße schon Ergebnis einer bereits vollzogenen Bürgerbeteiligung. Dieser Prozess hat im Zusammenhang mit den Planungsideen zum 2. Bauabschnitt Rheinufer auch schon Konzepte und Ideen von Bürger:innen aufgegriffen und diskutiert. Dabei steht die Verwaltung grundsätzlich auch außerhalb von Beteiligungsprozessen mit interessierten Bürger:innen in Austausch. Das Eruiieren und Abwägen von Ideen und Konzepten aus der Bürgerschaft zählt seit Jahren zu den Kernaufgaben in der Verwaltung und wird unter anderem durch Fachgespräche und Ortstermine zusammen mit Bürger:innen, Initiativen und weiteren Interessengemeinschaften diskutiert und koordiniert. So wird auch mit der „IG Taunusstraße“ verfahren. Auch hier wurde bereits ein erster Ortstermin durchgeführt. Nach Sichtung und Prüfung des Alternativvorschlags wird es die Rückmeldung geben.

4. Welche Maßnahmen ergreift die Verwaltung, um Bereiche, die in eine Fahrradstraße umgewandelt werden, besser an den ÖPNV anzubinden?

Grundsätzlich bringt die Ausweisung von Fahrradstraßen Optimierungspotentiale für den ÖPNV mit sich, indem sie die Verknüpfung zwischen Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. So schaffen sie eine sichere und attraktive Verbindung zu den Haltestellen und Bahnhöfen. Durch die Priorisierung des Radverkehrs wird die "erste und letzte Meile" zum ÖPNV attraktiver gestaltet. Zudem unterstützen Fahrradstraßen die Kombination von Fahrrad und ÖPNV und können so den Umstieg vom Rad in Bus und Straßenbahn erleichtern. Auch wirkt sich die Flexibilität und Planbarkeit des Radverkehrs positiv auf die Bewertung des gesamten ÖPNV-Systems aus. Darüber hinaus kann die Verbesserung der Radinfrastruktur die Gesamtzufriedenheit mit dem ÖPNV steigern, denn eine Ausgestaltung der gesamten Wegeketten, einschließlich des Radverkehrs, beeinflusst die Zufriedenheit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Außerdem wächst bei Nutzer:innen die Bereitschaft, längere Strecken mit dem Fahrrad zur Haltestelle zurückzulegen, wenn sich dadurch die Gesamtreisezeit verkürzt. Hierbei spielt das engmaschige Angebot der meinRad-Stationen inklusive der Lastenräder und Pedelecs in Mainz eine bedeutende Rolle. Dies kann die Zugänglichkeit und Konnektivität des bestehenden ÖPNV-Netzes erhöhen. Zudem tragen Fahrradstraßen zu einer Verringerung des Durchgangsverkehrs bei, wodurch sich auch der Verkehrsfluss für den ÖPNV verbessert. Dementsprechend können Fahrradstraßen durch die Schaffung sicherer und attraktiver Verbindungen die Nutzung des ÖPNV fördern. Sie unterstützen intermodale Wegeketten, erhöhen die Zufriedenheit der Nutzer:innen und tragen zur Reduzierung des Autoverkehrs bei. Dies macht die Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln für mehr Menschen attraktiv und stärkt somit den ÖPNV insgesamt.

5. Inwieweit wird bei solchen Projekten die demographische Situation berücksichtigt? Mobilitätseingeschränkte und ältere Personen sind meistens auf ein eigenes Auto angewiesen.

Fahrradstraßen stehen konkret in Synergien zu Erreichbarkeit und insbesondere Verkehrssicherheit. Die angepasste Verkehrsführung sorgt für den Abbau von Barrieren und einen verbesserten Verkehrsfluss. Die Befahrbarkeit für Entsorgungsfahrzeuge und Rettungsdienste ist ebenfalls optimiert. Gehwege sind barrierearm nutzbar und Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr reduzieren sich stark. In Zusammenhang mit diesen Kriterien wird auch Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter oder älterer Menschen Rechnung getragen.

6. Welche Alternativen bietet die Verwaltung mit Blick auf wegfallende Parkplätze an? Wie will die Verwaltung diesbezüglich Verdrängungseffekte vermeiden?

Die Verwaltung agiert in der Gestaltung des Stadtraumes wie auch seiner Straßen nicht zuletzt auf Grundlage von Stadtratsbeschlüssen. Richtungsweisend sind hierbei u.a. Konzepte und Strategien wie beispielsweise die Aufträge des „Masterplan 100% Klimaschutz“ einerseits sowie Grundsatzbeschlüsse andererseits wie zum Beispiel dem Straßenbahnausbau in weiteren Teilprojekten oder der BV „Sichere Gehwege für Alle“, in dem verbleibende Mindestgehwegbreiten mit einem nicht zu unterschreitenden Maß von 1,50m festgeschrieben sind. Alle diese Bausteine berücksichtigen die Entwicklungen des Mobilitätsgeschehens und der Verkehrsträgernutzung in Mainz, die sich seit Jahren zu einer verstärkten Nutzung des Umweltverbundes verschiebt (gemäß aktueller Mobilitätsbefragung der Mainzer Haushalte 72% im Binnenverkehr). Das bedeutet also, dass immer mehr Menschen ihre Wege in der Stadt nicht mehr hauptsächlich mit dem Auto, sondern auch zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bus und Straßenbahn zurücklegen. Entsprechend sind die Straßen neben dem Raum für Pkw auch für die übrigen Verkehrsträger zu gestalten. Die Entwicklungen der Verkehrsmittelnutzung in

Mainz bringen die Notwendigkeit zur Umverteilung der bestehenden Verkehrsflächen mit sich. Hierbei wird immer auch berücksichtigt, das bestmöglich zu erhaltende Parkplatzpotential zu erhalten und dabei auch den anderen Bedürfnissen der Fortbewegung Rechnung zu tragen. Der besondere Fokus liegt dabei auf Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit für Alle.

Mainz, 08. Oktober 2024

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete