



## Antwort zur Anfrage Nr. 1380/2024 der SPD im Ortsbeirat Mainz-Mombach betreffend Fahrradstraßen in Mombach (SPD)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- 1. Gibt es Planungen für Fahrradstraßen in Mombach?*
- 2. Wenn es Planungen für Fahrradstraßen in Mombach geben sollte, welche Strane wären betroffen und wie viele Parkplätze würden dadurch entfallen?*
- 3. Wie und zu welchem Zeitpunkt werden Ortsvorsteher, Ortsbeirat und Anwohner in derartige Planungen einbezogen?*

Aktuell liegen keine konkreten Planungen zu Fahrradstraßen in Mombach vor, da Fahrradstraßen in Mainz immer auf Basis eines gesamtheitlichen Konzeptes wie den Stadtteilradrouten oder dem „Radnetz Mainz“ entwickelt werden. Hintergrund ist, dass Fahrradstraßen den Radverkehr bündeln und beschleunigen sollen, was nur erreicht werden kann, wenn auf einer durchgehenden Strecke gute Bedingungen für den Radverkehr geschaffen werden. Ein solches Konzept liegt für Mombach noch nicht vor, weswegen Überlegungen zu Fahrradstraßen in Mombach frühestens mit Abschluss des „Radnetz Mainz“ oder vergleichbaren Konzepten infrage kommen.

Aufgrund des hohen Komforts und der hohen subjektiven sowie objektiven Sicherheit, die Fahrradstraßen dem Radverkehr bieten, eignen sich Fahrradstraßen grundsätzlich als Führungsform für alle drei Netzebenen des „Radnetz Mainz“. Diese hohen Qualitätsstandards werden in erster Linie durch ein niedriges Kfz-Verkehrsaufkommen bei niedrigen Geschwindigkeiten, wodurch Radfahrenden ein entspanntes und sicheres Fahren ermöglicht wird, sowie durch eine klare Erkennbarkeit der Fahrradstraßen, die zu einer erhöhten Rücksichtnahme auf den Radverkehr führt, erreicht.

Sollten sich Überlegungen zu Fahrradstraßen konkretisieren, folgt die Verwaltung einem, auf den Erfahrungen mit den bisher eingerichteten Fahrradstraßen basierenden Verfahren, welches fortlaufend überprüft und verbessert wird. Dazu gehört die Beteiligung der Ortsbeiräte und des Ausschusses für Mobilität, bevor ein erforderlicher Stadtratsbeschluss hergestellt wird. Anschließend werden die betroffenen Anwohner:innen im Vorfeld per Wurf schreiben über die Veränderungen und Anpassungen informiert. Zusätzlich klären Informationsplakate in den Straßen sowie Pressemitteilungen über die Besonderheiten der Fahrradstraßen auf.

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 gefördert. Aktuelle Beispiele hierfür sind das „Radnetz Mainz“, der Straßenbahnausbau, die Rheinuferumgestaltung, die Umplanung der Schusterstraße oder das Regierungsviertelforum. Diese Beispiele zeigen einerseits, dass Bürger:innen aufgrund des Umfangs der Projekte ihre Alltagsexpertise, ihre Perspektiven und damit verbundenen Bedürfnisse im Rahmen der vorhandenen Gestaltungsspielräume 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.

Wie bereits angesprochen, liegt der Entwicklung der Fahrradstraßenachsen 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 werden 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.

Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen agiert die Verwaltung, wie bei allen anderen Maßnahmen, die in die Gestaltung des Stadtraumes wie auch seiner Straßen eingreifen, 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 wie zum Beispiel dem Straßenbahnausbau in weiteren Teilprojekten oder der Beschlussvorlage „Sichere Gehwege für Alle“, in dem verbleibende Mindestgehwegbreiten mit einem nicht zu unterschreitenden Maß von 1,50m festgeschrieben sind, andererseits.

Alle diese Bausteine berücksichtigen die Entwicklungen des Mobilitätsgeschehens und der Verkehrsmittelnutzung 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 zu Fuß, mit dem Fahrrad oder 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, 04.11.2024

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
*Beigeordnete*