



## Antwort zur Anfrage Nr. 1680/2024 der CDU im Ortsbeirat **Mainz-Bretzenheim** betreffend **Fahrradpiktogramme (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Einleitend sei darauf hingewiesen, dass sich die Rückmeldungen des Landesbetrieb Mobilität (LBM) nicht auf die Verwendung von Radpiktogrammen im Straßenraum bezog, sondern auf das Aufbringen der Piktogrammreihe. Also die in regelmäßigen Abständen wiederholte Markierung der Fahrradsymbole auf der Fahrbahn. Der Einsatz einzelner Radpiktogramme wurde nicht in Frage gestellt.

### *1. Wie bewertet die Stadt die Aussage des Landesbetriebs?*

Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Mainz wie auch die anderer Kommunen, die der AGFFK RLP (Arbeitsgemeinschaft Fuß- und Fahrradfreundlicher Kommunen Rheinland-Pfalz) angehören, teilen die Aussagen des LBM nicht vollumfänglich. Da die Argumentationen auf beiden Seiten nachvollziehbar sind, finden hierzu derzeit auch weiterhin Gespräche statt.

### *2. Welche Auswirkung hat das auf die Straßenmarkierung in Bretzenheim?*

Die Piktogrammreihe wurde in Bretzenheim auf der Albert-Schweitzer-Straße aufgebracht und hat sich dort im Sinne der Verkehrssicherheit und Konfliktreduzierung bewährt.

### *3. Wenn die Kennzeichnung nicht StVO konform ist, warum wurde der Modellversuch unternommen?*

### *4. Welches Resümee zieht die Verwaltung in Bezug auf die Bretzenheimer Straßen nach Projektabschluss? Hat es zum Beispiel eine vermehrte Unfallhäufung gegeben, wenn ja wo?*

Grundsätzlich sind Modellversuche gemäß der StVO ausdrücklich erlaubt und wurden in der Neuerung der StVO 2024 nochmal bekräftigt. Die Anwendung der sogenannten Erprobungsklausel der StVO (§ 45 Abs. 1 Nr. 6) wurde bereits durch die Novelle im Jahr 2021 erleichtert und ermöglicht Modellversuche zur Erprobung neuer (das heißt bislang in der StVO nicht explizit vorgesehener) Verkehrsregelungen.

Verkehrsversuche finden seit geraumer Zeit regelmäßig deutschlandweit statt und werden mit Unterstützung der Bundesregierung wissenschaftlich begleitet. Entsprechend wurde auch die vom LBM zitierte Studie „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ von der TU Dresden und Uni Wuppertal betreut und begleitet. Dabei war Mainz eine der Pilotkommunen, die im Rahmen der Studie untersucht wurden.

Die Ergebnisse bestätigen die seither gesammelten Erfahrungen der Stadt Mainz für die anderen untersuchten Kommunen:

- weniger Unfälle und weniger Konflikte, woraus eine klare Sicherheitswirkung erkennbar wird
- trotz des steigenden Radverkehrsanteils auf derzeit 31% im Binnenverkehr, können stagnierende bis sinkende Unfallzahlen verzeichnet werden – auch auf den Strecken mit Piktogrammreihe
- auch subjektiv fühlten sich die Befragten mit der Piktogrammreihe sicherer als zuvor und schätzten die Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden als angenehmer ein
- weniger Radverkehr auf der linken Seite, was die Unfallwahrscheinlichkeit senkt
- Es fahren mehr Kfz hinter Radfahrer:innen her statt zu überholen. Die Überholabstände werden größer. Die Kfz fahren im Mittel langsamer.
- Weil mehr Radfahrer:innen auf der Fahrbahn fahren, gibt es im Seitenraum weniger Interaktionen zwischen mit Fußgänger:innen. Das ist ein erheblicher Gewinn für den Fußverkehr, v.a. für Menschen mit Einschränkungen, Kinder und ältere Menschen.

Mainz, 24. Jan. 2025

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete