



## Antwort zur Anfrage Nr. 0545/2025 der **Stadtratsfraktion CDU** betreffend **Fahrradstraßen (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. *Wo ist in den kommenden Jahren die Einrichtung von Fahrradstraßen geplant bzw. wo wird bereits konkret über die Einrichtung nachgedacht?*
2. *Ist zu allen diesen künftigen Fahrradstraßen im Vorfeld der Einrichtung eine Bürgerbeteiligung geplant?*
  - a. *Falls nicht: Zu welchen nicht und warum?*

Grundlegend ist festzuhalten, dass der Anstieg des Radverkehrsanteils im Mainzer Stadtgebiet von 12 Prozent im Jahr 2008 auf 31 Prozent im Jahr 2023 auch zur Notwendigkeit führt, für entsprechende Infrastrukturangebote zu sorgen. Dabei agiert die Verwaltung in der Gestaltung des Stadtraumes wie auch seiner Straßen gesamtheitlich für alle Verkehrsarten koordiniert sowie auf Grundlage von Stadtratsbeschlüssen. Richtungsweisend sind hierbei u.a. Konzepte und Strategien einerseits -z.B. Aufträge des „Masterplan 100% Klimaschutz“- sowie Grundsatzbeschlüsse andererseits -z.B. der Straßenbahnausbau in weiteren Teilprojekten oder Beschlüsse wie „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). Demgemäß legen also 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 zurück. Entsprechend müssen die bestehenden Verkehrsflächen beplant werden. Der besondere Fokus liegt dabei auf Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit für Alle.

Im Sinne des „Radnetz Mainz“ ist die Attraktivität der Wege und Streckenführung einer der wichtigen Bausteine. Dafür sollten die Radrouten in entsprechender Breite und Oberfläche nutzbar sein, um den Bedürfnissen des Radverkehrsanteils am städtischen Verkehr Rechnung zu tragen. Dafür ist die Ausweisung von Fahrradstraßen eine optimale und zukunftsfähige Lösung.

Dabei bringt das Instrument der Fahrradstraße viele Vorteile mit sich: Das Tempo bleibt auf 30km/h reduziert und Radfahrer:innen dürfen nebeneinander fahren, während andere Fahrzeuge „zu Gast“ sind (Zusatzzeichen „Anlieger frei“). Der Straßenraum wird eindeutig und übersichtlich markiert, sodass auch in den Kreuzungspunkten die gegenseitige Wahrnehmbarkeit verbessert wird. Von der besseren Befahrbarkeit profitieren Anwohner:innen ebenso wie die Entsorgung und Rettungsdienste. Die eindeutige Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bewirkt zudem die Abnahme der Konflikte mit Fußgänger:innen auf den Gehwegen. Darüber hinaus ist das Neusortieren der Parkstände auch ein Gewinn für den Fußverkehr, indem die Gehwege barrierearm nutzbar sind. So sorgt die Kombination der Ausweisung von Fahrradstraßen und dem Beschluss „Sichere Gehwege für Alle“ für gute Strecken für Fuß- wie auch Radverkehr.

Grundsätzlich bedeutet die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn einen Sicherheitsgewinn. Entsprechend zeigen die Unfallstatistiken der Polizei in den letzten Jahren trotz steigendem Radverkehrsanteil keinen Anstieg des Unfallgeschehens. Die verbesserte Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs wirkt sich zudem positiv auf das Sicherheitsempfinden der Radfahrer:innen aus. Damit sind Fahrradstraßen im Mainzer Stadtgebiet das zentrale Element für eine komfortable und sichere Radverkehrsführung.

Fahrradstraßen werden erst dann umgesetzt, wenn sie vom Stadtrat beschlossen wurden. Grundsätzlich werden im Zuge dieses Gremienlaufs immer auch die betreffenden Ortsbeiräte und der Ausschuss für Mobilität einbezogen. Zudem finden Infoveranstaltungen mit Anwohner:innen statt und es werden Infoschreiben per Wurfpost verteilt. Zusätzlich wird mit Informationsplakaten in den Straßen und Pressemitteilungen über die Veränderungen im Zuge der Fahrradstraßen aufgeklärt.

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 in diesem 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 gefördert. 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 Rahmenbedingun-

gen 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 auf 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 sind 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.

Mainz, 03. April 2025

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete