



Antwort zur Anfrage Nr. 0400/2025 der FDP im Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim betreffend **Fahrradstraße Max-Planck-Straße und Planung weiterer Fahrradstraßen in Gonsenheim (FDP)**

Die Anfrage wie folgt beantwortet:

1. *Wie haben sich die Nutzerzahlen (Radfahrer pro Tag) in der Max-Planck-Straße seit der Einführung der Fahrradstraße tatsächlich entwickelt? Gibt es Vergleiche zu vorherigen Erhebungen?*

Im Juni 2024 (vor Einführung) sowie im August 2024 (nach Einführung) wurden an der Kreuzung Finther Landstraße/Max-Planck-Straße Verkehrszählungen durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass bereits kurz nach Einführung der Fahrradstraße rund 64 Prozent mehr Radfahrer:innen als zuvor erfasst wurden. In absoluten Zahlen stieg die Anzahl der Radfahrer:innen von 141 auf 230 innerhalb von 24 Stunden. Die deutliche Zunahme bereits kurz nach Einführung ist ein typischer Effekt bei der Sichtbarmachung und Bündelung von Radverkehr auf geeigneten Achsen. Eine weitere Verkehrszählung ist für den Sommer 2026 vorgesehen.

2. *Liegen der Stadtverwaltung Erkenntnisse darüber vor, ob durch die Einführung der Fahrradstraße in der Max-Planck-Straße eine signifikante Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer nachweisbar ist?*

Die Einrichtung von Fahrradstraßen verfolgt mehrere Ziele gleichzeitig. Neben der Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs trägt sie auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen bei.

Fahrradstraßen bündeln den Radverkehr auf geeigneten, vergleichsweise verkehrsarmen Routen und schaffen durch klare Regelungen (u. a. Vorrang des Radverkehrs, angepasste Geschwindigkeit, eindeutige Verkehrsführung) ein übersichtliches und konfliktärmeres Verkehrsgeschehen. Dadurch wird die gegenseitige Wahrnehmung aller Verkehrsteilnehmer:innen verbessert.

Zudem zeigt sich, dass durch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn Konflikte mit dem Fußverkehr reduziert werden und die Gehwege wieder besser nutzbar sind. Gleichzeitig führt die klare Priorisierung und Strukturierung des Straßenraums zu einem insgesamt ruhigeren Verkehrsablauf.

Damit tragen Fahrradstraßen durch die bessere Sichtbarkeit und eindeutige Führung des Radverkehrs zu einer Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit bei. Insgesamt leisten sie damit einen wichtigen Beitrag zu einem sicheren und verträglichen Miteinander aller Verkehrsarten.

Durch die Ausweisung der Fahrradstraßen auf der Routenführung über die Max-Planck-Straße wird diese Verbindung attraktiver und besser wahrnehmbar, sodass Radfahrer:innen, die bislang überwiegend die Finther Landstraße und die Breite Straße nutzten, nun die sicherere Alternative über die Fahrradstraßen wählen.

3. Wie hoch sind die Unfallzahlen mit Beteiligung von Radfahrern vor und nach der Einrichtung der Fahrradstraße in der Max-Planck-Straße?

Für die Max-Planck-Straße liegen derzeit noch keine belastbaren Langzeitdaten zur Unfallentwicklung vor, da der Beobachtungszeitraum seit Einrichtung der Fahrradstraße noch vergleichsweise kurz ist.

Grundsätzlich ist für eine belastbare Bewertung von Unfallentwicklungen ein mehrjähriger Betrachtungszeitraum erforderlich, um zufällige Schwankungen auszugleichen. In der Regel werden hierfür Zeiträume von mindestens drei bis fünf Jahren herangezogen.

Hinzu kommt, dass aufgrund einer Systemumstellung in der polizeilichen Unfallerkennung im Jahr 2020 konsistente und vergleichbare Datengrundlagen erst ab diesem Zeitpunkt vorliegen. Eine darüberhinausgehende rückwirkende Auswertung älterer Daten ist nur mit erheblichem Aufwand möglich und insbesondere bei sehr niedrigen Unfallzahlen fachlich nicht zielführend. Gerade in Straßen mit insgesamt geringem Unfallaufkommen -wie auch in vergleichbaren Fällen im Stadtgebiet- bewegen sich die Unfallzahlen häufig auf einem sehr niedrigen Niveau, sodass einzelne Ereignisse keine belastbaren Rückschlüsse auf strukturelle Veränderungen zulassen.

Die Erfahrungen aus anderen Fahrradstraßen in Mainz zeigen jedoch, dass kein Anstieg des Unfallgeschehens zu verzeichnen ist. Dies bestätigt die Einschätzung, dass Fahrradstraßen durch klare Regelungen und eine verbesserte Wahrnehmung des Radverkehrs zu einem sicheren Verkehrsgeschehen beitragen.

4. Hat sich der motorisierte Durchgangsverkehr in der Max-Planck-Straße nach der Umwidmung tatsächlich reduziert oder wurde der Verkehr lediglich auf angrenzende Straßen verlagert? Gibt es hierzu konkrete Verkehrszählungen?

Bei einem Aufkommen von rund 400 Kfz/24h ist von einem insgesamt geringen Verkehrsaufkommen auszugehen. Fahrradstraßen wirken grundsätzlich verkehrsberuhigend, da sie die Attraktivität für den motorisierten Durchgangsverkehr reduzieren und Geschwindigkeiten anpassen.

Vor diesem Hintergrund wird der Anteil des Durchgangsverkehrs in der Max-Planck-Straße als gering eingeschätzt. Hinweise auf relevante Verlagerungseffekte in angrenzende Straßen liegen derzeit nicht vor.

5. Welche Erkenntnisse hat die Stadtverwaltung hinsichtlich der Auswirkungen der Fahrradstraße auf den ruhenden Verkehr? Wurde eine spürbare Verschärfung des Parkdrucks in benachbarten Straßen festgestellt?

Zur Entwicklung des Parkdrucks in angrenzenden Straßen liegen keine systematischen Erhebungen vor. Im Zuge der Einrichtung der Fahrradstraße wurde jedoch eine Neuordnung des Straßenraums vorgenommen. Dabei war es das Ziel, die vorhandenen Flächen effizienter zu nutzen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit sowie die Belange aller Nutzungsgruppen des Straßenzuges ausgewogen zu berücksichtigen.

Dabei folgt die Verwaltung dem Grundsatz, dass bei einer Anpassung des Straßenraums die Belange aller Verkehrsarten unter Berücksichtigung der geltenden Regelwerke zu prüfen und abzuwägen sind. Maßgeblich ist dabei, die jeweiligen Regelmaße, mindestens jedoch die fachlich gebotenen Mindestmaße einzuhalten.

Vor diesem Hintergrund wurden im Zuge der Einrichtung der Fahrradstraße die Vorgaben aus der Beschlussvorlage „Sichere Gehwege für Alle“ berücksichtigt. Insbesondere wurde darauf geachtet, dass eine nutzbare Mindestgehwegbreite von mindestens 1,50 m eingehalten wird,

um die Anforderungen an Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit, etwa für Personen mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl, zu gewährleisten.

Gleichzeitig wurde die Befahrbarkeit der Fahrbahn für größere Fahrzeuge sichergestellt. Insbesondere in Knotenpunkten und Einmündungsbereichen wurden die erforderlichen Fahrbahnbreiten und Schleppkurven so berücksichtigt, dass Entsorgungsfahrzeuge der Stadtreinigung sowie Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr und Rettungsdiensten die Straße uneingeschränkt nutzen können.

Die Neuordnung des ruhenden Verkehrs ist damit Teil einer gesamthaften Abwägung der Flächennutzungen im öffentlichen Raum. Gerade vor dem Hintergrund der Mobilitätsentwicklung ist diese Abwägung erforderlich: Der Stadtteil Gonsenheim weist einen überdurchschnittlich hohen Radverkehrsanteil auf und gehört zu den Stadtteilen mit besonders hoher Fahrradnutzung. Für diese Nutzungen ist ebenso eine sichere und funktionale Infrastruktur bereitzustellen wie für den Fußverkehr, der auf ausreichend breite und barrierefreie Gehwege angewiesen ist.

Die Maßnahme folgt damit auch den vom Stadtrat beschlossenen Zielsetzungen zur Förderung des Radverkehrs und zur Entwicklung eines zusammenhängenden Netzes von Stadtteilradrouten, das eine sichere und komfortable Verbindung zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt ermöglicht.

6. Wurden seit der Einführung Anwohnerbeschwerden im Zusammenhang mit der Fahrradstraße Max-Planck-Straße registriert? Wenn ja, wie viele und mit welchem Inhalt?

Wie bei anderen Maßnahmen sind auch in diesem Fall Rückmeldungen zu unterschiedlichen Aspekten, wie Parkraum, Radverkehrsführung und Verkehrssicherheit, eingegangen. Die Verwaltung nimmt diese Anregungen und Hinweise ernst und prüft sorgfältig, inwieweit gegebenenfalls Anpassungen sinnvoll oder erforderlich sind. Dafür wurden im Austausch mit der Bürgerinitiative vor Ort sowie dem Ortsvorsteher bei Begehungen die Möglichkeiten erörtert und Anpassungen vorgenommen.

Zugleich wurden auch positive Rückmeldungen verzeichnet, insbesondere dahingehend, dass die Gehwege wieder besser nutzbar sind und die Situation insgesamt als übersichtlicher wahrgenommen wird.

7. Gibt es von Seiten der Stadtverwaltung eine Kosten-Nutzen-Abwägung, die den Effekt der Maßnahme auf Radverkehr, Umwelt und Anwohnerinteressen gegenüberstellt?

Für die Einrichtung von Fahrradstraßen liegt ein entsprechender Beschluss des Stadtrats vor. Fahrradstraßen sind ein zentrales Element zur Umsetzung der beschlossenen Stadtteilradrouten und dienen der sicheren, komfortablen und zusammenhängenden Führung des Radverkehrs zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt. Sie gehören zugleich zu den kosteneffizientesten Instrumenten der Radverkehrsförderung, da ihre Umsetzung in der Regel überwiegend durch Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen erfolgt.

Dem vergleichsweise geringen finanziellen Aufwand stehen deutliche Nutzen gegenüber, insbesondere in Form einer verbesserten Radverkehrsführung, erhöhter Verkehrssicherheit sowie einer Stärkung des Umweltverbundes.

Vor dem Hintergrund steigender Radverkehrsanteile und der bereits heute hohen Fahrradnutzung, insbesondere auch in Stadtteilen wie Gonsenheim, ist der Ausbau geeigneter Infrastruktur ein wesentlicher Baustein, um die vorhandene Nachfrage sicher und geordnet zu bewältigen.

8. Wurden durch die Einrichtung der Fahrradstraße tatsächliche Verbesserungen für die Nahmobilität von Kindern, Senioren oder mobilitätseingeschränkten Personen erreicht? Wenn ja, anhand welcher Indikatoren wird dies gemessen?

Wie schon zuvor geschildert wurde im Zuge der Einrichtung der Fahrradstraße auch die Ordnung des ruhenden Verkehrs angepasst. Dadurch konnte die nutzbare Breite der Gehwege erhöht und die Situation für Fußgänger:innen verbessert werden. Dies kommt insbesondere Kindern, älteren Menschen sowie mobilitätseingeschränkten Personen zugute. Zudem wurden durch die Neuordnung des Straßenraums die Sichtverhältnisse an Knotenpunkten verbessert, was einen zusätzlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet.

9. *Gibt es Überlegungen, Fahrradstraßen nach einem bestimmten Zeitraum zu evaluieren und ggf. wieder aufzulösen, falls die Ziele (z.B. signifikante Erhöhung des Radverkehrs, Verbesserung der Sicherheit) nicht erreicht werden?*

Die Entwicklung des Radverkehrs wird regelmäßig durch Verkehrszählungen beobachtet. Eine umfassende Bewertung verkehrlicher Maßnahmen erfolgt jedoch nicht ausschließlich anhand einzelner Kennzahlen, sondern berücksichtigt auch qualitative Aspekte wie Verkehrssicherheit, Nutzbarkeit sowie insbesondere die Funktion innerhalb des übergeordneten Radverkehrsnetzes.

Die Max-Planck-Straße ist Bestandteil der Stadtteilradroute Finthen-Gonsenheim-Innenstadt. Diese Routen wurden auf Grundlage fachlicher Untersuchungen gemeinsam mit einem externen Fachbüro entwickelt, mit dem Ziel, direkte, sichere und komfortable Verbindungen für den Alltagsradverkehr zu schaffen. Gerade diese Netzfunktion ist entscheidend: Stadtteilradrouten bündeln den Radverkehr bewusst auf geeigneten, verkehrarmen Achsen, um Konflikte mit anderen Verkehrsarten zu reduzieren und eine sichere Führung zu gewährleisten.

Alternative Streckenführungen würden dieser Zielsetzung nicht gerecht werden. Sie wären in der Regel mit höheren Verkehrsbelastungen, unübersichtlicheren Verkehrsführungen oder größeren Nutzungskonflikten verbunden und damit sowohl aus verkehrsfachlicher als auch aus sicherheitsbezogener Sicht weniger geeignet.

Zudem würde eine Auflösung einzelner Abschnitte die Funktionsfähigkeit des gesamten Netzes beeinträchtigen, da Stadtteilradrouten ihre Wirkung nur im Zusammenhang entfalten.

Vor diesem Hintergrund steht nicht die grundsätzliche Infragestellung der Maßnahme im Fokus, sondern wie bei allen verkehrlichen Maßnahmen eine fortlaufende Beobachtung und, wo erforderlich, punktuelle Optimierung.

10. *Wie bewertet die Stadtverwaltung die Situation in der Max-Planck-Straße im Hinblick auf das gesamtstädtische Ziel, den Umweltverbund zu stärken – auch im Verhältnis zur bisherigen Nutzung durch den Autoverkehr?*

Die Stadtverwaltung bewertet die Entwicklung in der Max-Planck-Straße insgesamt positiv. Die vorliegenden Verkehrszahlen zeigen, dass diese Funktion angenommen wird: Bereits kurz nach Einrichtung der Fahrradstraße konnte ein deutlicher Anstieg des Radverkehrs verzeichnet werden. Gleichzeitig bewegt sich der Kfz-Verkehr auf einem insgesamt niedrigen und verträglichen Niveau.

Vor dem Hintergrund der Mobilitätsentwicklung in Mainz, mit steigenden Anteilen des Umweltverbundes und insbesondere auch einer hohen Fahrradnutzung in Stadtteilen wie Gonsenheim, ist die gezielte Bereitstellung geeigneter Infrastruktur erforderlich, um diese Nachfrage sicher und geordnet zu führen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der öffentliche Raum begrenzt ist und unterschiedliche Nutzungsansprüche in Einklang gebracht werden müssen. Die Neuordnung in der Max-Planck-Straße folgt daher dem Grundsatz, den vorhandenen Raum so zu verteilen, dass die Verkehrssicherheit erhöht, die Barrierefreiheit verbessert und die Funktionsfähigkeit für alle Verkehrsarten gewährleistet wird. Dies umfasst insbesondere auch die Sicherstellung ausreichender

Gehwegbreiten, die Gewährleistung der Befahrbarkeit für Einsatz- und Entsorgungsfahrzeuge sowie die Bündelung des Radverkehrs auf einer geeigneten, konfliktarmen Achse.
Im Ergebnis leistet die Maßnahme einen konkreten Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes, ohne die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr grundsätzlich einzuschränken. Vielmehr wird der Straßenraum im Sinne eines sicheren und verträglichen Miteinanders aller Verkehrsarten neu geordnet.

Mainz, 16. April 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete