



Antwort zur Anfrage Nr. 1429/2025 der DIE LINKE im Ortsbeirat **Mainz-Neustadt** betreffend **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf Kaiser-Wilhelm-Ring, Barbarossaring und Kaiser-Karl-Ring (DIE LINKE)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Welche Faktoren und/oder Datenerhebungen liegen der Annahme zu Grunde, dass die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit eine Auswirkung auf die Pünktlichkeit der Buslinien hätte?

Die Einschätzung beruht auf einer betrieblichen Bewertung der zu erwartenden Fahrzeitverlängerung. Sofern die unter den Fragen 2 und 3 dargestellten zusätzlichen Fahrzeiten regelmäßig eintreten, verringern sich die fahrplantechnisch vorhandenen Pufferzeiten in den Fahrzeugumläufen. Dadurch stehen geringere Reserven zum Ausgleich weiterer Verzögerungen, beispielsweise infolge von Stauungen oder sonstigen Betriebsstörungen, zur Verfügung. In der Folge steigt die Wahrscheinlichkeit, dass die vorgesehenen Fahrzeiten und damit die Fahrpläne nicht eingehalten werden können.

2. Welche Auswirkungen auf die Fahrzeiten sind konkret zu erwarten?

3. Mit welchem Zeitverlust ist durch die Temporeduzierung von 50 auf 30 km/h auf der o. g. ÖPNV-Strecke zu rechnen?

Für die Straßenbahnen ist auf dem betroffenen Streckenabschnitt mit einem Fahrzeitverlust von rund 30 Sekunden zu rechnen. Diese zusätzliche Fahrzeit wirkt sich auf die Fahrzeugumläufe aus und reduziert die im Fahrplan vorgesehenen Pufferzeiten.

*1. Da kein adäquater Radweg zur Verfügung steht: Wie stuft die Verwaltung das Unfallrisiko für Radfahrer*innen bei Nutzung der Fahrbahn bei umfassender Beibehaltung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ein?*

Es kommt auf den drei Ringen zu Verkehrsunfällen unter Beteiligung des Radverkehrs. Im Jahr 2021 wurden fünf, im Jahr 2022 sechs, im Jahr 2023 neun, im Jahr 2024 zwei und im Jahr 2025 drei Unfälle mit Fahrradbeteiligung polizeilich erfasst. Ein auffälliges Unfallgeschehen ist anhand der vorliegenden Unfallzahlen nicht erkennbar.

Ein baulich getrennter Radweg ist dabei nicht in jedem Fall Voraussetzung für eine sichere Radverkehrsführung. Je nach den örtlichen Gegebenheiten kann auch die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn eine verkehrssichere und regelwerkskonforme Lösung darstellen. Die gemeinsame Führung von Rad- und Kraftfahrzeugverkehr kann die gegenseitige Wahrnehmbarkeit verbessern und insbesondere Konflikte an Einmündungen und Grundstückszufahrten reduzieren, die bei straßenbegleitenden Radwegen häufiger auftreten können. Die vorliegenden Unfallzahlen geben keine Hinweise darauf, dass die bestehende Führungsform auf den drei Ringen zu einem erhöhten Unfallrisiko führt.

Unabhängig davon ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Sicht des Radverkehrs grundsätzlich vorteilhaft, da sich die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen

Kraftfahrzeug- und Radverkehr verringert und Radfahrende dadurch besser im fließenden Verkehr mitschwimmen können.

2. Sind Schutzmaßnahmen für den Radverkehr vorgesehen?

Derzeit sind keine zusätzlichen Schutzmaßnahmen für den Radverkehr vorgesehen.

*3. Wie kann der von der StVO vorgegebene Mindestabstand beim Überholen von Fahrradfahrer*innen gewährleistet werden?*

Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreiten ist ein regelkonformes Überholen im Bereich parkender Fahrzeuge regelmäßig nicht möglich. Ein Überholen unter Einhaltung des Mindestabstandes kann dort grundsätzlich nur erfolgen, wenn der Kraftfahrzeugverkehr hierfür auf die ÖPNV-Trasse ausweicht.

4. Sind zielführende Kontrollen diesbezüglich vorgesehen? Wenn ja, welche und in welchem Umfang?

Derzeit sind keine zusätzlichen Kontrollen vorgesehen.

Mainz, 22. Juli 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete