

Mainz, 23.01.2014

Anfrage 1164/2010 zur Sitzung Stadtrat am 30.06.2010

Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften im Bereich Radverkehr (ödp/Freie Wähler)

Zum 01. September 2009 trat die 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVO 2009) und die geänderte Allgemeine Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) in Kraft. Beide Regelwerke beinhalten wichtige Neuerungen im Bereich Radverkehr. In der VwV-StVO wird künftig auf die Empfehlung für Radverkehrsanlagen in ihrer aktuell gültigen Fassung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) verwiesen. Die zentrale technische Richtlinie zur Planung von Radverkehrsanlagen wurde novelliert und sollte Anfang 2010 in einer vollständig überarbeiteten Version erscheinen. Mit den neuen Regelwerken und Empfehlungen haben sich wichtige Rahmenbedingungen verändert. In einigen Bereichen wurden durch die Novellierungen die Handlungsspielräume für Planer und Straßenverkehrsbehörden vergrößert.

Ferner gibt es zahlreiche Änderungen mit Blick auf die nachfolgenden Aspekte:

- Reduktion benutzungspflichtiger Radwege
- Gleichrangigkeit von baulichen Radwegen und Radfahrstreifen, d.h. keine Bevorzugung der baulich abgesetzten Radwege
- Gestaltung von Radverkehrsanlagen
- Erweiterung des Anwendungsbereichs von Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Radwegen ohne Benutzungspflicht
- Erleichterungen bei Öffnung von Einbahnstraßen und Fahrradstraßen (ist in Mainz schon weit verbreitet)
- Verbesserungen bei Öffnung von Bussonderfahrstreifen
- Neu eingeführt wurde die Möglichkeit, linke Radwege ohne Benutzungspflicht einzurichten. Nicht benutzungspflichtige Radwege sollen jetzt – unter den strengen Voraussetzungen, die für linke Radwege insgesamt gelten – innerorts die Regel werden

Es hat sich aber gezeigt, dass Radwege vielfach gefährlich sind, für Fußgänger durch den beschnittenen Raum und die teils undeutliche Abgrenzung zum Radverkehr, für Radfahrer durch querenden Kfz-Verkehr an Ausfahrten oder Kreuzungen, so dass eine Nutzung der normalen Fahrbahn in etlichen Fällen sicherer und sinnvoller erscheint. Beispiele gefährlicher und unbequemer Radwege sind Große Bleiche, Hindenburgstraße und Boppstraße.

Vor dem Hintergrund der o.a. Überlegungen und Entwicklungen fragen wir an:

1. Welche Konsequenzen ergeben sich hier für die Radwegeplanung der Stadt Mainz und für die Nutzung der Radwege? Werden gefährliche Radwege aus der Benutzungspflicht genommen?
2. Welche Maßnahmen aus den Vorschriften der Novellierung sollen in Mainz wann und an welcher Stelle umgesetzt werden?
3. Wie beurteilt die Verwaltung die Forderungen vieler Radverkehrsverbände oder Umweltverbände das Konzept des „Shared Space“ umzusetzen, d.h. das motorisierten Verkehr, Fahrrad- und Fußgängerverkehr auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche zu gestalten? [Anmerkung: Das Konzept „Shared Space“ fordert von Autofahrern mehr Aufmerksamkeit und bietet Radfahrern tatsächlich mehr Sicherheit innerorts, z.B. weil sie besser zu sehen sind. Shared Space geht weiter als das, im Prinzip ist es schon praktiziert an Einkaufsamstagen auf der Ludwigsstraße. Verkehrsschilder werden reduziert, Verkehrsteilnehmer sollen mit dem System der gegenseitigen Rücksichtnahme agieren.]
4. Könnte das o.a. Konzept im Mainz beispielhaft in der Boppstraße, Hindenburgstraße der Großen Bleiche oder –nach der vorgesehenen Umplanung – in der Großen Langgasse erprobt werden?
5. Könnte das Ziel des sicheren Radverkehrs nicht mit einer stärkeren flächendeckenden Verkehrsberuhigung erreicht werden?
6. Welche Maßnahmen sind in Mainz in den nächsten vier Jahren vorgesehen, um den Radverkehr insgesamt zu fördern?

Dr. Claudius Moseler
Fraktionsvorsitzender