

Unterschriften-Übergabe der BI RadAberFair

RadAberFair

Mainz, 23. Juni 2025

Radnetz Mainz-Gonsenheim

Fahrradstraßen: Gerhart-Hauptmann-Str., Nerotalstraße u.a.

Sehr geehrter Vertreter:Innen der Presse,

die Bürger-Initiative RadAberFair in Gonsenheim überreicht an Herrn Oberbürgermeister Haase und Frau Dezernentin Steinkrüger **über 2200 Unterschriften** von Mitbürgerinnen und Mitbürgern, die bei der Umsetzung des vorgestellten Radnetz-Konzepts und **Einführung von Fahrradstraßen in Gonsenheim für ein faires Miteinander aller Beteiligten sind**: Radfahrer, Autofahrer, Fußgänger, Anwohner, Berufstätige und Besucher von Geschäften - mithin keine Regelungen zu Lasten einer großen Gruppe von Anwohnern, Berufstätigen und Besuchern, **keine weiteren Halte- und Parkverbote**.

Wir fordern

- i. Partizipation der BI RadAberFair, mithin Anwohnern, Geschäften und Praxen bei der Planung der Fahrradstraßen
- ii. Faire Berücksichtigung aller Beteiligten: keine Reduzierung weiterer Parkplätze, keine absoluten Halteverbote
- iii. Beibehaltung des markierten Gehwegparkens nach dem höchstrichterlichen Urteil des BVerwG v. 6. Juni 2024, 3 C 5.23
- iv. Anpassung bzw. Auslegung des Stadtrat-Beschlusses v. 22.9.2022 (Sichere Gehwege für Alle) gemäß dem o.g. BVerwG-Urteil: Beibehaltung eingezeichneter Parkflächen für aufgesetztes Gehwegparken
- v. Nutzung vorhandener Ressourcen (z.B. Schulstraße, Grabenstraße: Überholverbot von Fahrrädern)

Wir befürworten direkte Kommunikation und würden uns über einen weiterführenden Austausch freuen. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne über www.radaberfair-mainz.de oder info@radaberfair-mainz.de zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
BI RadAberFair

V.i.S.d.P. radaberfair-mainz.de

RadAberFair

Angebot zur Berichterstattung - Honorarfreie Fotos auf Anfrage an: info@radaberfair-mainz.de

Pressemitteilung / Unterschriften-Übergabe der BI RadAberFair, 23.06.2025

Radnetz-Gestaltung in Gonsenheim: über 2000 Stimmen für faires Miteinander

Mit über 2000 Unterschriften hat die Gonsenheimer Bürgerinitiative RadAberFair beim Übergabe-Termin an Oberbürgermeister Haase und Verkehrsdezernentin Steinkrüger am 23. Juni ein Zeichen für die faire Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer bei der Gestaltung des Mainzer Radnetzes gesetzt. „Die gut 2000 Stimmen richten sich nicht gegen ein Radnetz, aber gegen Regelungen zulasten von Anwohnern, Beschäftigten und Besuchern, speziell gegen weitere Park- und Halteverbote im Zentrum von Gonsenheim“, führten Vertreter der BI bei der Überreichung der Petition aus. Die Unterschriften kamen in kurzer Zeit und engem Radius um die Breite Straße in Gonsenheim zusammen, und geben einen starken Eindruck, für wie viele Menschen das ein großes Thema ist.

Partizipation gefragt

„Unsere Initiative und ihre Unterstützer setzen auf Konsens und Common Sense: Wir brauchen gute Routen und Regelungen zugunsten des Radverkehrs, die nicht unnötig hart zulasten der anderen Beteiligten gehen. Das ist ein elementares Anliegen in der Bevölkerung, nicht nur in Gonsenheim, deshalb dringen wir auf die Beteiligung von Bürgern aus den jeweiligen Bezirken. Das heißt: Einbindung in den Gestaltungsprozess nach Partizipationsmodell - so, wie das für andere Belange schon Praxis ist.“

Das sehen auch viele Radfahrer so, die deshalb die Petition mitunterschieden haben, schildert die BI. „Ich fahre viel Rad, aber ich brauche auch das Auto“, habe man immer wieder bei der Unterschriften-Aktion zu hören bekommen, und es treffe auch auf die meisten BI-Mitglieder zu. Es ist nicht „Rad oder Auto“, also kein Entweder-Oder, sondern ein Sowohl-als-Auch: Viele Wege werden gern mit dem Rad oder dem ÖPNV zurückgelegt, aber es gibt Aufgaben und Strecken, die sich im Alltag nur mit dem Auto bewältigen lassen. Diese Sachlage spiegelt sich auch in der Mobilitätsbefragung der Stadt wider.

Parkplatz-Erhalt zentrales Anliegen

Entsprechend wichtig ist den Menschen der Erhalt der bestehenden Parkplätze, gefolgt vom Verzicht auf Absolute Halteverbote. Wenn in Wohnstraßen schon das Anhalten, geschweige denn das Aussteigen und Ausladen vor der Haustür zur Ordnungswidrigkeit gemacht wird, schwindet das Verständnis für Radfahrer-Belange. Wenn gleich beide Parallelstraßen einer Hauptgeschäftsstraße wie der Breiten Straße dem Radverkehr gewidmet werden sollen, einer Hauptstraße mit 30 Arztpraxen, 20 Lebensmittelläden, Gastronomie, Banken, Schulen und mehr, dann kommt zum Kopfschütteln schnell Empörung. Und dass dann noch ein Verkehrsurteil zum Gehwegparken so auslegt wird, dass man Parkplätze in jedem Fall entfernen müsse, das erschüttert obendrein das Vertrauen auf bürger- und bedarfsorientierte Entscheidungen.

Das muss doch nicht sein, sagt RadAberFair und appelliert an Oberbürgermeister, Verkehrsdezernentin und Stadtrat, den Radnetz-Entwurf des Verkehrsdezernats nicht pauschal, ohne Detail-Angaben, abzusegnen, sondern erst nach Offenlegung der genauen Routen und ihrer Ausgestaltung. „Die über 2000 Stimmen, die wir überreichen, sind nicht Stimmen gegen ein Radnetz, aber ein klares Votum für die faire Berücksichtigung aller Beteiligten. Bitte unterstützen Sie hier ein Partizipationsmodell und sorgen Sie mit dafür, dass Verhältnismäßigkeit gewahrt wird und der Grundsatz der Straßenverkehrsordnung auch bei der Verkehrsplanung beherzigt wird: Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme.“

V.i.S.d.P. radaberfair-mainz.de

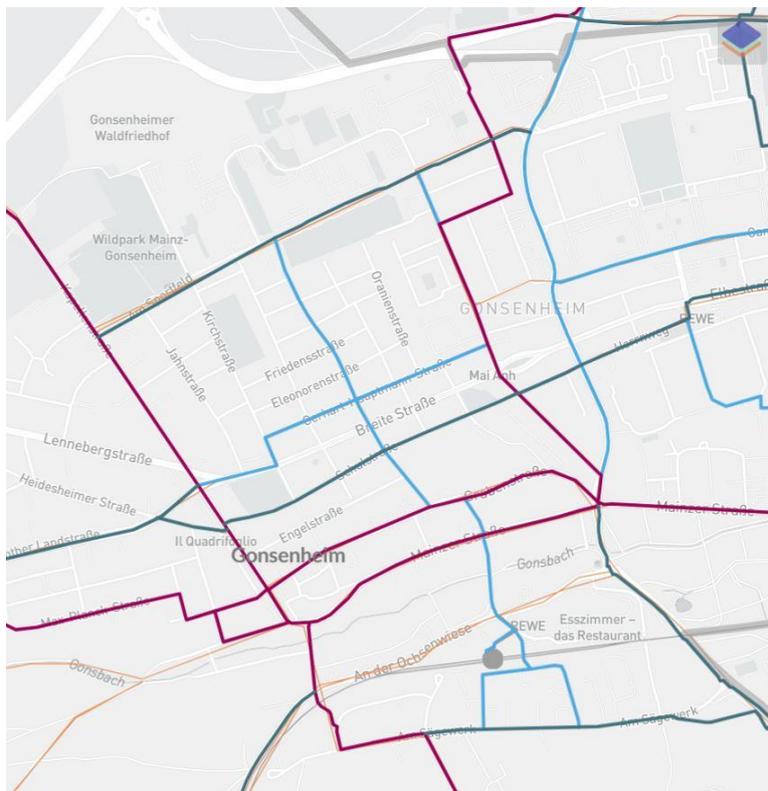
Auf einen Blick: Was ist, was will RadAberFair

- **RadAberFair ist ...**
eine Bürgerinitiative in Gonsenheim, basisdemokratisch, parteiunabhängig, entstanden Ende 2024.
- **Auslöser war ...**
die Erfahrung, dass Anwohner nur durch Zufall von Radnetz-Plänen erfuhren, die über 20 Straßen* in Gonsenheim enthalten und für die Bürger und das Geschäftsleben im Zentrum um die Breite Straße weitreichende Konsequenzen haben würden. Zudem die Feststellung, dass eine Info-Veranstaltung und nachfolgende Online-Befragung rein auf Radfahrer-Interessen ausgerichtet war und Radfahrer-Kreise bereits seit Jahren beteiligt wurden. Und natürlich das Wissen um die leidvollen Erfahrungen aus mehreren Wohnstraßen (Max.Planck.Str. & Co), die bereits zu Fahrradstraßen umgewandelt worden waren.
- **Ziel ist ...**
ein faires Miteinander aller Beteiligten als oberste Priorität zu gewährleisten. RadAberFair unterstützt die Förderung des Radverkehrs, will aber sicherstellen, dass Maßnahmen nicht allein aus dem Blickwinkel eines perfekten Radnetzes getroffen werden, sondern unter Maßgabe örtlicher Notwendigkeiten und Berücksichtigung der Bedürfnisse Aller, d.h. Radfahrer wie auch Autofahrer und Fußgänger, Anwohner wie Beschäftigte der Unternehmen und deren Besucher.
- **Zentrale Forderung...**
an die Entscheidungsträger lautet daher: Partizipation. Das heißt Bürger-Vertreter aus den jeweiligen Stadtbezirken mit an den Tisch! Dass Rad-Interessengruppen eng eingebunden wurden, ist vorbildlich. In gleichem Maße muss allerdings auch die Teilhabe von ortsansässigen Bürgern erfolgen, um ein sozial ausgewogenes Modell zu erzielen. Partizipationsmodelle gelten bereits für andere Themenbereiche - hier ist es mindestens ebenso wichtig. Auch die Optimierung des Radverkehrs benötigt gesellschaftliche Akzeptanz. RadAberFair steht bereit, daran mitzuwirken.
- **Unser Appell an Oberbürgermeister und Stadtrat:**
Geben Sie nicht pauschal grünes Licht! Bestehen Sie auf Transparenz bezüglich der Gestaltung der 3 Netzebenen und der Konsequenzen für alle Bürger. Unterstützen Sie die Initiative für eine faire Beteiligung nach Partizipationsmodell, und fassen Sie den endgültigen Beschluss erst in Kenntnis des finalen Radnetz-Konzepts. Viele Verkehrsmaßnahmen haben in Mainz zuletzt enormen Unmut provoziert. Das große Radnetz-Projekt muss nicht zu einer weiteren Eskalation führen, wenn man jetzt auf Konsens setzt.

* alphabetisch: Am Sportfeld, Budenheimer Straße, Canisiusstraße, Elbestraße, Finther Landstraße, Gerhart-Hauptmann-Straße, Grabenstraße, Heidesheimer Straße, Hemann-Ehlers-Straße, Herrnweg, Jacob-Goedecker-Straße, Kapellenstraße, Koblenzer Straße, Kurt-Schumacher-Straße, Mainzer Straße, Nerotalstraße, Ölwiesenstraße, Raiffeisenstraße, Schulstraße, Weserstraße. - zzgl. zu bereits umgewandelten Straßen wie Max-Planck-Straße, Gutenbergstraße, Annastraße, Marienstraße und Klosterstraße

Fahrradstraßen in Gonsenheim

Ausschnitt aus dem Radnetz-Diagramm (s.u.), das bei der Online-Beteiligung 2024 und Info-Veranstaltung am 24.3.25 in Gonsenheim gezeigt wurde:

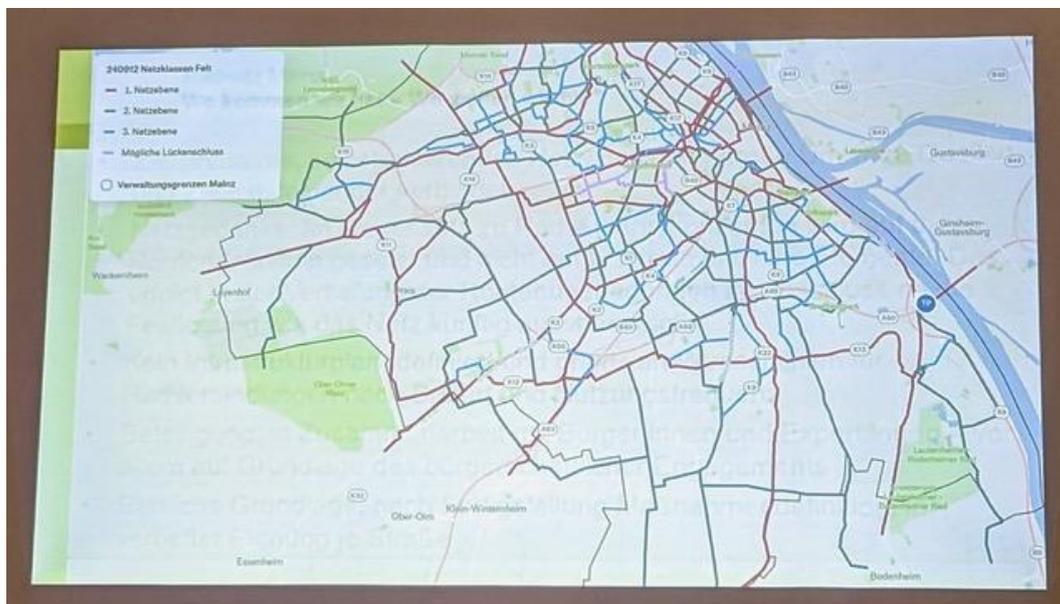


Rot: Fahrradstraße der 1. Ebene | **Grün:** Fahrradstraße der 2. Ebene | **Blau:** Fahrradstraße der 3. Ebene

u.a. enthalten Straßen im Zentrum:

- Gerhart-Hauptmann-Str.
- Nerotalstraße
- Schulstraße
- Kapellenstraße
- Am Sportfeld
- Kurt-Schumacher-Str.
- Grabenstraße
- Mainzer Straße
- Hermann-Ehlers-Straße

Radnetz-Diagramm für Mainz wie bei Info-Veranstaltung am 24.03.2025 in Gonsenheim gezeigt:



RadAberFair

Mainz, 17. Juni 2025

1. Fokus: Bürgerinitiative RadAberFair

Die Bürgerinitiative RadAberFair setzt sich bei der Umsetzung des vorgestellten Radnetz-Konzepts, mithin **bei der Einführung von Fahrradstraßen in Gonsenheim für ein faires Miteinander aller Beteiligter ein**: Autofahrer, Fahrradfahrer, Fußgänger, Anwohner und Besucher von Geschäften - mithin keine Regelungen zu Lasten der Anwohner und Besucher, **keine weiteren Halte- und Parkverbote** - z.B. Gerhart-Hauptmann-Str., Nerotalstr., Kurt-Schumacher-Str., Kapellenstraße.

Über 2000 Menschen haben uns bereits ihre Unterstützung per Unterschrift gegeben. Die Petition sollte am 17. Juni an Oberbürgermeister Haase und Verkehrsdezernentin Steinkrüger im Rahmen eines öffentlichen Übergabetermins überreicht werden, wurde aber kurzfristig wegen Absage von Frau Steinkrüger verschoben. Die Petition wird am 23.6.2025 um 12:30 überreicht.

Die Bürger-Initiative RadAberFair ist (partei-)unabhängig von der Online-Petition der FDP, die sich konkret gegen die Umwandlung der Gerhart-Hauptmann-Str. und Nerotalstraße in eine Fahrradstraße in Gonsenheim richtet, und mittlerweile über 550 Unterzeichner hat, was die Betroffenheit der Bürger unterstreicht.

Nachfolgend finden Sie Argumente und Vorschläge zur Auswahl und Ausgestaltung von Fahrradstraßen, die in zahlreichen Gesprächen zusammenkamen.

2. Fokus: Partizipation

Die BI und ihre Unterstützer sind nicht gegen Fahrradstraßen, sondern möchten unterstützen und als unmittelbar Beteiligte auch beteiligt werden bei der Auswahl und Ausgestaltung von Fahrradstraßen in Gonsenheim - z.B. durch sog. Partizipationstreffen. Da bisher bei der Entwicklung des Radnetzes überwiegend Fahrrad-Spezialisten beteiligt waren, wird es Zeit nunmehr auch die betroffenen Anwohner zu beteiligen. Wir treffen uns gerne mit der Verwaltung, um diese bei der Ermittlung und Bewertung der verschiedenen Aspekte sowie Suche nach sachgerechten Lösungen für alle Beteiligten zu unterstützen.

Wir verstehen durch die Info-Veranstaltung in Gonsenheim am 24.3.2025, die auf Drängen der Bürger in Gonsenheim angeboten wurde, dass bislang in Sachen Fahrrad-Förderung bzw. Fahrradstraßen nur Stückwerk erfolgte und nunmehr mit dem Radnetz ein einheitliches Konzept mit durchgehenden Routen entstehen soll.

Dann macht es doch Sinn, zunächst die Fahrradrouten der 1. Ebene zu vervollständigen, damit ein durchgehender Routen-Verlauf zwischen den Stadtteilen entsteht, bevor Straßen der 2. oder sogar 3. Ebene (Gerhart-Hauptmann-Str., Nerotalstr.) zu Fahrradrouten bzw. Fahrradstraßen umgewandelt werden, was nur weiteres Stückwerk wäre.

Im Hinblick auf eine parallele Fahrrad-Verbindung zur Breiten Straße bietet sich die Schulstraße an, die Schulen in Gonsenheim verbindet u.a. Martinus-Schule, Maler-Becker-Schule und im weiteren Verlauf über Otto-Schott-Gymnasium sogar in die Stadt führt.

3. Fokus: Parkplätze und Geschäftsleben

Eine Reduzierung der Parkplätze beeinträchtigt die Wirtschaftlichkeit der Breiten Straße und der umliegenden Unternehmen bzw. Geschäfte in Gonsenheim. Gonsenheim zeichnet sich durch ein vitales und vielfältiges Versorgungsangebot aus. Es gibt über 30 Arztpraxen, dazu Apotheken, Optiker und Akustiker, über 20 Lebensmittel-Geschäfte, von Bioladen und Reformhaus, kleinem Supermarkt und Wochenmarkt, über Bäckereien, Metzger, Obst- und Gemüsestände und Blumenläden hin zu Cafés und Restaurants, Boutiquen, Kosmetik- und Wohnbedarf, und nicht zu vergessen mehrere Banken, Kanzleien, Steuerberater- und Immobilien-Büros. Zwei Schulen und Kitas, Buchläden, Bücherei und ein kleines Theater runden das Angebot ab.

Während Anwohner tagsüber mit dem Auto zur Arbeit fahren, kommen Mitarbeiter, Patienten und Kunden und nutzen die Parkplätze. Wenn Parkplätze reduziert werden, kommen viel weniger Leute, worunter die Wirtschaftskraft und Attraktivität des Viertels leiden werden, was letztlich Supermarkt-Ketten und Online-Handel weiter Vorschub leistet.

4. Fokus: Rücksicht und Gerechtigkeit

Es gibt Leute, die angeblich wissen, dass ein Auto durchschnittlich weniger als 1 Stunde am Tag bewegt wird und somit die restlichen 23 Stunden irgendwo herumsteht – also weg damit.

Demgegenüber wird das Auto regelmäßig benutzt, z.B. um morgens die Kinder zur Kita zu bringen, zur Arbeit zu fahren, einen Wocheneinkauf zu erledigen oder für Arztbesuche, Betreuung von Angehörigen und viele weitere Alltagsaufgaben. Das kurze Parken vor dem Haus ist auch notwendig u.a. für Pflegedienste, Handwerker und Lieferdienste.

Gleichberechtigung von Fahrradfahrern, durch Fahrradstraßen mit Halte- und Parkverboten, darf nicht Rücksichtslosigkeit gegenüber Anwohnern, Besuchern, älteren oder körperlich eingeschränkten Mitmenschen und Familien mit kleinen Kindern bedeuten. Dies befördert nur Frontenbildung und führt nur zur weiteren Spaltung der Gesellschaft. Gleichberechtigung heißt, dass alle eine faire Teilhabe an der Straße haben.

5. Fokus: Nerotalstraße und Gerhart-Hauptmann-Str.

In der Mitte der Nerotalstraße gibt es zudem den Ev. Kindergarten und das Gemeindezentrum der Ev. Kirchengemeinde Gonsenheim. Beim Kindergarten werden unter der Woche viele Kinder mit Auto morgens gebracht und mittags bzw. nachmittags abgeholt. Auch bei Veranstaltungen im Gemeindezentrum unter der Woche und am Wochenende kommen Teilnehmer mit dem Auto oder Teilnehmer mit Mobilitätsproblemen werden mit dem Auto gebracht und abgeholt, was die Parksituation insgesamt jetzt schon anspannt.

Zudem gibt es im ganzen Viertel zwischen Breite Straße und Elsa-Brändström-Straße zahlreiche Grundstücke (auch in der Gerhart-Hauptmann-Str. und Nerotalstraße), bei denen keine Möglichkeit zum Parken auf dem Grundstück besteht. Und selbst, wenn es einen Stellplatz gibt: Viele Häuser zählen mehrere Haushalte, besonders um- und ausgebaute, deren Bewohner mithin auf ein Parken auf der Straße angewiesen sind. Auch in Gonsenheim hat die Baudichte sehr zugenommen, sind private Gartenflächen geschrumpft. Dieser Trend sollte nicht durch Parkplatz-Vernichtung in Fahrradstraßen noch vorangetrieben werden.

Aus diesen Gründen sollten Gerhart-Hauptmann-Str. und Nerotalstraße als Fahrradstraße (3. Ebene) entfallen. Zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Kapellenstraße (beide als 1. Ebene angesehen) gibt es genügend Verbindungen zwischen der Breiten Straße und der Straße Am Sportfeld: Oranienstr. -

für Fahrradfahrer u. Fußgänger durchgängig, Adam-Riese-Str. / Waldstr., Nerotalstr., Maler-Becker-Str., Kirchstr., Jahnstr., die von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt genutzt werden können.

6. Fokus: Alternativen und Lösungen

Auch RadAberFair fährt gern Rad: Man muss allerdings genau überlegen und wir tun dies bereits, welche Straßen überhaupt als Fahrradstraße geeignet sind und wie eine sog. Fahrradstraße ausgestaltet wird.

Es gibt in Gonsenheim viele konsensfähige Gestaltungsmöglichkeiten– zum Beispiel

- Einbahnstraßen, die einheitlich von Kfz und Fahrrädern befahren werden;
gerne mit Vorrang für Radfahrer (mit Aufhebung des Gegenverkehrs für Fahrradfahrer)
- Überholverbot für Autos von Fahrradfahrern (siehe Grabenstraße)
- Schaffung alternativer Parkmöglichkeiten für Pendler und Besucher

Hinweis:

Es gibt eine Reihe Websites von Fahrrad-Spezialisten, weshalb wir unsere Anregungen allgemein zugänglich machen auf der Website radaberfair-mainz.de.

Wir befürworten direkte Kommunikation und würden uns über einen weiterführenden Austausch freuen. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne über www.radaberfair-mainz.de oder info@radaberfair-mainz.de zur Verfügung.

V.i.S.d.P. radaberfair-mainz.de

Fakten zu Gonsenheim

Gonsenheim gilt als beliebtester und am schnellsten wachsender Stadtteil von Mainz. Die gute Verkehrsanbindung und das vielfältige Versorgungsangebot im Zentrum um die Breite Straße machen es so attraktiv. Über 30 Arztpraxen haben sich hier niedergelassen, ebenso Apotheken, Optiker, Physio- und Fitness-Angebote, über 20 Lebensmittel-Geschäfte inklusive Wochenmarkt, Cafés und Restaurants, Boutiquen, Banken, Anwälte, Steuerberater und mehr. Zwei Schulen, Kitas, Buchläden und ein kleines Theater runden das Angebot ab.

Viele Mitarbeiter, Kunden und Patienten kommen täglich nach Gonsenheim, aus umliegenden Bezirken, aber auch von weit außerhalb, und viele davon sind aufs Auto angewiesen. Deshalb sind Parkplätze ein zentrales Thema. Noch funktioniert das Geben-und-Nehmen: Morgens fahren Anwohner zur Arbeit und geben Parkplätze frei, die dann von Pendlern und Kurzzeit-Besuchern genutzt und wieder freigegeben werden, bevor die Anwohner zurückkehren. Doch die Situation ist jetzt schon angespannt. Eine weitere Parkplatz-Verknappung hätte deutlich negative Auswirkungen, für die Menschen und für das wirtschaftliche Leben insgesamt.

Genau das ist hier ein großes Anliegen: Das „Herzstück“ von Gonsenheim nicht zu gefährden - für Fahrradstraßen, derer es nicht bedarf, weil das ganze Viertel von Breite Straße bis Am Sportfeld bereits ein verkehrsberuhigtes Viertel ist, mit Tempo 30 und Radverkehr auch entgegen der Einbahnstraßen. Man kann dem Radverkehr hier generell Priorität geben, ohne die Bedürfnisse Anderer einzuschränken.

Überblick über Unternehmen im Bereich Breite Straße

(Liste der Unternehmen auf Anfrage erhältlich)

Gesundheitsbranche insgesamt: 51

davon

Arztpraxen	31
Physio, Massage + Fitness	10
Medizin. Gewerbe (Apotheken, Optiker, Sanitätshaus)	10

Nahrung + Gastronomie insgesamt: 32

davon

Lebensmittel-Branche (Bäcker, Gemüse, Reformhaus etc.)	22
Gastronomie (Restaurants, Cafés etc.)	10

Service + Kultur insgesamt: 53

davon

Banken	5
Kanzleien:	3
Beratung+Vermittlung (Steuer, Versicherung, Reise etc.)	12
Einrichtung+Technik (Wohnbedarf, Elektronik, Handy, Foto etc.)	7
Bekleidung (Boutiquen, Schuhe, Reinigung etc.)	9
Kosmetik (Friseure, Drogerie etc.)	7
Bildung (Schulen+Kitas)	6
Kultur (Theater, Literatur, Medien)	4

RadAberFair

Stichwort Gehwegparken

Ausführungen zu Bedeutung und Auslegung eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) zu verbotswidrigem Gehwegparken (2024) sowie der Satzung der Stadt Mainz vom 21.9.2022 (Sichere Gehwege für Alle).

Es wird behauptet, dass ein **Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) zum Gehwegparken** eine Mindestbreite des Rest-Gehwegs von 1,50m vorschreibe, was eine Beseitigung des Gehwegparkens, auch bei eingezeichneten Parkflächen, zwingend erfordere. Deshalb will die Verwaltung auch in Straßen mit markierten Parkflächen zum aufgesetzten Gehwegparken in Gonsenheim und ganz Mainz diese Parkplätze entfernen. Diese Auslegung stimmt so nicht bzw. ist nicht rechtens.

1.

Erstens - Im **BVerwG, Urteil v. 6.6.2024**, 3 C 5.23, ging es um ein „verbotswidriges Gehwegparken“ (ohne markierte Parkflächen für Gehwegparken), was auf alle Straßen mit eingezeichneten Parkflächen, wie die Gerhart-Hauptmann-Str. sowie Nerotalstr. in Gonsenheim, nicht übertragbar bzw. anwendbar ist.

[BVerwG 3 C 5.23, Urteil vom 06. Juni 2024 | Bundesverwaltungsgericht](#)

2.

Zweitens - Das BVerwG führt zudem grundsätzlich aus, dass es keine erforderliche Rest-Gehwegbreite von 1,50m gibt und insbesondere vorhandene Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen sind:

„Insbesondere bei Begegnungen sind allerdings Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen. Eine Restgehwegbreite – etwa von 1,50 m –, deren Unterschreiten zwingend oder auch nur in der Regel zu einer erheblichen Beeinträchtigung führt, lässt sich nicht angeben. Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände.“ (Rn 46)

Im Fall vor dem BVerwG ging es um ein „verbotswidriges Gehwegparken“ (ohne markierte Parkflächen für Gehwegparken), wobei die Autos hintereinander parkten, ohne Ausweichmöglichkeit für Rollstuhlfahrer bzw. Kinderwagen und mit einer Rest-Gehwegbreite von weniger als 1,50m (Rn 47).

Demgegenüber sind in der Gerhart-Hauptmann-Str. sowie Nerotalstraße in Gonsenheim erfreulicherweise breite Bürgersteige gegeben, auf denen ein aufgesetztes Gehwegparken eingezeichnet und somit ordnungsgemäß erlaubt ist, und es bleibt genügend Platz daneben für Doppelkinderwagen und Rollstuhlfahrer mit Ausweichmöglichkeiten. Das erlaubte aufgesetzte Gehwegparken ist nämlich nicht durchgängig, sondern beträgt in der Regel 1-3 Autos, was Ausweichmöglichkeiten zwischen den Parkflächen eröffnet, welche die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigen und somit den Ausgleich der beteiligten Interessen als „Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände“ im Sinne des BVerwG darstellt.

Im Übrigen haben laut BVerwG-Urteil (im dortigen Fall) die Anwohner in ihrem Straßenabschnitt (auf ihrer Straßenseite) einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung, d.h. die Verwaltung ist verpflichtet, alle wesentlichen Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Die Behörde „muss die gegenläufigen Interessen in

der jeweiligen örtlichen Situation ermitteln und zu einem Ausgleich bringen. Hier muss sie auch die Auswirkungen ihrer Maßnahmen auf andere Straßen und deren Anwohner berücksichtigen; die Regelungen können dort erlaubtes Parken erheblich erschweren.“ Das Ermessen der Behörde ist dabei explizit nicht auf Null reduziert (Rn 48, 49, 55, 61).

3.

In der [Satzung der Stadt Mainz v. 21.9.2022 \(Sichere Gehwege für Alle\)](#) wird hinsichtlich des Gehwegparkens ein Mindestmaß der verbleibenden Restgehwegbreite im Sinne der Barrierefreiheit von 1,50 beansprucht. Die Satzung stammt aus der Zeit vor der Entscheidung des o.g. BVerwG (2024) und bezieht sich ausdrücklich auf die nicht-rechtskräftige Entscheidung der ersten Vorinstanz (VG Bremen 2021, Seite 2), welche bereits durch das Oberverwaltungsgericht (13.12.2022) abgeändert wurde, wonach die Behörde erneut über die Anträge der klagenden Anwohner entscheiden sollte, die einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung hätten (Rn 7).

Demgegenüber hat das BVerwG (2024) ausdrücklich festgestellt, dass es eine Mindest-Restgehwegbreite von 1,50 nicht gibt und Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen sind (Rn 46). Deshalb sollte diese Satzung im Lichte der höchstrichterlichen Rechtsprechung des BVerwG ausgelegt werden bzw. zur Klarstellung entsprechend angepasst werden. Demnach sollten Straßen mit markierten Gehwegparkplätzen, wie z.B. die Gerhart-Hauptmann-Str. und Nerotalstraße in Gonsenheim, einen Bestandschutz gegen Reduzierung von Parkplätzen genießen.

Bei der Ausgestaltung und Nutzung von Straßen gilt für alle Verkehrsteilnehmer das Gebot der Rücksichtnahme im Verkehr (§ 1 STVO), was einen angemessenen Interessenausgleich zwischen den Verkehrsteilnehmern gewährleisten soll (BVerwG aaO Rn 45), damit es nicht einseitig Maßnahmen zu Gunsten bzw. zu Lasten einer Gruppe von Verkehrsteilnehmern gibt. Mainz ist eine gewachsene Stadt aus der Römerzeit, deren Straßen man nicht rein mit Schablonen bewerten kann. Das Gebot der Rücksichtnahme gebietet vielmehr allen Beteiligten eine faire Teilhabe an der Straße.

V.i.s.d.P. radaberfair-mainz.de

Bürgerinitiative RadAberFair

RadAberFair ist ein Zusammenschluss von Bürgerinnen* und Bürgern*, die in Gonsenheim leben und die eines vereint: Wir schätzen das freundliche Miteinander in unserem Wohnviertel und wollen nicht riskieren, dass es aus seinem Gleichgewicht gerät für Ziele, die einer übergeordneten Logik folgen und hier gar nicht vonnöten sind.

Unsere Devise: Vorbeugen ist besser als Heilen und Mitreden besser als Schweigen. Deshalb: Bevor Beschlüsse gefasst und Fakten geschaffen werden, möchten wir, dass die Bürger beteiligt werden und zwar in einem ausgewogenen Verhältnis von Radfahr-Vereinen (bereits beteiligt) wie auch Ortsansässigen, Gewerbetreibenden und Beschäftigten.

Wir sind nicht parteipolitisch orientiert, sind weder Aktivisten noch Querulanten, sondern treten für Konsens und Common Sense ein: einfach für eine ausgewogene Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer. Wir sind nicht hierarchisch strukturiert, haben keinen Vorstand, keine Vorsitzenden oder Sprecher. Wir sind gleichberechtigt, stimmen uns ab und vertreten nur, was mehrheitlich beschlossen wird. Und: Wir werden immer mehr.

Viele von uns sind selbst mit dem Rad unterwegs und können bezeugen, wie gut und im Einklang mit Fußgängern und Autofahrern sich im zentralen Wohnviertel zwischen Breite Straße und Elsa-Brändström-Straße Radfahren lässt. Einzelne Straßen auf reinen Fahrrad- und Anlieger-Verkehr zu beschränken und dabei dringend benötigte Parkplätze zu vernichten, würde die Verkehrslast inklusive Schadstoff-Ausstoß und Lärm nur in anderen Straßen verschärfen. Das halten wir angesichts der guten Radfahr-Bedingungen in diesem homogenen und bereits verkehrsberuhigten Viertel (Tempo 30, Radfahren frei auch gegen die Einbahnstraßen) für unangemessen und sozial unausgewogen.

Radfahren fördern wo nötig, aber nicht dort, wo es unnötig Schaden anrichtet.
Rad Aber Fair!

** Zur besseren Lesbarkeit von Texten verzichten wir auf wiederholte Nennung der männlichen und weiblichen Formen und verzichten auch auf Wort-Unterbrechungen durch Doppelpunkt oder Sternchen. Keine Frage: Es sind stets Alle gemeint.*