



Antwort zur Anfrage Nr. 0728/2023 der Stadtratsfraktion PIRATEN & VOLT betreffend  
**Sachstand: Antrag 0942/2020 und 0944/2020 (PIRATEN & VOLT)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- 1. Welche konkreten Maßnahmen hat die Stadtverwaltung aus den Anträgen 0944/2020 und 0942/2020 bereits beschlossen und umgesetzt?*
- 2. Welche Maßnahmen, mit der die Stadtverwaltung am 03.06.2020 mit den Anträgen 0944/2020 und 0942/2020 beauftragt wurde, wurden bis jetzt noch nicht umgesetzt? Warum wurden diese noch nicht umgesetzt?*

Insbesondere unter Bezugnahme auf Antrag 0942/2020 wurde mit Beschlussvorlage 1307/2020 und ergänzender mündlicher Berichterstattung im Verkehrsausschuss am 08. September 2020 dargelegt, dass die Verwaltung grundsätzlich die Zielrichtung dieses Antrages teilt. Mit dem Vorhaben, ein gesamtheitliches und nachvollziehbares Radnetz im Mainzer Stadtraum auf- und auszubauen, verfolgt die Verwaltung seit Jahren die Weiterentwicklung der Radinfrastruktur. Seither wurden und werden im Sinne der nachhaltigen Förderung des Radverkehrs Maßnahmen umgesetzt und Qualitäten geschaffen, die von 2008 bis 2019 zur Verdopplung des Radverkehrsanteils im Binnenverkehr beitrugen. Dabei liegt der Fokus neben dem Ausbau von Radrouten insbesondere mithilfe von Markierungslösungen auch auf der Verbesserung der Radabstellsituation im Stadtgebiet. Die Verwaltung verfolgt die im Antrag geforderten Maßnahmen, insofern die Flächenverfügbarkeit dies hergibt.

Es sei nochmals darauf verwiesen, dass die Planungsspielräume der Radverkehrsführung in allen deutschen Kommunen grundlegend an die Bedingungen gebunden sind, die einerseits die Straßenverkehrsordnung (StVO) definiert sowie andererseits an die Platzverhältnisse, die von den Straßenräumen von Hauswand zu Hauswand vorgegeben sind. Diese Voraussetzungen stellen insbesondere die Realisierung der Radinfrastruktur in innerstädtischen Räumen wie denen der Stadt Mainz vor besondere Herausforderungen. So ermöglichen die engen Verhältnisse mit Platzbedarf für zu Fuß Gehende, Rollstühle und Kinderwagen sowie Bäume, Sitzbänke und Fahrradständen etc. in einigen Straßen keine Ausweisung von extra angelegten, baulich getrennten Radwegen. Zudem orientiert sich die Stadt Mainz mit Blick auf Standards und Qualitäten in der Umsetzung der Radverkehrsanlagen an den einschlägigen Regelwerken. Maßgebend dafür sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), welche die Basis für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen bildet. Die ERA definiert Regelmaße, die im Sinne einer zeitgemäßen wie auch qualitativen Radinfrastruktur sind. Damit ist sie eine gute Grundlage für die Planung sicherer Führungsformen des Radverkehrs und gewährleistet eine adäquate Qualität des Radfahrens. Dabei liegt der Fokus auf wichtigen Grundprinzipien, wie zum Beispiel auf ausreichende und verkehrssichere Dimensionierung, Sicherstellung des Sichtkontakts, kein Ausklammern von Problembereichen, Gewährleistung von Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs und Berücksichtigung der Belange von Fußgänger:innen usw.

Mit Orientierung an der ERA, müssten für einen zeitgemäßen und zukunftsfähigen Radweg mindestens 2,0 m je Fahrtrichtung zur Verfügung stehen. Je nach Fußverkehrsfrequenz sind

dem weitere 3,0 bis 5,0 m Gehwegbreiten hinzuzurechnen. Nicht nur im Hinblick auf Pkw-Verkehr, sondern auch unter Berücksichtigung des Linienverkehrs der Busse und dementsprechend im Sinne der Förderung des Gesamtsystems des Umweltverbundes sollte zudem eine Kernfahrbahn von 6,0 m verbleiben. In Summe bedürfen diese Maße Straßenräume von ca. 16,0 m, die der historische Bestands-Stadtraum von Mainz oftmals nicht hergibt. Daher bieten Schutzstreifen und Radfahrstreifen sowie insbesondere auch Fahrradstraßen eine gute Alternative für den Ausbau der Radinfrastruktur.

An die Einrichtung sogenannter „Fahrradhighways“ bzw. Radschnellwege sind ebenfalls gewisse Qualitätskriterien geknüpft, die die Flächenverfügbarkeit der Stadt Mainz kaum hergibt. Da hierfür mindestens 4,0 m breite Wege auf einer Mindestlänge von 3 km vorzusehen sind, ist das für das Mainzer Stadtgebiet nicht abzubilden.

Für eine nachhaltige und insbesondere zukunftsfähige Radverkehrsförderung ist Kommunikation, Information und Öffentlichkeitsarbeit ein weiterer essentieller Schlüsselbaustein. Vorgenannte Hintergründe müssen transparent und nachvollziehbar vermittelt werden und sich in ein gesamtheitliches sowie einheitliches Radnetz einfügen. Hierfür wurde mit der Gründung der Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußverkehrsfreundlicher Kommunen (AGFFK) am 05. Mai 2023 ein Meilenstein für die Weiterentwicklung der Rad- und Fußverkehrsfreundlichkeit in rheinland-pfälzischen Kommunen gelegt.

Darüber hinaus verfolgt die Stadt Mainz mit der Erarbeitung des „Radkonsens“ genau die Zielrichtung der Nachvollziehbarkeit und Einheitlichkeit der Radinfrastruktur in Mainz – ergänzt um die Schaffung von Standards und Qualitäten für den Fußverkehr. Durch die ausgewogene Kombination des Bypad-Audits und der ergänzenden Erarbeitung des Radnetzes in Bürger:innenbeteiligung können gemeinsam messbare Ziele wie auch Strecken und Prioritäten der Radroutenwahl entwickelt werden. Dies steht ganz im Sinne der Zielsetzung des Antrags 0942/2020.

Die Inhalte und Vorgehensweise des „Radkonsens“ wurden im Verkehrsausschuss am 12.05.2022 vorgestellt und nach Erstellung der Ausschreibungsunterlagen gemeinsam mit der Vergabestelle im April 2023 veröffentlicht. Entsprechend liegen die Unterlagen der sich bewerbenden Büros Anfang Juni 2023, woraufhin sich das Auswahlverfahren anschließt. Für den Verkehrsausschuss am 27. September 2023 ist der mündliche Bericht zum weiteren Vorgehen und die Vorstellung der externen Mitarbeiter:innen vorgesehen, dem sich der Start des Bypad-Audits unmittelbar anschließt (Vgl. Abbildung 1: Ablaufschema Radkonsens). In der gleichen Sitzung wird die Erweiterung der sogenannten „HBR-Beschilderung“ vorgestellt, der die derzeitige Überarbeitung und Ergänzung der radwegweisenden Beschilderung (weiße Schilder mit grüner Schrift) durch ein externes Büro zugrunde liegt.



Abbildung 1: Ablaufschema Radkonsens

Die aktuell laufende Ausschreibung des Radkonsens sieht die beiden Bausteine Bypad-Audit und Radnetz in zwei Losen vor. Um die Fortschritte der letzten Jahre transparent darstellen zu können sowie weitere Entwicklungen aufzuzeigen und Trends zu erarbeiten, sucht die Stadt Mainz eine:n Bypad Auditor:in mit fachlicher Unterstützung zur Durchführung des Bypad Audits. Neben der Erhebung des Status-Quo sowie der Formulierung zukünftiger Ziele in der Rad-

verkehrsförderung liegt der Fokus auch auf der Erhebung und Formulierung dieser Qualitäten für den Fußverkehr. Dabei sollen Belange und Bedarfe beider Mobilitätsarten, wie im Bypad typisch auf der gemeinsamen Erarbeitung dieser Schritte mit Verwaltung, Politik und Interessenvertretungen basieren. Dabei soll der/die Auditor:in Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit Kommunen haben, deren Bevölkerungszahl über 150.000 Einwohnenden liegt sowie fundierte Kenntnisse des für Deutschland geltenden Straßenverkehrsrechts haben. Ziel des Audits ist gemäß des üblichen Bypad-Verfahrens die Untersuchung der Radverkehrspolitik unter Berücksichtigung des Fußverkehrs entsprechend der Qualitätskette aus den neun Modulen:

- a) Vorbereitung:
  1. Anforderungen der Radfahrenden und Fußgänger:innen
  2. Steuerung der Politik und Koordinierung
  3. Strategie und Konzepte
  4. Finanzen und Personal
- b) Aktivitäten:
  5. Infrastruktur, Sicherheit und Barrierefreiheit
  6. Information und Erziehung
  7. Kommunikation und Partnerschaften
  8. Ergänzende Maßnahmen
- c) Monitoring:
  9. Evaluation und Wirksamkeit

Hierbei wird entsprechend des Audit Vorgehens der momentane Stand der Radverkehrspolitik in jedem Modul bewertet und einer Entwicklungsstufe zugeordnet. Ausgehend von diesen Entwicklungsstufen sollen anschließend weitere Ziele in einem Qualitätsplan definiert werden. So kann eine Grundlage geschaffen werden, die Entwicklung der Radverkehrspolitik in jedem einzelnen Modul systematisch zu beobachten und laufend zu verbessern. Gleiches gilt für die Entwicklung der Fußverkehrspolitik.

Dem schließt sich die Erstellung des Radnetzes an, unter Berücksichtigung des in bürgerschaftlichen Engagements erstellten „Mapathons“ sowie den bereits zu Grunde liegenden Planungen. Mit dem Ziel, eine attraktive Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad zu verbessern, gilt es, die bestehenden und geplanten Maßnahmen zu bündeln und in Form einer integrierten Gesamtstruktur darzustellen. Durch die Kombination der Konzepterstellung, Durchführung des Bypad Audits sowie einer umfassenden Bürgerbeteiligung während des Prozesses wird Mainz zu einer transparenten Erarbeitung des Radnetzes gelangen. Die Einbindung der Ergebnisse des Bypads und der partizipative Ansatz durch Bürger:innenbeteiligung soll die erfolgreiche Etablierung des Radnetzes im Stadtraum sicherstellen. Dabei greift das Radnetz in seinen Grundzügen folgende thematische Schwerpunkte auf:

#### Radinfrastruktur

- Übergeordnete Radinfrastruktur mit Netzgedanken
  - überörtliche Anbindung an bestehende und geplante Pendlerradrouen, Radschnellverbindungen, Radwege usw. unter Berücksichtigung bestehender Konzepte von Land und Nachbarkommunen
  - Verbindung der Stadtteile in Achsenform als übergeordnete Stadtteilradrouen mit Anschluss an die Innenstadt
  - Netzplanung und im Netz angestrebte Qualitäten (RIN)
- Innerstädtische Radinfrastruktur in Wechselbeziehung zu bestehenden und geplanten Verkehrsbeziehungen
  - Querverbindungen der Stadtteile und Stadtgebiete
  - Einbeziehung aller neu geplanten Siedlungen und Stadterweiterungen
  - Lückenschlüsse im bestehenden Netz aufzeigen
  - Aufzeigen und Maßnahmenarbeitung des Bereichs Radabstellanlagen
  - Priorisierung notwendiger Radverkehrsverbindungen
  - Berücksichtigung der Bedeutung von Wirtschaftswegen als Radverbindungen
- Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten und Kreuzungen

- Betrachtung des Bereichs Fahrradparken mit Fokus auf Bahnhöfe und schienengebundene Haltepunkte sowie quartiersnahe Sammel- und Lastenradparken
- Radwegweisung im gesamten Stadtgebiet

Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit, Information

- Erarbeitung von Empfehlungen für Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
- Einzelaktionen zur Bewerbung des Radfahrens

Bürger:innenbeteiligung

Im Ergebnis sorgt dieses Komplettprogramm dafür, dass Auf- und Ausbau der Radinfrastruktur künftig transparent strategisch und konzeptionell nachvollziehbar ist und auf qualitativ messbaren Zielen aufbaut.

In diesem Sinne hat sich auch das mittlerweile voll besetzte fahrRad-Büro aufgestellt, in dem nun sechs Mitarbeiter:innen die Radverkehrsförderung in Mainz bearbeiten. Dieses Team hat während seiner Einarbeitungszeit auch weitere Infrastrukturmaßnahmen vorangetrieben, zu denen beispielsweise neben der Planung der Radquerung über die Windmühlenstraße zwischen Zitadellenweg und „Eisgrub-Serpentine“ auch die Erweiterung der Fahrradstraßen in der Oberstadt sowie Mombach und Neustadt zählen. Ebenso Machbarkeitsstudien zu Radschnellverbindungen Wiesbaden-Mainz und Frankfurt-Mainz, Erarbeitung der Pilotstrecke Henkackerweg für smarte Beleuchtung, Ausweitung des Radbügelkonzeptes inkl. Zusammenarbeit mit Schulen, Überarbeitung des radwegweisenden Beschilderungsnetzes und vor allem auch begleitende Planungen zum Straßenbahnausbau Binger Straße sowie Innenstadterschließung und HKV – um nur einige repräsentative Projekte anzuführen.

Die im Antrag angeführten Punkte wurden und werden wie folgt weiterbearbeitet, dabei gilt die zuvor geschilderte Berücksichtigung der verfügbaren Flächen:

I. Hauptbahnhof:

Eine Trennung der Verkehrsarten ist aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht sinnvoll, die Verbesserung der wegweisenden Beschilderung erfolgt im Rahmen der Fortschreibung der HBR-Beschilderung.

II. Kaiserstraße:

Wird im Zuge der Erarbeitung des Radnetzes sowie ggf. Synergien zur Radschnellwegführung Wiesbaden-Mainz weiterentwickelt.

III. Große Bleiche/Münsterplatz:

Wird im Zuge der Planung Lückenschluss Straßenbahnführung über die Binger Straße angepasst.

IV. Kreuzung Saarstraße/Albert-Schweitzer-Straße:

Wird im Rahmen der Erarbeitung des Radnetzes auf Optimierungspotential geprüft.

V. Rampen für Radverkehr an der Kaiserbrücke:

Der Wettbewerb zur barrierefreien Erschließung der Kaiserbrücke ist abgeschlossen, aktuell läuft das Verhandlungsverfahren. Im Sinne der Barrierefreiheit (maximale Steigung von 6%) muss die Erschließung „spindelartig“ sein, eine Rampenlösung wäre mit den Kriterien der Barrierefreiheit nicht vereinbar.

VI. Radweg am Rhein

Eine Trennung der Verkehrsarten ist aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht sinnvoll. Untersuchungen erfolgten auch im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung Wiesbaden-Mainz, Vertiefung im Rahmen des Radnetz vorgesehen.

VII. Kaiser-Wilhelm-Ring

Untersuchungen erfolgten auch im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung Wiesbaden-Mainz, Vertiefung im Rahmen des Radnetz vorgesehen.

VIII. Südbrücke

Untersuchungen erfolgten auch im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung Frankfurt-Mainz, Vertiefung im Rahmen des Radnetz vorgesehen.

IX. Rheinstraße/Rheinallee

Wird im Rahmen der Erarbeitung des Radnetzes auf Optimierungspotential geprüft.

X. Fahrradhighways

Wird im Rahmen der Erarbeitung des Radnetzes unter Berücksichtigung gegebener Flächen geprüft mit Blick auf Machbarkeitsstudien zu Radschnellverbindungen Wiesbaden-Mainz oder Frankfurt-Mainz sowie die Pendlerradroute Bingen-Ingelheim-Mainz.

XI. Zustand Rhein-Radweg Weisenau Laubenheim

Wird im Rahmen der Erarbeitung des Radnetzes auf Optimierungspotential geprüft.

XII. Weisenauer Str./Wormser Str.

Wird im Rahmen der Erarbeitung des Radnetzes auf Optimierungspotential geprüft.

XIII. Trasse Unimedizin-Weisenau/Portlandstraße

Wird im Rahmen der Erarbeitung des Radnetzes auf Optimierungspotential geprüft.

3. *Wurde bereits ein externes Büro, wie in 0944/2020 Punkt 2 gefordert, beauftragt? Wenn ja, welches und wie sehen die Fortschritte dort aus? Wenn nein, warum nicht und wann ist mit einer Beauftragung zu rechnen?*

Die Ausschreibung wurde vorbereitet, dann jedoch aufgrund der Planungen zur Binger Straße und der Radschnellverbindung aus Wiesbaden zurückgestellt und an diese Entwicklungen angeknüpft.

Mainz, 16. Mai 2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete