



Antwort zur Anfrage Nr. 1211/2025 der Volt-Stadtratsfraktion betreffend  
**Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr in Mainz**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

*1. In den vergangenen Jahren wurden bereits spezielle Radverkehrsampeln in Mainz installiert. An welchen Standorten befinden sich diese und nach welchen Kriterien wurden sie ausgewählt?*

In den vergangenen Jahren wurden an verschiedenen Knotenpunkten im Stadtgebiet Mainz spezielle Radverkehrssignale eingerichtet. Hierzu zählen unter anderem stark frequentierte Übergangspunkte im Innenstadtbereich wie Parcusstraße/Gärtnergasse, Kaiserstraße/Bauhofstraße, Windmühlenstraße/Drususwall, Windmühlenstraße/Eisgrubweg, Binger Straße/Römerwall sowie Hauptstraße/Liebigstraße.

Die Auswahl erfolgte auf Grundlage verkehrsplanerischer Kriterien: maßgeblich sind hierbei die Stärke des Radverkehrsaufkommens, das Konfliktpotenzial mit dem motorisierten Individualverkehr sowie die Notwendigkeit einer klaren und eigenständigen Signalisierung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

*2. Plant die Stadtverwaltung die Einrichtung weiterer Radverkehrsampeln? Wenn ja, wo und in welchem zeitlichen Rahmen?*

Im Zuge der Umsetzung des „Radnetz Mainz“ sowie begleitender Straßenbaumaßnahmen ist die Einrichtung zusätzlicher Radverkehrssignale vorgesehen.

Die Umsetzung erfolgt sukzessive und in Abhängigkeit von den jeweiligen Detailplanungen sowie den baulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen. Ein verbindlicher Zeitplan ergibt sich aus den konkreten Projektfortschritten, beispielsweise auch im Zusammenhang mit dem Straßenbahnausbau oder der Ausweisung weiterer Fahrradstraßen.

*3. Gibt es Planungen zur Ausstattung von Kreuzungen mit Haltegriffen oder Anlehneinrichtungen für Radfahrende, um den Komfort und die Sicherheit beim Anhalten zu verbessern?*

Die Stadtverwaltung hat in der Vergangenheit die Erprobung von Haltegriffen an signalisierten Knotenpunkten vorgenommen. Die gesammelten Erfahrungen haben gezeigt, dass sich diese Einrichtungen nicht bewährt haben. Ausschlaggebend hierfür waren sowohl erhöhte Wartungs- und Reinigungserfordernisse als auch ein nur marginaler praktischer Nutzen für die Mehrzahl der Radfahrer:innen. Zudem wurden sicherheitsrelevante Aspekte festgestellt, beispielsweise durch instabile Anfahrvorgänge. Effektiv eignen sich auch die wenigsten Ampelmasten für die Installation der Haltegriffe.

Vor diesem Hintergrund wird die Ausstattung von Signalanlagen mit derartigen Vorrichtungen seitens der Verwaltung nicht weiterverfolgt. Die Verbesserung von Komfort und Sicherheit beim Anhalten erfolgt vielmehr durch wirksame Maßnahmen wie die Herstellung großzügiger Aufstellflächen, die Optimierung der Radverkehrsführungen sowie die Integration intelligenter Signalsteuerungen.

*4. Welche weiteren Infrastrukturmaßnahmen speziell für den Radverkehr (z. B. verbreiterte Radwege, gesonderte Aufstellflächen, intelligente Ampelschaltungen) sind aktuell in Planung oder in Umsetzung?*

Zentrale Grundlage für die künftige Entwicklung bildet das Radnetz Mainz, welches den strategischen Rahmen für die Radverkehrsförderung setzt. Im Zuge der weiteren Planung und Umsetzung stehen neben Lückenschlüssen und der Schaffung von Stadtteilradrouten auch Beschilderung, Radparken und Radservice im Fokus.

Die genannten Maßnahmen werden nicht isoliert, sondern in engem Bezug auf die übergeordneten Ziele des Radnetzes sowie die strategische Einbettung in den Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) entwickelt und umgesetzt.

Aktuell werden neben der Erarbeitung des Bypad Audits und des Radnetz Mainz die weiteren Planungsschritte für den barrierefreien Anschluss der Kaiserbrücke vertieft. Das Radbügelprogramm wird kontinuierlich fortgeschrieben, sodass stetig weitere Radbügel im gesamten Stadtgebiet bedarfsorientiert installiert werden können. Darüber hinaus wird die fahradfreundliche Gestaltung des Modalfilters in der Großen Bleiche zwischen Bauhofstraße/Flachmarktstraße und Peter-Altmeier-Allee geplant sowie die Radinfrastrukturverbindung zwischen Bleichenviertel und Binger Straße. Grundsätzlich ist der Straßenbahnausbau in der Binger Straße sowie im Rahmen von Teilprojekt 2 (Innenstadt) und Teilprojekt 3 (Anbindung Heiligkreuzviertel) von Planungen für die begleitende Radinfrastruktur unterstützt. Ebenso wird derzeit die Planung der Fahrradstraße in der Altkönigstraße finalisiert.

*5. Nach welchen Kriterien werden Standorte für solche Maßnahmen priorisiert?*

Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgt auf Grundlage einer Netzlogik, die mit dem Radnetz Mainz definiert wurde. Ausschlaggebend sind hierbei insbesondere:

- Zugehörigkeit der jeweiligen Verbindung zu einer Netzkategorie
- Sicherheitsaspekte, insbesondere Unfallhäufigkeiten sowie potenzielle Konfliktpunkte mit anderen Verkehrsarten,
- Höhe des bestehenden und prognostizierten Radverkehrsaufkommens,
- Anbindung relevanter Zielpunkte wie Bildungseinrichtungen, Quartiersentwicklungen,
- ÖPNV-Knoten sowie gewerbliche Standorte,
- Förderfähigkeit durch Programme von Bund und Land,
- Synergien mit weiteren städtischen Infrastrukturprojekten, insbesondere im ÖPNV- und Straßenbau.

Durch diese systematische Vorgehensweise wird gewährleistet, dass Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr nicht als Einzelprojekte, sondern als Teil eines gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes umgesetzt werden.

Die Stadt Mainz verfolgt mit dem Radnetz Mainz und der Verzahnung mit dem SUMP das Ziel, den Radverkehr als gleichwertigen Bestandteil des städtischen Mobilitätssystems nachhaltig zu stärken. Dabei liegt der Schwerpunkt auf Maßnahmen, die eine Steigerung von Sicherheit, Komfort und Leistungsfähigkeit bewirken. Damit wird eine zukunftsfeste, transparente und strategisch abgestimmte Radverkehrsinfrastruktur aufgebaut.

Mainz, 2. September 2025

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete