

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

|                           |                     |                             |
|---------------------------|---------------------|-----------------------------|
| öffentlich                |                     | Drucksache Nr.<br>1899/2025 |
| Amt/Aktenzeichen<br>61/68 | Datum<br>18.12.2025 | TOP                         |

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 13.01.2026

| Beratungsfolge Gremium  | Zuständigkeit | Datum      | Status |
|-------------------------|---------------|------------|--------|
| Ausschuss für Mobilität | Vorberatung   | 21.01.2026 | Ö      |
| Stadtrat                | Entscheidung  | 04.02.2026 | Ö      |

**Betreff:**  
Ausbau der Radabstellanlagen im Mainzer Stadtgebiet

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 23. Dezember 2025

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete

Mainz, 16. Januar 2026  
gez. Haase

Nino Haase  
Oberbürgermeister

## Beschlussvorschlag:

Der **Ausschuss für Mobilität** nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung und die geplante Finanzierung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen aus Mitteln der Stellplatzabläse zur Kenntnis und empfiehlt **dem Stadtrat** den Beschluss des Ausbaus und der geplanten Finanzierung.

## Sachverhalt

Die Stadt Mainz steht zunehmend vor der Herausforderung, das Angebot für Radfahrende weiter auszubauen. Es gilt, den Stadtraum lebenswert zu erhalten und zukunftsgerecht weiterzuentwickeln. Damit einhergehende Aufgaben sind beispielsweise in den Masterplänen der Stadt zu Luftreinhaltung, Lärm, 100 % Klimaschutz und Green City festgehalten. Diese verfolgen insgesamt Ziele, die Emissionen und Geräusche wirkungsvoll reduzieren und damit die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt nachhaltig verbessern. Der Bereich der Mobilität und insbesondere der Radverkehr spielen dabei eine entscheidende Rolle. Die Entwicklung der Radverkehrszahlen in den letzten Jahren unterstützt den in diesem Zusammenhang zu forcierenden Trend zur Multimodalität. Mit einem Anteil von knapp 31 % am innerstädtischen Radverkehr (Anstieg innerhalb von 3 Jahren um 6 %) legt fast jede und jeder Dritte die Wege in der Stadt mit dem Fahrrad zurück. Auch die aktuelle Statistik zum anteiligem Besitz von Pedelecs und E-Bikes in Mainz in Höhe von 22 % und somit einer Steigerung von ca. 10 % im Vergleich zum Jahr 2019 (12 %) fordert ein weiterhin konsequentes Anbieten sicherer Anschlussmöglichkeiten, um die Rad-Mobilität attraktiv und komfortabel zu gestalten und damit den Umstieg nachhaltig zu fördern. Trotz stetigem Ausbau in den letzten Jahren, insbesondere auch der bereits umgesetzten Radbügelpakete aus den Jahren 2019-2020 und 2022-2024, ist nach wie vor ein Mangel an Radparkplätzen in allen Mainzer Stadtteilen festzustellen. Dies wird zunehmend auch durch Hinweise von Bürger:innen sowie zahlreichen Anträgen aus verschiedenen Ortsbeiräten bestätigt.

Hinzu kommt die vermehrte Nachfrage nach Lastenradparkplätzen im Stadtgebiet u.a. auch vom Einzelhandel und Bürger:innen mit fehlenden Parkmöglichkeiten in Hinterhöfen. Hierfür werden Radbügel mit entsprechender StVO-Beschilderung und Bodenmarkierung verbaut, um eine Fehlnutzung durch konventionelle Fahrräder zu vermeiden und ein sicheres Anschließen der zumeist hochpreisigen Lastenräder zu gewährleisten. Unterstützt wird dies durch die Aufnahme von Lastenradparkplätzen und deren möglicher Beschilderung in der aktuell gültigen Fassung der Straßenverkehrsordnung. Lastenradparkplätze dieser Art sind im Stadtgebiet platziert und werden nach ca. vier Jahren Erfahrung zweckgerecht angenommen und genutzt.

Im Bereich wichtiger Umstiegspunkte wie z.B. ÖPNV-Knotenpunkte, relevanter schienengebundener Bahnhöfe und innerstädtisch eng bebauter Quartiere mit fehlenden Hinterhöfen wird ein Mangel an gesicherten Radabstellanlagen mit Einschließmöglichkeit festgestellt. Hier besteht eine hohe Nachfrage nach abgeschlossene Abstellanlagen mit Zugangskontrolle, um das Fahrrad von Pendler:innen über einen längeren Zeitraum oder für regelmäßige Fahrten gesichert einzuschließen. Insbesondere für diese Nutzungsgruppen stellt ein andernfalls unzureichender Diebstahlschutz ein wesentliches Hemmnis für die regelmäßige Nutzung des Fahrrads in Kombination mit dem ÖPNV dar.

Derzeit werden aufgrund bestehender Lücken im städtischen Netz der Radabstellanlagen weiterhin Fahrräder an allen denkbaren Stellen im öffentlichen Raum angeschlossen (Laternen, Straßenschilder, Poller, etc.). Das beeinträchtigt nicht nur das Stadtbild, es kann insbesondere für Menschen im Rollstuhl oder Eltern mit Kinderwagen o. ä. zu einer erhöhten Unfallgefahr führen. Zudem werden vereinzelt die schmalen Gehwege in den alten Ortskernen der Stadtteile durch ungeordnet abgestellte Räder eingeengt, sodass ein ungehindertes Durchkommen erschwert wird. Darüber hinaus können auch mobilitätseingeschränkte Personen die Gehwege nicht mehr ordnungsgemäß benutzen, weshalb sie auf die Fahrbahn oder die andere Straßenseite ausweichen müssen und damit erhöhte Unfallgefahr besteht. Hinzu kommt das Sicherheits- und Verletzungsrisiko für sehbehinderte und blinde Menschen.

## Lösung

Ein attraktives Angebot zum Abstellen von Fahrrädern bietet gerade für Ziele in der zentralen Innenstadt einen Anreiz, auf die Nutzung des PKWs zu verzichten. Angesichts der gestiegenen Radverkehrsanteile ist die Stadt aufgefordert, ihren Bürger:innen auch die Fortbewegung mit dem Rad möglichst komfortabel und sicher zu gestalten. Neben der Entlastung von Schadstoffemissionen reduziert dies auch den Bedarf an Parkplatzflächen im öffentlichen Raum sowie in den Parkhäusern. Zudem kann die Stadt mit dem Aufstellen zusätzlicher Fahrradabstellanlagen die Unfallgefahr an z.B. notwendigen Sichtachsen minimieren und ihrer Verkehrssicherungspflicht sowie den Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz nachkommen. So werden bisher erfolgreich Synergieeffekte genutzt, indem z.B. Radbügel an Stellen ergänzt werden, wo Kfz widerrechtlich parken und bspw. an Einmündungen und Fußgängerüberwegen die Sicht einschränken. Dieses Vorgehen findet insbesondere auch im Rahmen der Schulwegsicherung Anwendung. In enger Zusammenarbeit mit der Gebäudewirtschaft Mainz werden zudem auch im Umfeld weiterführender Schulen regelmäßig Standorte für Radabstellanlagen geprüft und installiert. Hierzu gab es bereits in den letzten ca. fünf Jahren viele gemeinsame koordinierende Ortstermine an Schulen in vor allem hochverdichteten Gebieten.

Die stark zunehmende Nutzung des Fahrrades als gleichzeitiges Fortbewegungs- und Transportmittel kann helfen, die Ziele, insbesondere des Masterplan 100 % Klimaschutz zu erreichen. Um einen Umstieg auf das Fahrrad umfänglich fördern zu können, ist neben dem Ausbau von konventionellen Radbügeln auch der gezielte Ausbau von Lastenradstellplätzen sowie die Errichtung von abgeschlossenen Radabstellanlagen erforderlich. Sammelschließanlagen mit Zugangskontrolle stellen hierbei einen qualitativen Ausbau dar, insbesondere an schienengebundenen Umstiegsstellen, da sie eine sichere Nutzung des Fahrrads als Zubringer zum ÖPNV ermöglichen und damit die Multimodalität stärken. Diese Anlagen entsprechen zugleich den Zielsetzungen bundesweiter Förderprogramme zur Förderung klimafreundlicher Mobilität.

Des Weiteren ist es nötig, vorhandene Abstellanlagen, die nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen, gegen neue und somit zeitgemäße zu ersetzen und zu erweitern. Es kommt immer wieder vor, dass Fahrräder (Vorderräder) durch die alten Fahrradständer beschädigt werden. Auch der Diebstahlschutz ist bei den veralteten Modellen deutlich geringer, da der Rahmen nicht angeschlossen werden kann. Durch die Konstruktion des einheitlichen Mainzer Fahrradbügels aus Edelstahl ist es möglich, sowohl kleine, als auch große Fahrräder sicher und standfest zu fixieren.

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, in der ersten Jahreshälfte 2026 die notwendigen Ausschreibungen für Material und Einbau durchzuführen, um damit ab der zweiten Jahreshälfte 2026 über 400 weitere Abstellanlagen in Form von Radbügeln sowie erste Sammelschließanlagen im Stadtgebiet zu installieren. Im Fokus stehen dabei neben vor allem innerstädtischen Zielen, die vom Radverkehr hochfrequentiert sind, auch Ziele der angrenzenden Stadtteile mit Zielfunktion. Die Belange der Stadtgestaltung, des Grün- und Umweltamts und der Denkmalpflege, Feuerwehrezufahrten und Fluchtwege u.a. werden im Rahmen der Standortkoordinierung berücksichtigt. Weiterhin können zusätzliche Radbügel an einer Vielzahl von Standorten die Verkehrssicherheit unterstützen. Hierfür wird erfahrungsgemäß ein pauschaler Anteil von 50-80 Radbügeln pro Charge für die Verkehrssicherheit und den Austausch vorgehalten, um im Bedarfsfall schnell reagieren zu können.

Mit den Hinweisen der Bürger:innen, der Ortsbeiräte und der Fachverwaltung werden die Standorte je nach Nutzungsdruck und Netzzusammenhang der Zielpunkte priorisiert. Bereits in der letzten Charge wurden übergreifende Zielpunkte wie z.B. Spielplätze, Friedhöfe oder größere Erholungsbereiche gesammelt für das Stadtgebiet betrachtet und mit aufgenommen. In einem nächsten Schritt werden die bisher vorliegenden Optionen koordiniert und auf ihre endgültige Realisierung im Hinblick auf Leitungen (Gas, Strom, Telekom, etc.), Stadtbild, Grünflächen, Flucht- und Rettungswege, Barrierefreiheit und Denkmalschutz hin geprüft. Nach erfolgreicher Koordinierung können die Radabstellanlagen mit Hilfe eines extern ausgeschriebenen Unternehmens perspektivisch ab Spätsommer 2026 an den entsprechenden Stellen im Stadtraum verortet werden.

## Alternativen

Der Verzicht auf ein Angebot adäquater Radabstellanlagen führt zu einer Zunahme wild abgestellter Fahrräder im öffentlichen Raum sowie einem möglichen Verzicht auf das Verkehrsmittel Fahrrad. Dies verschärft die negativen Auswirkungen auf das Stadtbild, Sicherheitsrisiken für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie die Erhöhung von Treibhausgasen durch die alternative Wahl motorisierter Fahrzeuge. Zudem werden höherwertige Räder weniger genutzt und damit eine moderne, komfortablere Radnutzung als wichtiger Baustein in der Radverkehrsförderung verhindert.

## Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

keine

### Finanzielle Auswirkungen:

Für die angestrebte Anzahl der Radabstellanlagen (450 Radbügel) inkl. Einbauhülsen fällt ein Anschaffungspreis von ca. 135.000 € an. Die Montage inkl. teilweise notwendiger Maßnahmen zur Flächenherstellung wird mit ca. 165.000 € kalkuliert. Die im Stadtgebiet zu installierenden Sammelschließanlagen bzw. abschließbaren Radparkbereiche u.a. am Bahnhof Römisches Theater und am Bahnhof Laubenheim belaufen sich nach aktuellen Kalkulationen auf ca. 250.000 € inkl. Vorarbeiten und Flächenherstellung. In Summe werden 550.000 € für die Errichtung von Radabstellanlagen in Form von Radbügeln und Sammelschließanlagen im voraussichtlichen Zeitraum 2026/2027 benötigt.

Aus den Einnahmen der Stellplatzablöse stehen Mittel in ausreichender Höhe zur Verfügung und können mit dem Angebot für das Radparken zweckgebunden verwendet werden.

Ergänzend wird geprüft, inwieweit für Teile der vorgesehenen Maßnahmen Fördermittel aus der Kommunalrichtlinie des Bundes (Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität, Ziffer 4.2.5 c – Errichtung von Radabstellanlagen im Rahmen der Bike+Ride-Offensive) in Anspruch genommen werden können.

Die Verwaltung wird hierzu eine förderrechtliche Prüfung vornehmen und diese mit dem zuständigen Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit abstimmen, um die konkrete Förderfähigkeit der geplanten Radabstellanlagen insbesondere im Bereich von Sammelschließanlagen an schienengebundenen Umstiegspunkten zu klären.

Eine mögliche Förderung kann zu einer Reduzierung des städtischen Eigenanteils beitragen, der Ausbau der Radabstellanlagen ist jedoch unabhängig von einer Förderzusage vorgesehen und durch Mittel aus der Stellplatzablöse gesichert.

## Auswirkungen auf den Klimaschutz

Das Vorhaben wirkt sich fördernd auf eine umweltverträgliche Mobilität aus. Mit einer sichtbar und nutzbaren Erhöhung der im Stadtgebiet Mainz geplanten Abstellanlagen für Fahrräder wird systematisch eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf klimafreundliche Fortbewegungsarten verfolgt, wodurch Verkehrsemissionen reduziert werden.

## Finanzierung