

3x11 Ziele zum Fuß- und Radverkehr in Mainz

Auf Basis des Masterplan 100 % Klimaschutz (Fortschreibung 2022) sowie des Green City Masterplan Mainz M³ (2018) und des Luftreinhalteplans (Fortschreibung 2016 – 2020) richtet die Stadt Mainz ihren Blick auf die gesamtheitliche und zukunftsfähige Gestaltung der Mobilität. Im Mittelpunkt steht dabei die umfassende Förderung des Fuß- und Radverkehrs als wichtige Bausteine für lebenswerte Städte.

Der vorhandene Verkehrsraum wird so gestaltet, dass er allen Menschen fair zugutekommt. Künftig sollen Flächen sicher und bedarfsorientiert verteilt werden, um eine moderne Mobilitätskultur zu schaffen, die gesellschaftliche Vielfalt und Bedürfnisse berücksichtigt. Ziel ist es, gehen und radeln nicht nur attraktiver zu machen, sondern auch als zentrale Säulen eines klimafreundlichen Verkehrs in Mainz zu stärken. Dabei stehen gegenseitiger Respekt und Rücksichtnahme im Mittelpunkt. Wenn alle Nutzer:innen Verständnis füreinander haben können, kann das Miteinander auf den Straßen und Wegen harmonisch und konfliktarm gelingen.

Die konsequente Förderung von Fuß- und Radverkehr bedeutet, dass Flächen in der Stadt Mainz bei Bedarf zugunsten der aktiven Mobilität neu verteilt oder umgestaltet werden. Es liegt auf der Hand, dass das mitunter zu unterschiedlichen Interessen und Diskussionen führen kann. Genau hier setzt Mainz auf aktive Beteiligung: In transparenten Austauschformaten werden Meinungen und Wünsche aus der Bevölkerung frühzeitig eingebunden und mögliche Herausforderungen offen angesprochen. Auch Zusammenhänge und mögliche Zielkonflikte werden klar benannt.

Seit 2020 liegt die Zuständigkeit für die Förderung des Radverkehrs in der Mainzer Stadtverwaltung beim fahrRad Büro (zuvor seit Ende der 1980er beim alleinigen Radfahrbeauftragten). Dort werden die strategische und konzeptionelle Ausrichtung, die Radverkehrsplanung und Aktivitäten zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit bearbeitet.

Für die Förderung des Fußverkehrs liegt die Zuständigkeit im Sachgebiet Verkehrsmanagement. Während die Belange der Barrierefreiheit bereits im Verwaltungshandeln etabliert sind, bestehen seit 2024 auch personelle Zuständigkeiten zur Förderung des Fußverkehrs im Speziellen.

Das vorliegende Programm stellt das Ergebnis einer umfangreichen Diskussion im Rahmen des BYPAD¹-Prozesses dar. Dazu waren die wesentlichen Akteur:innen aus Verwaltung, Politik und Interessenvertretungen sowie weiteren Institutionen eingeladen.

¹ BYPAD = Bicycle Policy Audit, europaweites Verfahren für das Qualitätsmanagement für den Radverkehr, das in Mainz angepasst auch für den Fußverkehr angewendet wurde

A Allgemeine Ziele

Grundsatz aller weiteren Planungsvorhaben ist die konsequente Förderung von Fuß- und Radverkehr. Fußgänger:innen und Radfahrer:innen werden als besonders schutzbedürftige Gruppen im Straßenverkehr bei allen Planungen entsprechend berücksichtigt.

1. Umsetzen eines sicheren Verkehrssystems: Vision Zero

Für die Förderung der Sicherheit von Fuß- und Radverkehr, aber auch für das zügige Vorankommen im Radverkehr werden die Verkehrsarten nach Möglichkeit getrennt, sowohl auf der Strecke als auch an Knotenpunkten.

Die Stadt Mainz unterstützt das übergeordnete Sicherheitsziel der Vision Zero: Keine Toten oder Schwerverletzten im Straßenverkehr.

Für das Mainzer Stadtgebiet soll die Anzahl der schwer verunglückten oder getöteten Personen bei Fuß- und Radverkehrsunfällen bis 2030 um jeweils mindestens 50 % gegenüber dem 3-Jahres-Mittelwert der Jahre 2017-2019² verringert werden.

Bis 2030 keine bei Unfällen getöteten Fußgänger:innen und keine getöteten Radfahrer:innen.

Bis 2035 sollen keine Unfälle mit Beteiligung von Fuß- oder Radverkehr mit schweren Personenschäden mehr auftreten.

Weiterhin wird auch die Zahl aller Personenunfälle mit Beteiligung von Fuß- bzw. Radverkehr bis 2030 um jeweils mindestens 50 % gegenüber dem 3-Jahres-Mittelwert 2017-2019 verringert.

Bis zum Jahr 2035 erfolgt eine weitere Reduzierung aller Personenunfälle mit Beteiligung von Fuß- oder Radverkehr um jeweils mindestens 60 % gegenüber dem 3-Jahres-Mittelwert 2017-2019.

Zur Überwachung der Entwicklung im Unfallgeschehen werden regelmäßige und zunehmend detaillierte Analysen der statistischen Unfalldaten sowie die Ableitung von Maßnahmen durch die Unfallkommission zur systematischen Behebung der Unfallursachen durchgeführt.

Darüber hinaus werden Maßnahmen zur präventiven Unfallvermeidung (z.B. Ertüchtigung Infrastruktur, Mobilitätsbildung, Sofortmaßnahmen) abgeleitet und umgesetzt.

² Dieser gilt als aktueller Referenzwert für das Unfallgeschehen in Mainz unter gewöhnlichen Mobilitätsbedingungen vor der Covid-19 Pandemie.

2. Vernetztes Handeln durch Etablierung eines Mobilitätsbeirates bis 2027

Mainz setzt sich als aktives Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fuß- und fahrradfreundlicher Kommunen Rheinland-Pfalz e.V. (AGFFK) dafür ein, dass sowohl Fußverkehr als auch Radverkehr gemeinschaftlich weiterentwickelt werden, um ein gutes Mobilitätsangebot mit attraktiven Innenstädten bieten zu können.

Die bestehenden administrativen Strukturen zur Förderung und Berücksichtigung des Radverkehrs, wie das fahrRad Büro sowie weitere Formate (z.B. Runder Tisch Radverkehr, Werkstattgespräche), werden künftig um die Belange des Fußverkehrs erweitert. Zur besseren Integration und Abstimmung beider Verkehrsarten wird hierfür ein Mobilitätsbeirat etabliert, der die Interessen von Rad- und Fußverkehr sowie des ÖPNV und Kfz-Verkehrs gemeinsam aufgreift und strategisch begleitet.

Die bisherigen Gremien und der neue Mobilitätsbeirat dienen der gemeinsamen Diskussion und Abstimmung von Strategien sowie konkreter Vorgehensweisen.

3. Bildung eines Mobilitätsverständnisses durch selbsterklärende Infrastruktur

Die Stadt strebt eine objektiv und subjektiv sichere, barrierefreie und effiziente Mobilität in Mainz an. Eine Gestaltung mit durchgängigen Fuß- und Radverkehrsanlagen in möglichst allen Stadtteilen wird angestrebt.

Hierfür werden in Mainz einheitliche Regelungen und eine intuitive Erkennbarkeit der zu nutzenden Wege etabliert bzw. neu geschaffen. Soweit erforderlich werden Mainzer Qualitätsstandards geschaffen und/oder mit bestehenden Musterlösungen gearbeitet. Darüber hinaus werden ausreichend dimensionierte und attraktive Wegeinfrastrukturen geschaffen und geeignete Oberflächen und Beläge gewährleistet.

Die Mobilitätsbildung bzw. die Förderung einer zukunftsfähigen Mobilitätskompetenz für alle Altersgruppen wird als übergreifende Aufgabe zur sicheren Teilnahme am Verkehr verstärkt. Durch gezielte Aktivitäten und Kampagnen erfolgt die Förderung zur bewussten Verkehrsmittelwahl sowie die Stärkung der gegenseitigen Rücksichtnahme im Verkehr.

Als wesentlicher Aspekt wird angestrebt, dass die individuelle Sicherheitswahrnehmung für alle Verkehrsteilnehmer:innen verbessert wird. Fußverkehr und Radverkehr auf sicheren Wegen sollen insgesamt als attraktive Verkehrsarten erlebbar sein.

Aktionen und Aktivitäten zur Förderung der Mobilitätskompetenz aller Alters- und Personengruppen (z. B. Fahrsicherheitstrainings) werden entwickelt und, z. B. durch die Einbindung bekannter Persönlichkeiten, ergänzt.

Schulen, Kitas und Familien werden dabei als wichtige Zielgruppen verstärkt eingebunden. Durch gezielte Kampagnen werden die Aspekte Umweltschutz sowie die gesundheitsförderlichen und -erhaltenden Eigenschaften einer aktiven Mobilität zu Fuß oder mit dem Rad hervorgehoben.

Die Stadtverwaltung nimmt insgesamt eine Vorbildfunktion ein und strebt durch eine konsequente Radverkehrsförderung eine Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ an.

Darüber hinaus werden städtische und andere Unternehmen dazu angeregt betriebliche Mobilitätskonzepte, unter anderem zur Förderung des Radfahrens zur Arbeit zu entwickeln. Dabei werden sie von der Stadt unterstützt.

4. Aufbau einer Kommunikationsstrategie

Intensive Öffentlichkeitsarbeit und offensive Werbung fördern mehr Fuß- und Radverkehr. Zur Verbesserung des Klimas für eine fuß- und fahrradfreundliche Landeshauptstadt werden sie als wesentliche Handlungsfelder in Mainz im Verwaltungshandelt etabliert.

Die Themen Fuß- und Radverkehr werden auf der städtischen Internetpräsenz und in den sozialen Medien aktuell aufbereitet und durch regelmäßige öffentlichkeitswirksame Aktionen und Aktivitäten an die Mainzer Bürger:innen herangeführt.

Die Etablierung regelmäßiger Informationen, Kampagnen und Aktionen, die stärkere Einbindung relevanter Akteur:innen in Planungsprozesse und Vorhaben sowie die kontinuierliche Datenerhebung wichtiger Aspekte unterstützen die strategische Förderung des Rad- und Fußverkehrs in Mainz.

Es findet eine regelmäßige und transparente Information der Bürger:innen über Aktivitäten und Planungen im Bereich Fuß- und Radverkehr statt. Dabei werden auch Themen zur Verkehrssicherheit (z.B. Regeln, Vorschriften, Hinweise) oder generelle Verhaltensvorschriften im Verkehr (z.B. Rotlichtverstöße, Überholabstände) aufgegriffen und kommuniziert. Insgesamt wird dabei für ein rücksichtsvolles und sicheres Miteinander im Straßenverkehr geworben.

Die Informationen werden über verschiedene Kanäle (Veranstaltungen, Website, Social Media) verbreitet, um möglichst viele Personen zu erreichen.

Es erfolgen die Durchführung und Teilnahme an Aktionen und Kampagnen, die Fuß- und Radverkehr fördern (z. B. Stadtradeln, „Mit dem Rad zur Arbeit“, „zu Fuß zur Schule“, „Europäische Mobilitätswoche“). Mit einer Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer:innen wird auch die konfliktfreiere Nutzung der jeweiligen

Verkehrsmittel gefördert. Darüber hinaus werden (Ideen)Wettbewerbe zur Förderung der Nahmobilität (z.B. Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zusammen mit der IHK oder Gewerkschaften) oder zur Gestaltung von Plätzen und Fußverkehrsbereichen durchgeführt. Eventbezogene Aktionsformate und Testmöglichkeiten für das Erleben der Mobilität in einer fuß- und fahrradfreundlichen Stadt werden etabliert.

Örtliche oder allgemeine Konfliktpotenziale zwischen Fuß- und Radverkehr werden frühzeitig erkannt und es wird ihnen in einer entsprechenden Berücksichtigung in Planungen und der Umsetzung von Maßnahmen sowie der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation begegnet.

5. Konsequente Anwendung der Regelwerke, Handbücher, Leitfäden und Strategien

Der Stand der Technik und die anerkannten Regeln der Technik hinsichtlich Planung, Infrastruktur, Barrierefreiheit, Fahrradparken, etc. für den Fuß- und Radverkehr wie z.B. die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt), die "Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen“ (EFA), die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA), in der jeweils gültigen Fassung sowie die „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen“ (E-Klima 2022), sind verwaltungsintern verbindliche Planungsvorgaben.

Die Defizitlisten der "Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen" (RSAS) 2019 finden bei allen Planungen Anwendung. Größere Planungen werden durch Sicherheitsaudits gemäß RSAS 2019 auf Sicherheit, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, überprüft.

Es soll die Funktion einer Verkehrssicherheitsauditor:in etabliert werden.

Zur Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs bei Arbeits- und Baustellen werden geltende Regelwerke (z.B. der Leitfaden „Baustellen“ der AGFK Bayern) verbindlich eingeführt und angewendet.

Die hohe Umwegempfindlichkeit und das Sicherheitsbedürfnis des Fuß- und Radverkehrs sind gegenüber dem motorisierten Verkehr besonders zu berücksichtigen.

Umleitungen (auch bei temporären Sperrungen, z.B. durch Veranstaltungen) sind auszuschildern.

Alle mit Verkehrsplanung und Verkehrsrecht betrauten Mitarbeiter:innen der Landeshauptstadt Mainz und ihrer Gesellschaften nehmen regelmäßig an Weiterbildungen zu den Grundlagen der Fuß- und Radverkehrsplanung, zu relevanten Regelwerken und zum Straßenverkehrsrecht teil.

6. Erreichen eines Verkehrsanteils von 80 % im Umweltverbund bis 2035

Zur Einhaltung der im Rahmen des „Pariser Klimaschutzabkommens“ 2015 beschlossenen Vereinbarung zur Begrenzung der menschengemachten globalen Erwärmung auf deutlich unter 2°C wird die Notwendigkeit einer deutlichen Treibhausgasreduzierung im Personenverkehr durch Verkehrsverlagerung und -vermeidung bis 2035 festgestellt.

Der Verkehr stellt eines der fünf Handlungsfelder des Masterplan 100 % Klimaschutz der Landeshauptstadt Mainz dar. Hier besteht besonderer Handlungsbedarf hinsichtlich der deutlichen Senkung klimarelevanter Emissionen. Mit der Umsetzung klimarelevanter Maßnahmen wird angestrebt, den Endenergieverbrauch bis zum Jahr 2050 um 50 Prozent im Vergleich zu 1990 zu reduzieren und bis 2035 klimaneutral³ zu sein.

In diesem Zusammenhang wurden im „Masterplan 100 % Klimaschutz“ Ziele zum Modal Split (Anteil der Wege am Verkehrsaufkommen) und zur Verkehrsleistung (gefahrte Personenkilometer) festgelegt. Demnach sollen 80 % aller Wege bis 2035 mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr) zurückgelegt werden.

Zur Erreichung dieser Ziele sind „push-und-pull“-Maßnahmen⁴ erforderlich.

Die Steigerung des Fußverkehrsanteils in Mainz soll dabei insbesondere durch die Attraktivierung der Wege- und Aufenthaltsqualitäten für das zu Fuß Gehen in allen Stadtteilen erfolgen.

Darüber hinaus wird der Fokus auf eine sichere Gestaltung von Knotenpunkten mit einer verbesserten Signalisierung für Fußgänger:innen gelegt.

Die weitere Steigerung des Radverkehrsaufkommens erfolgt insbesondere durch die Schaffung eines lückenlosen Radnetzes mit möglichst anforderungsgerechter Radverkehrsführung entsprechend der geltenden Regelwerke.

Zukünftig soll das Fahrradfahren innerstädtisch effizienter sein als die Fahrt mit dem Kfz (mindestens ebenso effizient).

Die Verbesserung der Situation im Stadtgebiet sowie für den Radpendelverkehr ins Umland erfolgt durch die Verteilung von Flächen und Kapazitäten zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr. Für die Verbesserung der Rahmenbedingungen für Pendelverkehre mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sind auch die Mitwirkung des Landes und der Nachbarkommunen erforderlich.

³ Beschluss des Stadtrates vom September 2019 zum „Klimanotstand“

⁴ Anreize für den Umweltverbund und Restriktionen für den MIV

7. Durchführung von Pilotprojekten und Verkehrsversuchen

Neben bewährten Standardmaßnahmen will Mainz mit innovativen Maßnahmen, Modell- und Verkehrsversuchen Entwicklungen zur Förderung von Rad- und Fußverkehr vorantreiben.

Pilotprojekte und Verkehrsversuche werden ermöglicht, evaluiert und bei positivem Fazit verstetigt. Erkenntnisse aus aktuellen Forschungsergebnissen werden berücksichtigt.

8. Etablierung und Sicherung des Haushalts für Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen

Das Erreichen der gesetzten Ziele für den Fuß- und Radverkehr bedarf einer langfristigen Sicherung der finanziellen Ressourcen im Haushalt. Für den Fußverkehr wird hierfür ein eigener Haushaltstitel etabliert.

Der hohe Stellenwert des Fuß- und Radverkehrs wird durch eine Etablierung und Sicherung ausreichender finanzieller und personeller Ressourcen verdeutlicht. Dies gilt sowohl für Infrastrukturplanung, -ausbau und deren Unterhaltung als auch für Öffentlichkeitsarbeit, Koordination und verkehrsrechtliche Anordnungen, die Überwachung des ruhenden Verkehrs sowie extern erstellte Gutachten.

Die zur Umsetzung der Ziele zum Fuß- und Radverkehr in Mainz benötigten finanziellen und personellen Ressourcen werden frühzeitig, langfristig planbar und dauerhaft zugesichert.

9. Maßnahmenpriorisierung im Sinne der jeweils schwächsten Verkehrsteilnehmenden

Die Sicherheit und Belange des Fuß- und Radverkehrs werden bei allen Straßenbaumaßnahmen (Umbau, Sanierung oder Neubau) mindestens gleichwertig zum motorisierten Individualverkehr (MIV) berücksichtigt.

Der erforderliche Handlungsbedarf auf allen Ebenen der Fuß- und Radverkehrsförderung wird zeitlich gestuften und verbindlichen Realisierungsphasen zugeordnet. Mit der Umsetzung von Sofortmaßnahmen wird unmittelbar begonnen.

Die Verbindlichkeit und Transparenz von Planungen, ihrer Realisierung sowie die Unterhaltung vorhandener Anlagen wird als wesentlicher Aspekt der Nutzbarkeit und Akzeptanz angestrebt. Wenn Maßnahmen umgesetzt werden, wird unterstützend Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt, damit Veränderungen frühzeitig bekannt gemacht werden.

Eine hohe Priorität haben Maßnahmen zur präventiven Unfallvermeidung an bekannten Konfliktstellen mit absehbarem Gefährdungspotenzial (Kriterium:

schwer verletzte oder getötete Verkehrsteilnehmer:innen) sowie zusätzliche und ausreichend dimensionierte Querungsangebote im Fuß- und Radverkehr.

10. Überprüfung und Anpassung der Lichtsignalanlagen-Technik

Gute Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr werden mit dem Ziel der Reduzierung von Sicherheitskonflikten (z.B. kürzere Wartezeiten, Anforderungen) an Knotenpunkten und Querungsstellen angestrebt. Dabei identifizierte Zielkonflikte werden zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs aufgelöst. An Lichtsignalanlagen erfolgt dies durch Anpassung der Signalprogramme.

Freie Rechtsabbiegefahrbahnen als besondere Gefahrenquelle werden auf ihre Sicherheit geprüft und bei Bedarf umgestaltet oder signalisiert.

11. Wirksamkeitskontrolle der genannten Ziele

Der Fortschritt der Umsetzung der Ziele zum Fuß- und Radverkehr in Mainz wird durch ein Monitoring regelmäßig geprüft, Ziele und Maßnahmen werden ggf. nachjustiert.

Die in Mainz bereits mehrfach durchgeführte Mobilitätsbefragung wird an die formulierten Aspekte der Ziele angepasst und in regelmäßigem Rhythmus (alle 5 Jahre) weitergeführt. Dadurch wird gewährleistet, dass alle für das Monitoring notwendigen Daten (z.B. die Ermittlung umfassender Verkehrsmittelnutzungsdaten) vorliegen. Ein Infrastruktur-Monitoring erfolgt alle zwei Jahre und ist zeitlich so zu steuern, dass es jeweils aktuell vor den Haushaltsberatungen vorliegt.

Eine konsequente Verfolgung insbesondere von sicherheitsrelevanten Rechtsverstößen wird generell angestrebt.

Eine enge Kooperation und Kommunikation zwischen Stadtverwaltung und Polizei wird angestrebt. Die Polizei wird gebeten eine Pedelec-Staffel zu etablieren.

B Fußverkehr

Die Gehwege und Fußverbindungen in Mainz sollen den hohen Ansprüchen an Sicherheit, Komfort und Attraktivität gerecht werden – und dabei sowohl nationale als auch internationale Standards berücksichtigen. Neben einem sicheren Gehweg spielt vor allem die Aufenthaltsqualität eine zentrale Rolle: Wege sollen einladend gestaltet sein, barrierefrei nutzbar und intuitiv erschlossen werden. Das bedeutet, dass Menschen aller Altersgruppen und mit unterschiedlichen Mobilitätsbedarfen sich im Stadtbild einfach und sicher zu Fuß bewegen können.

1. Erarbeitung von Grundsätzen für ein späteres Fußverkehrsnetz

Im Fußverkehr wird die Erarbeitung eines strategischen Leitbildes für eine Fußverkehrsförderung angestrebt, wodurch das zu Fuß Gehen sicherer und attraktiver gestaltet werden soll.

Der strategische Ansatz berücksichtigt eine umfassende Analyse der Fußwegeverbindungen, um zentrale Beziehungsachsen zu identifizieren, die besonders viele Menschen täglich nutzen. Dazu zählen Verbindungen zwischen Wohngebieten, Arbeitsplätzen, Einkaufsstraßen, Schulen und Verkehrsknotenpunkten. Auf dieser Basis werden Prioritäten für die Gestaltung und Weiterentwicklung gesetzt.

Abschließend wird auch untersucht, wie Fußwege als wichtiger Teil des Umweltverbunds enger in die gesamtstädtische Mobilitätsplanung – etwa im Rahmen eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans (SUMP) – integriert werden können. So kann der Fußverkehr zukünftig stärker als eigenständiger und gleichwertiger Mobilitätsbereich wahrgenommen und gefördert werden.

2. Definition von Mainzer Qualitätsstandards in der Planung

Der Handlungsbedarf zur Umsetzung eines Mindeststandards für alle Wege und weiterer Standards gemäß der Hierarchie aus dem strategischen Ansatz für den Fußverkehr werden erfasst, in einer Maßnahmenliste dokumentiert und schrittweise umgesetzt.

Die Sicherheit für Fußgänger:innen vor allem bei rechtsabbiegender MIV wird durch bauliche oder signaltechnische Anpassungen gewährleistet.

3. Regelmäßige Aktualisierung der Schulwegpläne für alle Schulen

Zur Förderung der Mobilitätskompetenz von Schüler:innen werden für alle Schulen Schulwegpläne gemäß dem Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)⁵ erstellt und regelmäßig fortgeschrieben. Für die Grundschulen werden vorhandene Schulwegpläne (zu Fuß) aktualisiert. Für alle weiterführenden Schulen werden Radschulwegpläne neu erstellt.

Die Stadt Mainz prüft dafür die Situation an den städtischen Schulen und unterstützt diese bei der Erstellung noch fehlender Schulwegpläne. Schulen anderer Träger:innen werden durch fachliche Beratung unterstützt.

Insgesamt unterstützt die Stadt die Schulen beim Ziel fuß- und fahrradfreundlicher zu werden. Weitere Aktionen und Aktivitäten ergänzen diese Arbeit, z.B. die Teilnahme am ivm-Projekt „Besser zur Schule“⁶.

Mit aktiver Beteiligung der Schüler:innen wird nachhaltige Mobilität thematisiert und das Schulumfeld auf sichere Fuß- und Radmobilität analysiert. Die Teilnahme wird allen weiterführenden Schulen empfohlen. Ergebnisse und Empfehlungen werden seitens der Stadtverwaltung aufgenommen und mit den entsprechenden Interessensgruppen und Zuständigkeiten diskutiert und umgesetzt.

4. Konsequente Umsetzung der Barrierefreiheit als Querschnittsaufgabe in allen Planungsschritten

Alle Planungen berücksichtigen insbesondere die Aspekte der Barrierefreiheit und damit die besonderen Ansprüche unterschiedlicher Personengruppen (z.B. Geh- und Seheingeschränkte, Kinder, ältere Menschen). Flächenhafte Barrierefreiheit in der Fußverkehrsinfrastruktur wird unter anderem durch eine möglichst hohe Hindernisfreiheit und Orientierungshilfen (z.B. taktile Elemente, Querungshilfen, visuelle Kontraste) erreicht.

Die Datenblätter zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum werden regelmäßig gemäß dem aktuellen Erkenntnisstand fortgeschrieben.

Es werden weitere barrierefreie Alternativen zu vorhandenen Treppen geschaffen, auch bei den vorhandenen Rheinbrücken.

Um das barrierefreie Passieren mit Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen insbesondere auch in der historischen Mainzer Altstadt zu ermöglichen, werden Fußwege, die ausschließlich aus Kopfsteinpflaster bestehen, auf eine barrierefreie Umgestaltung (z.B. Fugenauffüllung,

⁵ https://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/Schulweg/Schulweg-hidden_node.html

⁶ <https://ivm-rheinmain.de/projekte/besser-zur-schule/> (IVM: Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain. Mainz ist dort Mitglied)

Abschleifen, ebene Fahrstreifen) überprüft, die dann nach netzbezogenen Prioritäten umgesetzt wird.

5. Erreichen der Durchgängigkeit wichtiger Fußverkehrsachsen durch Umsetzung definierter Qualitätsstandards

Es wird geprüft, wie bestehende Wege gezielt verbessert und neue Verbindungen geschaffen werden können, um direkte, möglichst umwegfreie und attraktive Fußwege zu ermöglichen.

Ein wichtiges Element ist die Schaffung durchgängig barrierefreier Achsen, die allen Personengruppen eine selbstbestimmte Bewegung im öffentlichen Raum erleichtern. Zugleich werden Maßnahmen für mehr Aufenthaltsqualität wie Entsiegelungen und begrünten Flächen geprüft, um vitalere und angenehme öffentliche Räume zu fördern.

6. Verbesserung vorhandener und Etablierung notwendiger neuer Querungsstellen

Sicherheit und intuitive Wegeführung bilden speziell an Kreuzungen und Übergängen einen wichtigen Schwerpunkt. Es soll sichergestellt werden, dass diese Stellen für Fußgänger:innen gut erkennbar, sicher und barrierefrei gestaltet sind.

Es werden maximale Entfernungen zwischen Querungsmöglichkeiten definiert und zusätzliche Querungsmöglichkeiten umgesetzt mit dem Ziel, umwegarme Fußverkehrsverbindungen zu schaffen.

Wartezeiten und Wegelängen bei Querungen für den Fußverkehr werden verkürzt. Kreuzungen werden hinsichtlich ihrer Signalschaltung überprüft und für den Fußverkehr beispielsweise durch priorisierte Querungen sowie verlängerten Grünphasen optimiert.

7. Stärkung des Fußverkehrs an Konfliktpunkten mit anderen Verkehrsteilnehmenden

Umwege und Hindernisse für den Fußverkehr werden abgebaut und die Wege barrierefrei gestaltet. Dabei wird darauf hingewirkt und kontrolliert, dass Hindernisse wie Mülltonnen, Außengastronomie, Fahrradparken und E-Tretroller eigene Flächen zugewiesen werden, um die Gehwege für den Fußverkehr freizuhalten und barrierefreies Passieren zu ermöglichen.

In besonders konfliktbehafteten Gebieten werden dazu Konzepte zur Flächenaufteilung für alle Nutzungen (u.a. auch unter Beachtung der Wirtschaftsverkehre) erstellt. Die Ordnung des Gehwegparkens wird weiter vorangetrieben.

Konflikte mit Radfahrer:innen werden durch Trennung der Verkehrsarten reduziert. Für die Fußgängerzonen in der Innenstadt werden nachvollziehbare und einheitliche Regelungen zur Nutzung für Radverkehr und Lieferverkehr geschaffen.

8. Aufwertung des öffentlichen Raums zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Der öffentliche Raum beinhaltet anforderungsgerechte Infrastruktur für Aufenthalt und Spiel. Hierzu werden im gesamten Stadtgebiet verstärkt Sitzbänke, Spiel- und Aufenthaltsbereiche eingerichtet und vermehrt entsiegelte Flächen und Grün eingesetzt (u.a. auch zur Beschattung, Kühlung sowie zum Schutz vor Niederschlägen).

Die Gestaltung soll den Bedürfnissen aller Personengruppen gerecht werden. Eine Etablierung unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes und des Stadtbildes soll erfolgen. Hierfür werden stadt(teil)weite Planungsgrundsätze entwickelt, verwendbare/anwendbare gestalterische Elemente abgeleitet und beides angewendet.

9. Schaffung weiterer verkehrsberuhigter und autoarmer Gebiete im Stadtgebiet

Im Stadtgebiet werden nach Möglichkeit weitere Gebiete verkehrsberuhigt. Der Kfz-Durchgangsverkehr wird dabei durch geeignete Maßnahmen unterbunden (z.B. Modalfilter).

Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr stehen in diesen Bereichen im Vordergrund.

10. Vereinheitlichung und Optimierung der bestehenden Wegweisung Fußverkehr

Auf Grundlage des strategischen Ansatzes für den Fußverkehr wird eine geeignete innerstädtische Wegweisung etabliert und zur Motivation mit Entfernungsangaben in Minuten⁷ versehen. Dabei werden neben den touristischen Zielen vermehrt auch übergeordnete alltägliche Ziele berücksichtigt.

⁷ Minutenangaben statt Entfernung in Meter oder Kilometer gibt es in zahlreichen Routing-Systemen oder Städten (z.B. London). Damit soll v.a. im Fußverkehr zum Gehen motiviert werden. Die Angabe in Minuten ist verständlicher, während viele Menschen wenig Vorstellungskraft zur Entfernung metrischen Entfernungsangabe haben.

Umgebungspläne an allen relevanten Haltestellen, die der Orientierung zu wichtigen Zielen dienen, ergänzen die Informationen der Verkehrsunternehmen.

11. Erarbeitung und Etablierung einer Systematik zur Instandhaltung der Gehwege

Die Nutzbarkeit, Erreichbarkeit, Unterhaltung und Pflege der Anlagen für den Fußverkehr werden regelmäßig kontrolliert und durchgehend gewährleistet. Dazu gehören unter anderem regelmäßige Flächenreinigung und Säubern taktiler Elemente, ein anforderungsgerechter Winterdienst, regelmäßiger Grünrückschnitt sowie das Freihalten der Anlagen von z.B. Werbeaufstellern oder parkenden Kfz.

C Radverkehr

Im Radverkehrsentwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030⁸ und dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0)⁹ der Bundesregierung sind Anforderungen an qualifizierte kommunale Radverkehrskonzepte formuliert. Diese bilden den fachlichen Rahmen für die weitere Förderung des Radverkehrs in Mainz.

1. Entwicklung und schrittweise Umsetzung eines Radnetzes

Mit dem 2023 gestarteten Prozess „Radkonsens Mainz“ sind bereits strategisch günstige Voraussetzungen geschaffen, um die Förderung des Radverkehrs weiter zu etablieren.

Zur weiteren Förderung des Radverkehrs wird bis 2026 ein Radnetz mit drei Netzebenen entwickelt mit dem Ziel, eine wesentliche Grundlage für noch mehr Radverkehr zu schaffen. Dabei wird die intensive Beteiligung der Bevölkerung sowie die Berücksichtigung beispielsweise des Mapathon gewährleistet.

Das künftige Radnetz Mainz stellt eine integrierte Netzkonzeption für den Alltags- und Freizeitradverkehr dar. Es verbindet alle stadt(teil)relevanten Quellen und Ziele. Darüber hinaus werden das rechte Rheinufer, der Bahnhof Mainz-Kastel sowie weitere überregionale Ziele und Pendelbeziehungen außerhalb des Stadtgebietes in die Überlegungen einbezogen.

Eine zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur wird insbesondere für die Verlagerung der Pendelströme durch attraktive und direkte Verbindungen in

⁸ <https://mwvlw.rlp.de/service/publikationen/details/905>

⁹ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/nationaler-radverkehrsplan-3-0.html>

die städtischen Randgebiete und die Region geschaffen. Hierfür werden beispielsweise Pendlerradrouten (in Richtung Ingelheim, Wiesbaden, Rüsselsheim) angestrebt und mit den zuständigen Stellen abgestimmt. Die Kooperation mit dem Landkreis Mainz-Bingen und den hessischen Nachbargemeinden wird verstärkt.

2. Definition von Mainzer Qualitätsstandards in der Planung unter Berücksichtigung verschiedener Nutzungsgruppen

Der Ausbau anforderungsgerechter Radinfrastruktur wird schrittweise umgesetzt. Die Führung des Radverkehrs erfolgt generell einheitlich, umweg- und hindernisfrei sowie intuitiv erkennbar. Die Aspekte einer zukunftsfähigen Dimensionierung (Erleichterung von Überholvorgängen) der Wegeinfrastruktur (inkl. der Knotenpunkte und Querungshilfen) zur Berücksichtigung des zunehmenden Radverkehrs, unterschiedliche Rädertypen (z.B. Lastenräder, Fahrradanhänger) sowie die zunehmende Nutzung elektrounterstützter Räder und E-Tretroller werden berücksichtigt.

Auf den Hauptachsen des Radverkehrs werden geeignete Maßnahmen (z.B. Kontaktschleifen, Infrarotkameras, ebene Beläge) ergriffen, die ein flüssiges und komfortables Fahren gewährleisten.

Der Umgang mit Piktogrammketten-Strecken wird im Austausch mit dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) geklärt. In diesem Zusammenhang wird eine landesweite Lösung angestrebt, die anschließend mit guter Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit transparent und nachvollziehbar begründet wird.

Der Radverkehr im Nebenstraßennetz wird vorrangig auf der Fahrbahn geführt. Nicht anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen werden zurückgebaut bzw. zugunsten des Fußverkehrs umgewidmet.

Weitere Fahrradstraßen werden eingerichtet. Zukünftig werden in allen Stadtteilen Fahrradstraßen vorhanden sein und insbesondere im Verlauf der Stadtteilradrouten zusammenhängende Straßenzüge umgewidmet.

Alle Fahrradstraßen in Mainz werden schrittweise in einem einheitlichen Design mit Markierungen und Piktogrammen gemäß dem Standard für Fahrradstraßen der Stadt Mainz gestaltet sowie gegenüber Nebenstraßen weitgehend bevorrechtigt. Kfz-Verkehr wird in der Regel auf Anlieger:innen beschränkt, wobei die Wirksamkeit und Sicherheit hinsichtlich Konflikten zwischen Kfz- und Radverkehr überprüft und weitere Maßnahmen in Erwägung gezogen werden (z.B. durch Systeme von Einbahnstraßen, modale Filter).

3. Identifikation und Überprüfung von Konfliktstellen und Netzlücken

Die Radinfrastruktur wird hinsichtlich bestehender Netzlücken und Konfliktstellen geprüft. Ein Sofortmaßnahmenprogramm zur Beseitigung bereits bekannter und leicht behebbarer Mängel wird forciert vorangetrieben. Vorhandene Netzlücken werden mit hoher Priorität geschlossen.

Eine hohe Priorität haben dabei auch Maßnahmen zur präventiven Unfallvermeidung an bekannten Konfliktstellen mit absehbarem Gefährdungspotenzial (Kriterium: schwer verletzte oder getötete Verkehrsteilnehmer:innen).

4. Regionaler Austausch mit Kommunen und dem Landesbetrieb Mobilität zur Schließung von Netzlücken

Neben der aktiven Mitarbeit in der AGFFK intensiviert und etabliert Mainz den Austausch mit weiteren Akteuren.

Für die Verbesserung der Rahmenbedingungen insbesondere für Pendelverkehre mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sind vor allem die Mitwirkung des Landes und der Nachbarkommunen erforderlich.

5. Konsequente Einbindung der Belange des Radverkehrs in städtische und private Bauvorhaben

Die Sicherheit und Belange des Radverkehrs werden bei allen städtischen und privaten Bauvorhaben mindestens gleichwertig zum motorisierten Individualverkehr (MIV) berücksichtigt.

6. Ausbau der Angebote zum Fahrradparken

Ein Konzept zum Fahrradparken in der Innenstadt und den Stadtteilen wird weiterentwickelt und schrittweise umgesetzt.

Darüber hinaus wird dem Ausbau des Angebots zum Fahrradparken auch in weiteren Konzepten (u.a. Parkraummanagementkonzept, Mobilitätskonzept Innenstadt, Masterplan 100 % Klimaschutz, Fahrrad-Pavillon) und bei anforderungsgerechter Berücksichtigung der notwendigen Wirtschaftsverkehre, eine zentrale Rolle zugeschrieben.

Die Einrichtung weiterer Fahrradabstellanlagen erfolgt in Form sowohl zentraler als auch dezentraler Angebote im gesamten Stadtgebiet (Innenstadt und alle Stadtteile), an öffentlichen Gebäuden und Schulen (durch Beratung der zuständigen Gebäudewirtschaft¹⁰).

¹⁰ <https://gwm-mainz.de/> GWM = Gebäudewirtschaft Mainz

Es wird ein Konzept für mobile Radabstellanlagen („Fahrradgarderoben“) erarbeitet, die bei Veranstaltungen flexibel eingesetzt werden können, um auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes ein ausreichendes Angebot an Fahrradstellplätzen – beispielsweise für die Johannismacht, den Weinmarkt oder den Marathon oder bei sonstigen Anlässen – sicherzustellen.

Diebstahlsichere und witterungsgeschützte Abstellanlagen werden in allen Stadtteilen etabliert. Die Weiterentwicklung des Fahrrad-Pavillon wird weiterverfolgt und geeignete Anlagen als Standards eingeführt.

Bis 2035 werden jährlich im Durchschnitt mindestens 200 neue Fahrradabstellplätze realisiert. Auf Antrag von Bürger:innen errichtet die Stadtverwaltung Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum. Eine Ablehnung ist qualifiziert zu begründen.

Kontinuierlich und bedarfsgerecht wird das Bike+Ride-Angebot ausgebaut, an Bahnhöfen, Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie an Carsharing-Standorten. Dies kann auch im Zusammenhang mit der Realisierung sogenannter Mobilstationen geschehen. Darüber hinaus sind auch Radabstell-Angebote in Kfz-Parkhäusern zu prüfen, unter anderem in Kooperation mit der pmg Parken in Mainz GmbH.

Diesbezügliche Bedarfe werden geprüft und durch anforderungsgerechte und ausreichende Abstellanlagen gedeckt. Die Anforderungen für Sonderräder (z.B. Lastenräder, Therapieräder) und Räder mit Anhänger sowie die konfliktfreie Ausweisung von E-Tretroller-Abstellbereichen werden berücksichtigt.

Ein Konzept zur Entfernung augenscheinlich aufgegebener Fahrräder wird erarbeitet, sodass künftig Radabstellanlagen im öffentlichen Raum nicht mehr über längere Zeiträume durch sogenannte Fahrradleichen blockiert werden. Ergänzend zum jährlichen Projekt „Frühjahrsputz“ sollen die Kapazitäten vorhandener Anlagen durch regelmäßige Kontrollen und das konsequente Entfernen nicht mehr genutzter Räder dauerhaft gewährleistet werden.

Fahrraddiebstahl wird durch Maßnahmen der Prävention, der Fahrradcodierung und der gezielten Verfolgung durch zuständige Stellen reduziert. Darüber hinaus kommen erfolgreiche Strategien anderer Städte und Polizeidienststellen (z. B. verstärkte Öffentlichkeitsarbeit, konsequente Fahndung und Ahndung) auch in Mainz zur Anwendung.

7. Vereinheitlichung und Optimierung der bestehenden Radwegweisung

Auf Grundlage des im Rahmen des Radkonsens neu entwickelten Radnetzes wird ein Radwegweisungskonzept erstellt und umgesetzt. Zielsystematik und Routenführung berücksichtigen dabei auch größere Abstellanlagen für den Radverkehr sowie Ziele außerhalb der Stadtgrenzen.

Die Beschilderung wird nach Umsetzung regelmäßig kontrolliert, gepflegt und aktualisiert. Die Standards entsprechen den HBR, den „Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz“ (2021).

Zur Dokumentation wird eine zentrale Wegweisungsdatenbank angelegt und regelmäßig gepflegt. Langfristig wird die Digitalisierung der Radwegweisung unterstützt.

8. Priorisierung der Radhauptverbindungen beim Winterdienst

Radhauptverbindungen und vor allem Pendlerradrouten werden in der gleichen Priorität wie Kfz-Hauptverkehrsstraßen im Winterdienst berücksichtigt.

9. Schaffung neuer Standorte des Mietradsystems bei Planungen

Das vorhandene Fahrradvermietssystem (meinRad Mainz) wird im Ausbau weiter unterstützt. Weitere Standorte werden in allen Stadtteilen etabliert. Die Angebote zum Verleih von Lastenrädern werden erweitert (z.B. mind. 2 Räder pro Stadtteil) und auf alle Stadtteile ausgedehnt.

10. Erweiterung der Radserviceangebote an Mobilstationen und weiteren geeigneten Standorten

Servicestationen mit beispielsweise Luftpumpen und Werkzeug werden in jedem Stadtteil eingerichtet.

Bei Bedarf werden weitere Akteur:innen zu Serviceangeboten, beispielsweise für Radtourist:innen, beraten.

11. Erarbeitung und Etablierung einer Systematik zur Instandhaltung der Radverkehrsanlagen

Die Nutzbarkeit, Erreichbarkeit, Unterhaltung und Pflege der Anlagen für den Radverkehr werden regelmäßig kontrolliert und durchgehend gewährleistet. Dazu gehören unter anderem regelmäßige und systematische Reinigung und Grünrückschnitt sowie das Freihalten der Anlagen von z.B. Werbeaufstellern oder parkenden Kfz.