



BYPAD
BICYCLE POLICY AUDIT

Mehr Qualität für den Radverkehr

Landeshauptstadt Mainz

BYPAD-Audit 2025

Qualitätsmanagement für den Fuß- und Radverkehr

Auditbericht



BYPAD
BICYCLE POLICY AUDIT



Stadt Mainz

BYPAD-Audit 2025

Qualitätsmanagement für den Fuß- und Radverkehr

Auditbericht

Auftraggeber: Stadt Mainz, Stadtplanungsamt

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 22 06 01-80
Telefax 0511 22 06 01-990
E-Mail info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Bearbeitung: Heike Prahlw
Detlev Gündel
Enrico de Castro

Hannover, im Dezember 2025

Inhalt

1	Einführung.....	4
2	Der BYPAD-Prozess in Mainz.....	5
2.1	BYPAD im Überblick.....	5
2.2	Neun Module.....	11
2.3	Vier Qualitätsstufen	14
2.4	Bewertung	16
3	Relevante Daten zum Fuß- und Radverkehr in Mainz.....	17
3.1	Fußverkehr	18
3.2	Radverkehr	26
4	Bewertung der Fußverkehrsförderung	44
4.1	Modul 1: Anforderungen der zu Fuß Gehenden (Frage 1).....	46
4.2	Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung (Fragen 2 und 3).....	47
4.3	Modul 3: Strategien & Konzepte (Fragen 4 bis 7)	48
4.4	Modul 4: Finanzen & Personal (Frage 8).....	50
4.5	Modul 5: Infrastruktur & Sicherheit (Fragen 9 bis 12).....	51
4.6	Modul 6: Information & Erziehung (Fragen 13 und 14).....	52
4.7	Modul 7: Kommunikation & Partnerschaften (Fragen 15 und 16).....	54
4.8	Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Frage 17).....	54
4.9	Modul 9: Evaluation & Wirksamkeit (Fragen 18 und 19).....	55
5	Bewertung der Radverkehrsförderung	57
5.1	Modul 1: Anforderungen der Radfahrenden (Frage 1 und 2)	59
5.2	Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung (Frage 3 bis 6)	60
5.3	Modul 3: Strategien und Konzepte (Frage 7 und 8)	62
5.4	Modul 4: Finanzen und Personal (Frage 9 bis 11).....	64
5.5	Modul 5: Infrastruktur und Sicherheit (Frage 12 bis 17).....	65
5.6	Modul 6: Information und Erziehung (Frage 18 bis 20)	68
5.7	Modul 7: Kommunikation und Partnerschaften (Frage 21 bis 24)	70
5.8	Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Frage 25 und 26)	71

5.9	Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Frage 27 und 28).....	73
6	Stärken und Schwächen	74
6.1	Fußverkehr	74
6.2	Radverkehr	76
7	Handlungsfelder für Mainz Ideen und Anregungen der BYPAD-Gruppe	78
7.1	Wichtige Aspekte zum Fußverkehr	79
7.2	Wichtige Aspekte zum Radverkehr	82
8	Auswahl guter Beispiele aus anderen Städten für Mainz	84
8.1	Fußverkehr	84
8.1.1	Fußverkehrsstrategie, - konzept, - netze	84
8.1.2	Fußgängerzonen und verständliche Regelungen zur (Nicht-)Freigabe für den Radverkehr	85
8.1.3	Attraktivierung Radrouten zur Entlastung Fußgängerbereiche	86
8.1.4	Regelung von Abstellflächen für E-Scooter	87
8.2	Radverkehr	88
8.2.1	Freie Rechtsabbieger an Knotenpunkten	88
8.2.2	Besserer Radverkehrsfluss an signalisierten Knotenpunkten	89
8.2.3	Kombination Fahrrad mit anderen Verkehrsmitteln	90
8.2.4	Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation von eigenen Tätigkeiten	90
8.2.5	Vergabe von Fahrrädern an neu mit Erstwohnsitz Angemeldete	92
8.2.6	Überprüfung und Ausbau der Fahrradabstellanlagen an Schulstandorten im Stadtgebiet.....	93
9	Zielwerte für den Fuß- und Radverkehr in Mainz.....	94
10	Fazit	110
11	Anhänge	112
11.1	Konsensgespräch.....	112
11.1.1	Erwartungen und Befürchtungen der Teilnehmenden zu Beginn des 1. BYPAD-Konsensgesprächs	112
11.1.2	Mündliches Feedback zum Ende des ersten Treffens	113
11.2	Liste zentraler Themen des 2. Treffens am 16.04.2024	114
11.2.1	Fußverkehr	114

11.2.2	Radverkehr	118
11.3	Feedback 2. Treffen BYPAD-Gruppe am 16.04.2024.....	120
11.4	Protokoll Zusatztermin zur Einbindung Politik	121
11.5	Literatur und Quellenangaben	124

1 Einführung

Die Stadt Mainz lässt den Status quo zur Radverkehrsförderung in der Stadt mit einem zertifizierten Verfahren überprüfen. Als zielführendes Beteiligungsverfahren wurde das Qualitätsmanagementverfahren BYPAD (Bicycle Policy Audit – übersetzt etwa „Überprüfung der Fahrradförderung“) ausgewählt, dass im Rahmen dreier EU-Projekte entwickelt und weiterentwickelt wurde.

Ergänzend zur Überprüfung der Radverkehrsförderung soll bei der Durchführung des BYPAD auch der Fußverkehr thematisiert und das Verfahren dafür entsprechend angepasst werden.

Ziel des BYPAD-Verfahrens insgesamt ist die weitere Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Mainz sowie das Entwickeln von Zielwerten und Qualitätszielen für den zukünftigen Fuß- und Radverkehr unter Einbeziehung aller wichtigen Akteure.

In den Prozess eingebunden werden Vertreter*innen der Stadtverwaltung, der Fraktionen im Stadtrat und der Interessensverbände zum Fuß- und Radverkehr sowie Vertreter*innen des Kfz-Verkehrs, der Wirtschaft und anderen umwelt- und verkehrspolitischen Interessensgruppen. Beim BYPAD-Prozess sollen gemeinsam mit den Akteuren vor Ort die Stärken und Schwächen der Fuß- und Radverkehrsförderung konkretisiert und entsprechende Handlungsempfehlungen abgeleitet werden. Hierdurch sollen auch das Verständnis und die Kenntnis über die verkehrlichen Belange und Zusammenhänge gefördert und dadurch die Zusammenarbeit der Akteure in Mainz insgesamt optimiert werden.

Das BYPAD ist dabei Teil des „Radkonsens Mainz“. Die Stadt möchte u.a. auf Basis der Ergebnisse des BYPAD die Radverkehrsförderung weiter vorantreiben und ein Gesamtkonzept zum Radverkehr in Mainz (Radnetz Mainz) erarbeiten lassen.

Die Durchführung des Audits erfolgt durch die zertifizierte BYPAD-Auditorin Frau Heike Prahlow vom Büro Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz aus Hannover. Sie wird inhaltlich u.a. durch Herrn Detlev Gündel unterstützt, der bei der Entwicklung des Verfahrens BYPAD beteiligt war.

Das durchgeführte Verfahren entspricht bezüglich der Radaspekte dem standardisierten BYPAD-Prozess. Die Aspekte des Fußverkehrs werden dabei in ähnlicher Weise mitbetrachtet und in das Verfahren eingebunden.

Der Beschreibung des BYPAD-Verfahrens in Kapitel 2 folgt ein Überblick über relevante Daten zum Fuß- und Radverkehr in der Stadt Mainz in Kapitel 3. In Kapitel 4 und 5 werden der Status quo zum Rad- und Fußverkehr anhand der neun BYPAD-Module beschrieben. Diese Kapitel basieren überwiegend auf der Bewertung der BYPAD-Gruppe beim Konsenstreffen im Dezember 2023 sowie der Einschätzung der Gutachter*innen nach Auswertung der vorliegenden Daten. Eine Zusammenstellung der Stärken und Schwächen zum Fuß- und Radverkehr in Mainz aus Sicht der Gutachter*innen ist in Kapitel 6 zu finden.

Die Handlungsfelder wurden beim 2. Treffen der BYPAD-Gruppe thematisiert und in Kapitel 7 angeführt. Weiterhin sind ausgewählte Beispiele für Aspekte der Fuß- und Radverkehrsförderung in Mainz (Kap. 0) sowie die beim 3. Treffen der BYPAD-Gruppe auf Basis der diskutierten Handlungsfelder formulierten Zielwerte für den Fuß- und Radverkehr (Kap. 0) formuliert. Der Auditbericht endet mit einem Fazit zum Prozess.

Der Anhang zum Auditbericht enthält Teilaspekte aus den Treffen der BYPAD-Gruppe sowie den verwendeten Quellen.

2 Der BYPAD-Prozess in Mainz

Der Name des „BYPAD“-Verfahrens setzt sich aus den Begriffen „Bicycle Policy Audit“ zusammen und bedeutet wörtlich übersetzt „Fahrrad-Politik-Überprüfung“. Ins Deutsche übertragen lässt sich das Verfahren besser mit „Überprüfung der Fahrradförderung“ beschreiben.

2.1 BYPAD im Überblick

BYPAD wurde 1999-2001 im Rahmen eines EU-Projekts von einem internationalen Konsortium¹ entwickelt und in Nachfolgeprojekten weiter angepasst. Das Verfahren greift die Methodik des Qualitätsmanagements auf, um die Radverkehrsqualität in einer Kommune zu bewerten und Strategien zur Förderung des Radverkehrs konsensfähig zu entwickeln. Mit BYPAD können Kommunen die Qualität ihrer Radverkehrsförderung in einer strukturierten Stärken- und Schwächen-Analyse auswerten. Dabei erhalten sie gleichzeitig konkrete Hinweise dafür, wie sie die künftige Radverkehrsförderung in ihrer Kommune verbessern können. Turnusmäßige Wiederholungen (alle vier bis sechs Jahre) können den Fortschritt in der kommunalen Radverkehrsförderung aufzeigen und überprüfen die Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen. Der Audit-Prozess wird dabei von speziell dafür geschulten und zertifizierten Auditor*innen begleitet.

Die BYPAD Methodik wurde zur Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs in Mainz entsprechend angepasst.

Weitere Details zu BYPAD finden Sie auf der BYPAD-Website www.bypad.org. Dort gibt es u.a. auch einen Überblick über alle europaweit beteiligten Städte.

¹ Das Konsortium, das BYPAD entwickelt hat und die Rechte an dem Verfahren besitzt, besteht aus VECTRIS, Belgien (Projektkoordination); FGM-AMOR (Forschungsgesellschaft Mobilität), Österreich; velo:consult, Schweiz; ECF (Europäischer Radfahrer-Verband), Sitz in Brüssel.

Siehe auch www.bypad.org

Methodik

Die BYPAD-Methode basiert auf der Idee des totalen Qualitätsmanagements, das in der Wirtschaft seit langem Standard ist. Mit Hilfe von Methoden des Qualitätsmanagements (QM) versuchen Unternehmen, ihre Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, die Abläufe zu optimieren und die Kundenbindung zu stärken – in Hinblick auf einen höheren Ertrag und größeren Marktanteil. Die Verbesserungen basieren auf Benchmarking-Prozessen, in denen die Firmen von den besten Leistungen anderer Unternehmen lernen.

Der QM-Ansatz wird auf die Fuß- und Radverkehrsförderung in der Stadt übertragen und zwar mit dem Ziel, die nicht-motorisierten Verkehrsarten zu stärken und die Sicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende zu verbessern. BYPAD betrachtet die Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs dabei als dynamischen Prozess. Untersucht werden nicht nur die Ergebnisse der Förderung der Verkehrsarten, sondern vor allem auch, wie diese Prozesse in die politischen und administrativen Strukturen eingebettet sind.

BYPAD unterscheidet neun Module, deren Qualitäten einzeln bestimmt werden. Auch zur Betrachtung des Fußverkehrs wurden diese neun Module zugrunde gelegt. Jedem Modul wird eine Stufe auf der vierstufigen BYPAD-Entwicklungsleiter zugeordnet. Die Ergebnisse aller neun Module ergeben zusammen die Qualitätsstufe der gesamten Rad- bzw. Fußverkehrsförderung. Module, Qualitätsstufen und Berechnungsverfahren werden in den folgenden Kapiteln vorgestellt. Anhand der Entwicklungsleiter kann eine Kommune für jedes Modul einzeln Qualitätsziele definieren und daraus Handlungsmöglichkeiten ableiten.

Außerdem ist es bei wiederholter Anwendung möglich, die Entwicklung in der städtischen Rad- bzw. Fußverkehrsförderung über einen längeren Zeitraum hinweg zu beobachten.

Der gesamte Evaluations- und Verbesserungsprozess wird von einer internen BYPAD-Gruppe, unter Begleitung einer externen Beratung, durchgeführt. Die Teilnehmenden setzen sich zusammen aus Politik (Stadtratsfraktionen – dies ist nur in den deutschen Städten so), der Verwaltungsspitze, den thematisch Zuständigen in der Verwaltung und Vertretenden von Nutzer- und Interessensgruppen für den Fuß- und Radverkehr. Die BYPAD-Gruppe sucht gemeinsam nach den schwächsten Gliedern der Qualitätskette, um zu definieren, in welchen Bereichen Verbesserungen nötig und möglich sind.

Der Prozess beginnt mit einer individuellen Beurteilung durch jedes Mitglied der BYPAD-Gruppe, das für eine Institution oder eine Dienststelle der Verwaltung steht. Diese Beurteilung erfolgt für den Rad- und den Fußverkehr anhand jeweils eines Fragebogens mit Antwortvorgaben, denen Qualitätsstufen zugeordnet sind. Nehmen an dem Verfahren ausnahmsweise mehrere Personen einer Institution teil, stimmen diese sich intern ab. Eine Vorabstimmung zwischen verschiedenen Stellen ist

ausdrücklich nicht vorgesehen.

Anschließend kommt die Gruppe zu einem ersten Treffen zusammen, bei dem alle mit den unterschiedlichen Einschätzungen der anderen Teilnehmenden konfrontiert werden. Auf Basis der Diskussionsergebnisse dieses Konsensmeetings wird in einem zweiten Treffen ein Qualitätsplan mit Zielen und Handlungsansätzen für die künftige Fuß- und Radverkehrsförderung entwickelt. Diese werden anschließend zu Zielwerten für die zukünftige Fuß- und Radverkehrsförderung in Mainz zusammengestellt und bei einem dritten Treffen der BYPAD-Gruppe gemeinsame abgestimmt.

Zum Abschluss des Verfahrens erhält die Stadt das BYPAD-Zertifikat.

Ablauf und Instrumente des Prozesses in Mainz:

- **Ein Katalog erforderlicher Hintergrundinformationen.**

Diese Hintergrundinformationen über die Stadt, ihre Verkehrs- und Radverkehrspolitik sowie quantitative Daten zum Verkehr und insbesondere Fuß- und Radverkehr werden von der Verwaltung zusammengestellt. Sie helfen der Auditorin, die Situation zum Fuß- und Radverkehr in Mainz zu bewerten.

- **Der BYPAD-Fragebogen**

Für den Radverkehr liegt dem Verfahren ein standardisierter Fragebogen zugrunde. Der deutsche BYPAD Fragebogen wurde im Sommer 2019 aktualisiert.

Zur Betrachtung der Belange des Fußverkehrs wurde von PGV-Alrutz analog zum Radverkehrs-Fragebogen und auf Basis bereits vorliegender Fußverkehrsfragebögen aus den Verfahren in Karlsruhe und Stuttgart ein Fragebogen für den Fußverkehr in Mainz entwickelt und mit der Stadt Mainz abgestimmt.

Die Fragebögen wurden von jedem Mitglied der BYPAD-Gruppe ausgefüllt und bilden damit die Grundlage für die Erfassung des Status quo sowie für die Erarbeitung des Qualitätsplans.

- **Das Konfrontations- und Konsensgespräch (erstes Treffen)**

Hierbei diskutieren die Teilnehmenden der BYPAD-Gruppe das aktuelle Qualitätsniveau der Fuß- und Radverkehrsförderung in Mainz und nehmen eine gemeinsame Bewertung vor. Die Mitglieder werden dabei über die unterschiedlichen Einschätzungen informiert und diskutieren gemeinsam die einzelnen Aspekte. Ziel ist jeweils ein Konsens zum Status quo im Fuß- und Radverkehr.

Da davon ausgegangen werden kann, dass zahlreiche Akteure innerhalb ihrer Institution sowohl für den Rad- als auch für den Fußverkehr zuständig sind, werden bei den Treffen der BYPAD-Gruppe jeweils beide Themen nacheinander diskutiert.

Einige wesentliche Akteure zum Fuß- und Radverkehr konnten zur Teilnahme am Konsensgespräch nicht ausreichend motiviert werden. Für diese gab es nach Vorliegen des Protokolls eine kurze digitale Information, in der sie über das Verfahren näher informiert wurden.

Ziel ist, alle Akteure für den Prozess zu gewinnen und die weiteren Schritte in großer Runde durchführen zu können.

- **Der Zwischenbericht**

Dieser fasst die bisherige Diskussion zum Status quo zusammen. Darüber hinaus erfolgt eine Einschätzung der Situation zum Radfahren und zum zu Fuß Gehen in Mainz durch die BYPAD Auditorin.

- **Zweites Treffen der BYPAD-Gruppe**

Die gemeinsame Diskussion und Abstimmung zur zukünftigen Fuß- und Radverkehrsförderung ist ein wesentliches Element des BYPAD-Verfahrens. Auf Basis der Diskussionsergebnisse des Konsensgesprächs werden in einem zweiten Treffen die Bedeutung der einzelnen Handlungsfelder diskutiert und wesentliche Ziele und Maßnahmen erarbeitet.

Auch in dieser Phase des Audits konnten nicht alle eingeladenen Akteure zur Teilnahme motiviert werden. Dies betraf v.a. die politischen Vertreterinnen und Vertreter, die aufgrund der anstehenden Neukonstituierung des Stadtrats (Wahlen im Juni 2024) nur vereinzelt involviert werden konnten.

Zur Information und Motivation wurde das BYPAD-Verfahren ergänzend beim Runden Tisch Radverkehr vorgestellt.

Ein weiterer zusätzlicher Informationstermin erfolgte ausschließlich für politische Vertreterinnen und Vertreter. Aufgrund der politischen Veränderungen auf kommunaler Ebene und der bisher sporadischen Beteiligung der Politik bei den bisherigen BYPAD-Treffen sollten diese nochmal „abgeholt“ und in den Prozess eingebunden werden. Bevor es zum dritten Treffen der BYPAD Gruppe im Rahmen des Audits kommt, bei dem die zukünftigen Zielwerte für den Rad- und Fußverkehr abgestimmt werden, wollte man in Mainz noch einmal zur Teilnahme der Politik anregen.

Um den anwesenden Vertretern der Politik einen Überblick zum Verfahren zu geben wurde über das Verfahren sowie über die aktuellen Ergebnisse informiert und Rückfragen beantwortet.

- **Drittes Treffen der BYPAD-Gruppe**

Aus den Ergebnissen werden Zielwerte zur zukünftigen Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Mainz abgeleitet und im Rahmen eines dritten Treffens der BYPAD-Gruppe final abgestimmt bzw. ausformuliert.

- **Der BYPAD-Auditbericht**

Dieser enthält die gemeinsam erarbeiteten Ideen und Ergebnisse des Verfahrens und definiert die Ziele für die nächsten Jahre. Er enthält auch die gemeinsam formulierten Zielwerte für den zukünftigen Fuß- und Radverkehr in Mainz.

Der Auditbericht baut auf dem Zwischenbericht auf, aktualisiert und ergänzt diesen.

- **Das BYPAD-Zertifikat**

Zum Schluss des BYPAD-Prozesses erhält die Stadt das BYPAD-Zertifikat, welches das aktive Bestreben der Stadt bestätigt, die Qualität der Förderung der nicht-motorisierten Verkehrsarten zu verbessern.

Ablauf des BYPAD-Audits in Mainz

Der BYPAD-Prozess für die Stadt Mainz findet seit Oktober 2023 statt und wird im Januar 2026 mit der Vorstellung Ausschuss für Mobilität abgeschlossen.

	Aktivität	Involvierte Akteure	Termine
1	Zusammenstellung Hintergrundinformationen und Versand an BYPAD-Auditorin Entwurf Fragebogen Fußverkehr und Abstimmung mit AG	PGV-Alrutz	Ab Oktober 2023
2	Zusammenstellung der BYPAD-Gruppe und Terminvereinbarungen; Anforderungskatalog Hintergrundinformationen	Stadt Mainz PGV-Alrutz	Oktober 2023
3	Versand Infoschreiben an Teilnehmende	Stadt Mainz	
4	Versand BYPAD-Fragebögen per E-Mail	PGV-Alrutz	8.11.2023
5	Individuelles Ausfüllen der BYPAD-Fragebögen inkl. Abstimmung innerhalb der drei Audit-Parteien + Rücksendung der ausgefüllten Fragebögen per E-Mail an BYPAD-Auditorin	Mitglieder der BYPAD-Gruppe	Bis 24.11.2023
6	Auswertung der Fragebögen, Auswertung Hintergrundinformation	PGV-Alrutz	
7	1. Audit-Meeting Konsensgespräch Fragebogen mit zusammengefügten Antworten der Mitglieder der BYPAD-Gruppe	BYPAD-Gruppe PGV-Alrutz	13.12.2023
8	Auswertung des Konsensgesprächs Erstellung Zwischenbericht und Versand an Mitglieder der BYPAD-Gruppe per E-Mail	PGV-Alrutz	Februar/März 2024
9	Lesen und Stellungnahme Zwischenbericht	BYPAD-Gruppe	April 2024
10	Zusätzlicher Termin zur Information zum Verfahren zur Motivation weiterer Akteure	Stadt Mainz PGV-Alrutz	April 2024
11	2. Audit-Meeting: Formulierung von Qualitätszielen , Ableitung von Maßnahmen in wichtigen Handlungsfeldern	BYPAD-Gruppe PGV-Alrutz	16. April 2024

	Aktivität	Involvierte Akteure	Termine
12	Abstimmen des Protokolls zum 2. Audit-Meeting	BYPAD-Gruppe PGV-Alrutz	Ab Juni 2024
13	Vorstellung des BYPAD Verfahrens im Rahmen beim Runden Tisch Radverkehr	PGV-Alrutz	10.07.2024
14	Einbindung Politik im Rahmen eines Informations- und Abstimmungstermins	PGV-Alrutz	13.02.2025
15	Entwurf Zielwerte und Versand an Mitglieder der BYPAD-Gruppe per E-Mail	PGV-Alrutz	24.09.2025
16	3. Audit-Meeting: Diskussion und Formulierung Zielwerte	BYPAD-Gruppe PGV-Alrutz	08.10.2025
17	Fertigstellung Auditbericht und finale Formulierung Zielwerte	BYPAD-Gruppe PGV-Alrutz	Ab November 2025
18	Präsentation des Verfahrens sowie der Zielwerte im Ausschuss für Mobilität Beschlussfassung der Zielwerte Übergabe Zertifikat	PGV-Alrutz	21.01.2026

Zur Teilnahme beim BYPAD in Mainz wurden alle wesentlichen Akteure aus Verwaltung, Politik und weiteren Institutionen eingeladen. Am Verfahren haben sich Mitarbeitende nachfolgender Institutionen durch Ausfüllen der Fragebögen oder Teilnahme an den Sitzungen der BYPAD-Gruppe beteiligt:

Verwaltung:

- Behindertenbeauftragter
- Entsorgungsbetriebe
- fahrRad Büro
- Fußverkehrsangelegenheiten
- Grün- und Umweltamt
- Jugendamt
- Polizei
- Stadtplanungsamt
- Straßenbetrieb
- Straßenverkehrsbehörde
- Verkehrsdezernat
- Verkehrsmanagement/ Umweltverbund
- Verkehrsüberwachungsamt
- Wirtschafts- und Strukturförderung

Politik:

Mitglieder der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, CDU, FDP, Freie Wähler, ÖDP, SPD

Weitere Akteure:

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
- Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND)
- Handwerkskammer Rheinhessen
- Industrie- und Handelskammer Rheinhessen (IHK)
- Mainz City Management
- Mainzer Verkehrsgesellschaft Mainzer Mobilität (MVG)
- Firma Radlader.bike
- Verkehrsclub Deutschland (VCD)

2.2 Neun Module

Innerhalb der Fragebögen sind die Themen zu 9 Modulen bzw. Themenfeldern zusammengestellt, die im Folgenden vorgestellt werden. Die Module lassen sich wiederum den Handlungsfeldern Rahmenbedingungen, Umsetzung und Wirksamkeitskontrolle zuordnen.

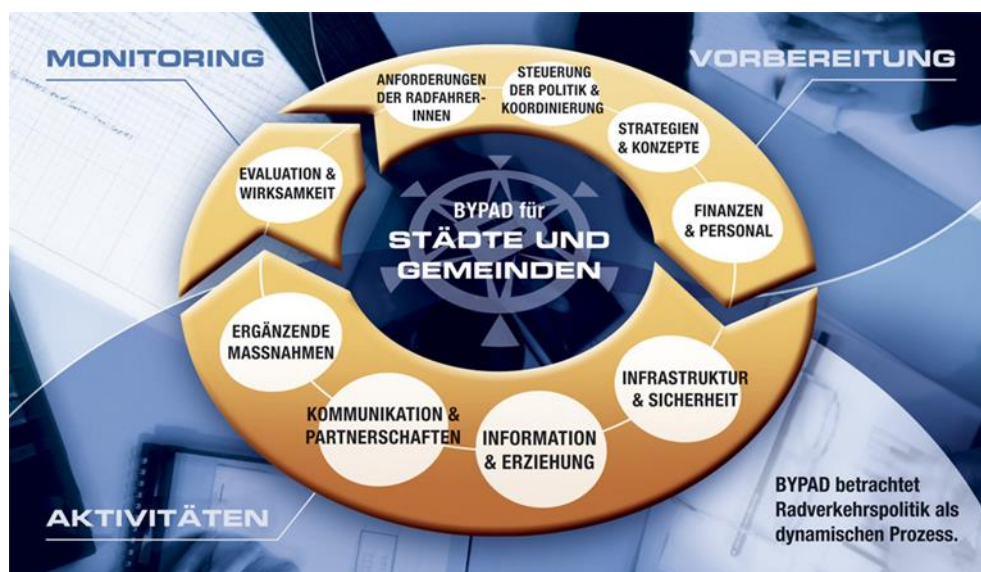


Abb. 2-1: Die neun Module im Überblick

Handlungsfeld Rahmenbedingungen bzw. Vorbereitung (Module 1 bis 4)**Modul 1: Anforderungen der Radfahrenden / der zu Fuß Gehenden**

Dieses Modul prüft, ob und wie bestimmte Anforderungen der Nutzenden ermittelt und einbezogen werden. Die Aufmerksamkeit wird darauf gelenkt, wie die Kommune die Nutzenden einbezieht und wie sichergestellt wird, dass die Anforderungen der Nutzenden im politischen Entscheidungsprozess berücksichtigt werden.

Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung

Dieses Modul untersucht Einfluss und Engagement von Verwaltungsspitze und Politik bezüglich der Qualität der Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs. Haben die Personen in Führungspositionen einen anregenden und motivierenden Einfluss? Sind

sie fähig, ihre Führungspositionen auszufüllen, sind sie engagiert bei der Sache, sind sie wirkliche Manager für Änderungen oder stehen sie eher isoliert ohne großen Einfluss?

Es ist interessant zu erfahren, wer die Leitlinien der Politik auf der offiziellen Ebene vorbereitet und in welchem Ausmaß führende Persönlichkeiten einen deutlichen Einfluss auf die (Verkehrs-)Politik haben. Aufmerksamkeit wird auf das Vorhandensein von Lenkungsgruppen gelegt, sowohl internen als auch externen. Die Möglichkeiten, wie Nutzende und ihre Gruppen sich einbringen können, werden ebenfalls in diesem Modul behandelt.

Modul 3: Strategien und Konzepte

Dieses Modul untersucht die vorhandene Strategie der Fuß- und Radverkehrsförderung und die Schritte zur Umsetzung. Welche Inhalte haben die Ansätze zur Förderung von Fuß- und Radverkehr und in welchem Ausmaß sind sie in den größeren Rahmen der städtischen Politik eingepasst? Andere wichtige Punkte sind der Stellenwert von Beschlüssen und (verpflichtenden) Vereinbarungen, Langzeitplanung, Dringlichkeits- und Prioritätenlisten und der Umgang mit Fach- oder Stadtgrenzen-überschreitenden Problemen.

Modul 4: Finanzen und Personal

Dieses Modul beschäftigt sich einerseits mit den finanziellen Aspekten der Politik, andererseits mit Personalstärke und Vorbildung derer, die mit Rad- bzw. Fußverkehr zu tun haben. Welches sind die Quellen zur Finanzierung der Umsetzung der Maßnahmen und was wird unternommen, um die Finanzen langfristig zu sichern? Wie sind die Anstrengungen, um Haushaltsmittel für eine bessere Förderung von Fuß- und Radverkehr zu bekommen? Daneben werden auch die Qualifikation des beteiligten Personals und die Möglichkeiten der Fortbildung untersucht.

Handlungsfeld Umsetzung bzw. Aktivitäten (Module 5 bis 8)

Die Module 5 bis 8 betrachten das tatsächliche Handeln der städtischen Rad- bzw. Fußverkehrsförderung. Wegen der Vielzahl an möglichen Maßnahmen werden vier unterschiedliche Module festgelegt.

Modul 5: Infrastruktur und Sicherheit

Welche Infrastruktur ist bezgl. des Radverkehrsnetzes bzw. für den Fußverkehr vorhanden und wie wird die Unterhaltung organisiert? Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende ist ein zentraler Bereich, deshalb wird ihm in diesem Modul besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Weitere Themen beim Radverkehr sind die getroffenen Maßnahmen zum Fahrradparken, die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr und zusätzliche Angebote wie bewachtes Fahrradparken oder eine Fahrradstation. Im Bereich des Fußverkehrs werden auch

die Aspekte der Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und der Gestaltung von Kreuzungs- und Knotenbereichen betrachtet.

Modul 6: Information und Erziehung

In diesem Modul geht es darum, inwieweit Maßnahmen, Daten und Fakten zur Fuß- und Radverkehrsförderung der Bevölkerung bekannt gemacht werden. Wie vermittelt die Kommune ihre diesbezüglichen Maßnahmen und Aktivitäten? Weitere Themen sind Aktionen im Bereich der (Verkehrs-) Erziehung bzw. des Radfahr-Trainings sowie die Orientierung.

Modul 7: Kommunikation und Partnerschaften

In diesem Modul wird betrachtet, wie bestimmte Zielgruppen angesprochen und erreicht werden und wie entsprechende Partner eingebunden werden bzw. mit ihnen zusammenarbeitet wird. Mit welchen Anreizen wird die Fahrt im Alltag (zu Arbeit, Schule, Einkauf) mit dem Fahrrad oder der Gang zu Fuß gefördert, und wie sind örtliche Arbeitgeber, Schulen, Kindergärten, Gebäudeeigentümer etc. beteiligt? Gibt es Maßnahmen, um Radfahren bzw. das zu Fuß Gehen in allen Lebenslagen zu fördern und wie werden die gesundheitlichen Vorteile zur Stärkung und Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs genutzt?

Modul 8: Ergänzende Maßnahmen

Dieses Modul behandelt Aktivitäten und Entscheidungen jenseits der engeren Rad- bzw. Fußverkehrsförderung, die aber einen Einfluss auf die Fahrradnutzung bzw. das zu Fuß Gehen haben (können). Es gibt zwei Aspekte: Was wird getan, um die Autonutzung zu beschränken und inwieweit unterstützt die aktuelle Stadtentwicklung und Flächennutzungsplanung die Förderung des nicht motorisierten Verkehrs?

Es gibt unterschiedliche Fachbereiche, die indirekt die Fahrradnutzung beeinflussen. Es ist wichtig, auch diese Bereiche zu betrachten, um kontraproduktive Wirkungen zu vermeiden.

Handlungsfeld Wirksamkeitskontrolle bzw. Monitoring (Modul 9)

Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit

Das Modul konzentriert sich auf die tatsächlichen Auswirkungen der Fuß- und Radverkehrsförderung. Wie misst die Behörde die Auswirkungen ihrer Maßnahmen? Wie ist die Qualität des Prozesses sichergestellt? Wie wird die Fahrradnutzung bzw. das zu Fuß Gehen (regelmäßig) untersucht und wie wird die Verkehrssicherheit gemessen?

2.3 Vier Qualitätsstufen

BYPAD unterscheidet zwischen vier Qualitätsstufen. Jede Stufe stellt einen weiteren Schritt auf der Leiter der Entwicklung für die städtische Rad- bzw. Fußverkehrsförderung dar. Qualitätsverbesserungen lassen sich somit als schrittweises Erklimmen dieser Leiter erkennen. Das bedeutet aber auch, dass eine Stadt nicht von einem Tag auf den anderen die höchste Stufe der Entwicklungsleiter, dem Barometer der städtischen Rad- bzw. Fußverkehrsförderung, erreichen kann.

Durch die Qualitätsstufen kann die Stadt ablesen, wo sie mit ihrer Rad- bzw. Fußverkehrsförderung an einem bestimmten Zeitpunkt steht, und zwar für die Module und die einzelnen Fragen getrennt voneinander. Die Stadt bekommt einen Überblick, welche Module verbessert werden müssen, um eine höhere Stufe zu erreichen.



Abb. 2-2: Die vier Entwicklungsstufen im BYPAD-Verfahren

Die folgende Beschreibung der Bewertungsstufen ist auf die Gesamtbewertung bezogen. Für die einzelnen Fragen und Module sind die Bewertungen entsprechend ihrem Namen sinngemäß anzuwenden.

Stufe 1: Ad hoc-orientiert, Feuerwehrprinzip (1,0 bis 1,9)

„Es wird erst etwas gemacht, wenn es brennt, und auch nur solange es brennt“.

Sobald Stufe 1 erreicht ist, findet Fuß- und Radverkehrsförderung ansatzweise in der Kommune statt, aber nur in geringem Ausmaß. Sie ist begrenzt auf Lösungen an isolierten Problemstellungen. Wegen des engen Verständnisses der Rad- bzw. Fußverkehrsförderung werden Maßnahmen ausschließlich wegen der Verkehrssicherheit oder bei der Infrastruktur an einzelnen Stellen getroffen. Damit ist eine niedrige Qualitätsstufe festzustellen, die charakterisiert wird durch:

- niedrige und ungleichmäßige Finanzmittel,

- wenige zuständige Hauptamtliche (wenn überhaupt), mit geringem Ausbildungsgrad und wenig einflussreicher Position,
- kaum Öffentlichkeitsarbeit,
- informelle Strukturen und Entscheidungen,
- die Qualität ist nur das Ergebnis individuellen Engagements.

Für den Fall, dass einzelne Charakteristika für Stufe 1 nicht erfüllt werden, kann auch keine Qualitätsstufe vergeben werden.

Stufe 2: Isolierter Ansatz, Insel-Ansatz (2,0 bis 2,9)

Reine Radverkehrsförderung, oft nur Infrastruktur.

Auf der zweiten Stufe gibt es bereits eine Rad- bzw. Fußverkehrsförderung, aber diese ist nicht integriert in das gesamte Handeln der Kommune auf Ebene der verkehrsrelevanten Handlungsfelder. Gute bauliche Infrastruktur ist das Hauptinteresse und es gibt nur wenige zusätzliche Aktivitäten. Der isolierte Ansatz lässt sich charakterisieren durch:

- Nutzung von Daten und Berücksichtigung von Anforderungen und Prioritäten seitens der Radfahrenden bzw. der zu Fuß Gehenden,
- allgemeine Entscheidungen mit geringer Bindungskraft (Aufgabensetzung),
- wegen geringer Abstimmung mit anderen Fachbereichen werden dort oft kontraproduktive Entscheidungen getroffen,
- die Kontinuität der Rad- bzw. Fußverkehrsförderung ist nicht gewährleistet.

Stufe 3: System-orientiert, Nachhaltigkeitsprinzip (3,0 bis 3,9)

Systematische Rad- bzw. Fußverkehrsförderung mit Öffentlichkeitsarbeit, Service, etc.

Beim Erreichen der 3. Qualitätsstufe wird festgestellt, dass Radfahren bzw. zu Fuß Gehen als System gesehen wird, das in die allgemeine Verkehrsplanung integriert ist. Es gibt Unterstützung von verantwortlichen bzw. zuständigen Politiker*innen. Die Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs umfasst eine große Spanne unterschiedlicher Handlungsfelder (Mobilitätsmanagement, Dienstleistungen, Kampagnen, Erziehung, Infrastruktur, ...). Verschiedene Partner beteiligen sich und arbeiten zusammen an der Umsetzung der Rad- bzw. Fußverkehrsförderung. Charakteristika sind:

- Tendenzen zur langfristigen Planung,
- die Nutzer-Anforderungen werden systematisch berücksichtigt,
- eine gute Datenverfügbarkeit stellt die feste Grundlage der Förderung dar,
- es gibt große Finanzmittel, aber diese sind noch nicht langfristig abgesichert,
- Entscheidungen sind verbindlich gefasst und mit anderen Akteuren abgestimmt (andere Verwaltungsstellen, Schulen, Arbeitgeber, ...).

Stufe 4: Integrierter Ansatz, Gesamtpolitischer Ansatz der Rad- bzw. Fußverkehrsförderung (4,0)

Fachübergreifend, Dauerhaft, Regelmäßig, ...

Unter Einbezug von Siedlungsplanung, Gesundheitspolitik, etc.

Rad- bzw. Fußverkehrsförderung wird als kontinuierliche Aufgabe mit enger Verbindung zu anderen Fachbereichen gesehen (Umwelt, Gesundheit, Wirtschaft, Beschäftigung).

Maßnahmen zur Förderung des Rad- bzw. Fußverkehrs werden ergänzt durch Maßnahmen zur Minderung der Autonutzung. Qualitätsindikatoren werden als politische Instrumente wahrgenommen. Neben politischer Unterstützung sind systematische Arbeit in Netzwerken und strategische Partnerschaften charakteristisch. Dies hilft, Synergie-Effekte durch den Austausch von Ideen, Wissen und Erfahrungen mit externen Partnern zu erzielen, sowohl auf der horizontalen Ebene (mit anderen Städten und Körperschaften und Privaten) als auch vertikal (mit höheren Verwaltungsebenen). Typisch sind:

- gute Datenverfügbarkeit,
- systematische Wirkungskontrollen,
- eine hohe und langfristig abgesicherte Finanzausstattung,
- systematische Arbeit in Netzwerken,
- strategische Partnerschaften.

2.4 Bewertung

Beim ersten Treffen der BYPAD-Gruppe wird jeder Frage der Fragebögen ein Level zwischen 0 und 4 – analog zu den Qualitätsstufen des BYPAD - zugeordnet.

Anzumerken sei jedoch, dass es sich beim BYPAD um eine qualitative Bewertungsmethode handelt. Daher sind die quantitativen Ergebnisse nur als Anhaltspunkt zu sehen, die die Zuordnung zu den einzelnen Stufen der Entwicklungsleiter verdeutlichen.

Entwicklungsstufe	Beschreibung	Numerischer Wert
0	-	<1,0
1	Ad-hoc orientiert	1,0 – 1,9
2	Isolierter Ansatz	2,0 – 2,9
3	System-orientiert	3,0 – 3,9
4	Integrierter Ansatz	4,0

Tab. 2-1: Bewertungsraster

Die erreichte Qualitätsstufe für jedes der neun Module errechnet sich aus dem arithmetischen Mittel der Punktzahlen der einzelnen Fragen, die dem Modul zugeordnet sind. Demgegenüber werden die erreichten Qualitätsstufen der jeweiligen

Einzelfragen nicht mathematisch aus den abgegebenen Antworten errechnet. Sie stellen vielmehr das Diskussionsergebnis des 1. Treffens der BYPAD-Gruppe dar.

Bei der Bestimmung der Gesamt-BYPAD-Bewertung wird ein Gewichtungsfaktor für jedes Modul festgelegt. Auf diese Weise bekommen die Handlungsmodule (Modul 5-8) ein höheres Gewicht. Sie haben einen direkten Einfluss auf die Fahrradnutzung bzw. das zu Fuß Gehen und gehen mit insgesamt 60 % in die Gesamtbewertung ein. Die Module 1 bis 4, die Planungsmodule, betreffen die Rahmenbedingungen, unter denen die Rad- bzw. Fußverkehrsförderung stattfindet – je besser diese Rahmenbedingungen sind, desto wirksamer deren Förderung. Die Planungsmodule gehen insgesamt mit 35 %, das Evaluationsmodul (Modul 9) mit 5 % in die gewichtete Gesamtbewertung ein.

	Modul	Gewichtung in %	
		Radverkehr	Fußverkehr
Planung – 35 %	1	5	5
	2	10	10
	3	10	10
	4	10	10
Handlung – 60 %	5	20	20
	6	10	15
	7	10	15
	8	20	10
Evaluation – 5 %	9	5	5

Tab. 2-2: Gewichtete Bewertung der einzelnen Module Radverkehr und Fußverkehr

Die Gesamt-Bewertung des Status Quo durch die BYPAD-Gruppe basiert auf der Einschätzung der teilnehmenden Akteure und gibt einen ersten Hinweis auf die Qualität der aktuellen Rad- bzw. Fußverkehrsförderung der Stadt Mainz.

3 Relevante Daten zum Fuß- und Radverkehr in Mainz

Die kreisfreie Stadt Mainz stellt die Landeshauptstadt von Rheinland-Pfalz dar und fungiert mit ihren ca. 225.000 Einwohnenden als eines der fünf regionalen Oberzentren in Rheinland-Pfalz. In der Universitätsstadt Mainz sind an den vier Hochschulen insgesamt ca. 37.000 Studierende eingeschrieben.² Die Mainzer Johannes-Gutenberg-Universität (JGU) zählt zu den zwanzig größten Deutschlands. Die Stadt liegt am westlichen Ufer des Rheins, welcher die östliche Stadtgrenze bildet, und umfasst über 16 Rheinkilometer. Die allgemeine Topografie weist, insbesondere in der Nähe des Rheins, zumeist eher flaches Gelände und wenig Steigungen auf.

² Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (Angaben für Wintersemester 2021/2022)

Die Oberstadt und die westlichen Stadtteile sind dagegen geprägt durch teils starke Steigungen. Das Stadtgebiet befindet sich am Rheinufer auf etwa 82 m ü. NN und steigt auf Höhen von bis zu 245 m ü. NN. Das südliche und westliche Stadtgebiet ist als Teil der Region Rheinhessen geprägt durch Weinanbaugebiete und Weinberge.

3.1 Fußverkehr

Der Fußverkehr ist die Basis der Mobilität innerhalb der Stadt. Nahezu bei jedem Weg, auch wenn hauptsächlich ein anderes Verkehrsmittel genutzt wird, besteht ein Teil des Weges (häufig zu Beginn und/oder am Ende) aus einem Fußweg. Da in vielen Verkehrserhebungen nur die Verkehrsmittel der Hauptwege berücksichtigt werden, ist der Fußverkehr dabei i. d. R. unterrepräsentiert – und in der Folge häufig auch in der öffentlichen Wahrnehmung und dem folgend in der Förderung. Eine besondere Bedeutung hat der Fußverkehr für Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen und Menschen mit niedrigerem Einkommensniveau. Diese legen überdurchschnittlich viele Wege zu Fuß zurück.³ Ein für alle Menschen begehbares Straßen- und Wegenetz stellt somit eine notwendige Voraussetzung für ein sozial verträgliches Miteinander im Verkehrssystem dar.

Akteure, Strategien, Konzepte

Der Bereich „Schulwege / Fußgänger“ fällt in der Verwaltung in das Sachgebiet Verkehrsmanagement in der Abteilung Verkehrswesen im Stadtplanungsamt, das zum Dezernat V - Umwelt, Grün, Energie und Verkehr gehört. Die beiden Stellen für den Bereich „Schulwege / Fußgänger“ waren im Dezember 2023 noch vakant. Seit Januar 2024 ist die Stelle für die Belange des Fußverkehrs besetzt. Darüber hinaus gibt es einen Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderung. Zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sind seitens der Stadt Datenblätter⁴ vorhanden, welche 2023 fortgeschrieben wurden.

Eine Strategie oder ein Konzept zum Fußverkehr gibt es derzeit in Mainz noch nicht. Der Fußverkehr findet jedoch Berücksichtigung im Integrierten Entwicklungskonzept Innenstadt Mainz (2015), Masterplan 100 % Klimaschutz (Fortschreibung 2022) und im Luftreinhalteplan (Fortschreibung 2016 - 2020). Mit der Verabschiedung des „Masterplan 100 % Klimaschutz“ und einem nachfolgenden Stadtratsbeschluss aus 2021 hat sich die Stadt Mainz das Ziel der Klimaneutralität bis spätestens 2050, möglichst auch bereits bis 2035, gesetzt. Der Maßnahmenkatalog zum Masterplan 100 % Klimaschutz gibt konkrete detaillierte Handlungsempfehlungen und eine zeitliche Priorisierung vor. Weitere konkrete Vorschläge wurden durch die Initiative MainzZero die Broschüre „Verkehrswende jetzt! Bausteine für ein Mainzer

³ Mobilität in Deutschland 2017 – MiD, Ergebnisbericht

⁴ www.mainz.de/medien/internet/downloads/Datenblaetter_Barrierefreiheit_Mainz_2023.pdf

Mobilitätskonzept“ entwickelt. Diese enthält unter anderem Empfehlungen für Grünachsen mit konkreten Routen für den Fußverkehr.

Durch einen Fußverkehrcheck im Rahmen des Projektes „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ (2018 - 2020) wurden Handlungsfelder für eine verbesserte Fußverkehrsförderung ermittelt und konkrete Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Federführender Akteur war hier der Bundesverband des Fachverbands Fußverkehr Deutschland (FUSS e.V.).

Es gibt bisher lokal keine aktiven Verbände, Gruppen oder Veranstaltungen mit regelmäßigen Treffen zum Thema Fußverkehr. Die Stadt Mainz ist Gründungsmitglied der seit 2023 bestehenden Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Kommunen (AGFFK) Rheinland-Pfalz. Es gibt bisher jedoch noch keine Aktivitäten der AGFFK.

Anteil Fußverkehr

Knapp ein Fünftel (19,5 %) der Wege der Einwohner*innen in Mainz werden hauptsächlich zu Fuß zurückgelegt. Der Anteil des Fußverkehrs in Mainz nimmt über den Verlauf der betrachteten Jahre seit 2008 ab, ist jedoch in der letzten Untersuchung im Jahr 2023 gegenüber 2019 wieder leicht gestiegen. Gemeinsam betrachtet machten Rad- und Fußverkehr in den Jahren 2008, 2016 und 2019 jeweils einen Anteil von 38-39 % des Verkehrsaufkommens aus. Erst 2023 ist ein Anstieg auf 46 % erkennbar.

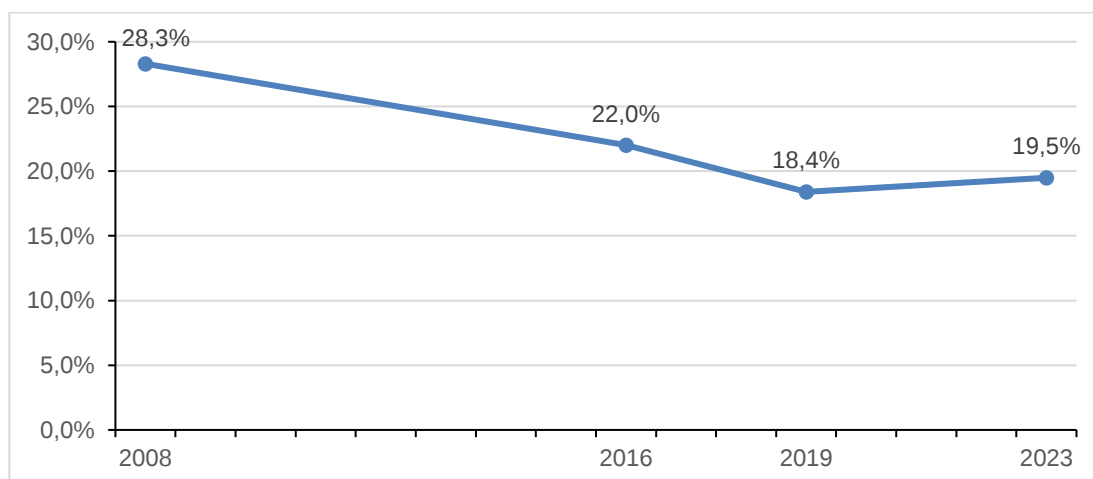


Abb. 3-1: Entwicklung des Fußverkehrsanteils am Modal Split bei Wegen der Einwohner*innen in der Stadt Mainz seit 2008 (Mobilitätsbefragungen 2019 und 2023, eigene Darstellung)

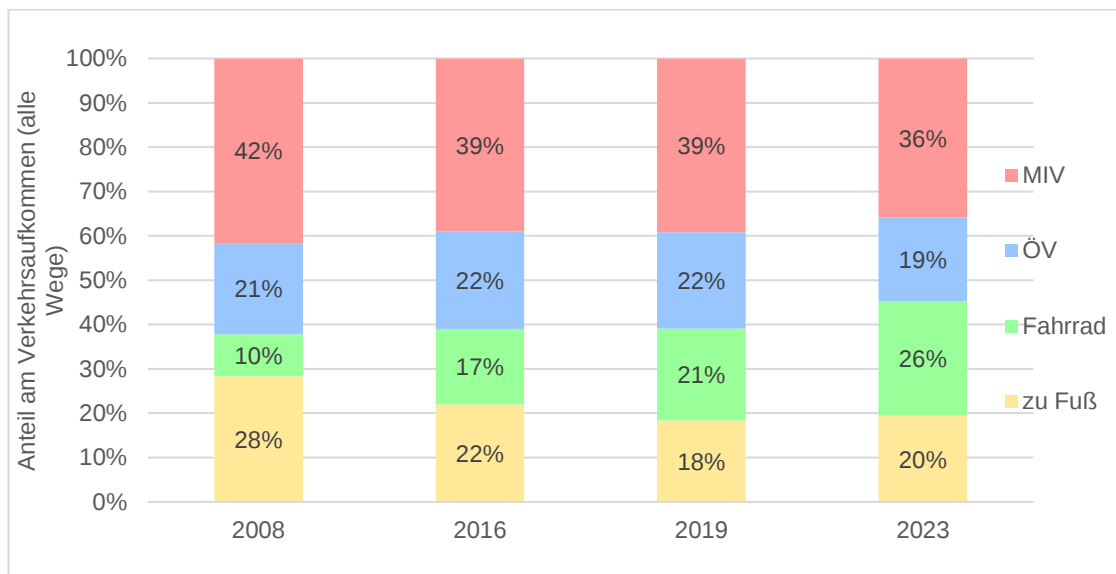


Abb. 3-2: Modal Split der Stadt Mainz (Quellen: SrV 2008, Mobilitätsbefragungen Mainz 2016/2019/2023; eigene Darstellung)

Im Vergleich mit anderen Städten ist der Fußverkehrsanteil in Mainz eher gering. In den Städten der betrachteten Stadtgruppe⁵ liegen die Anteile des Fußverkehrs am Modal Split zwischen 20 % (Mainz) und 35 % (Jena).

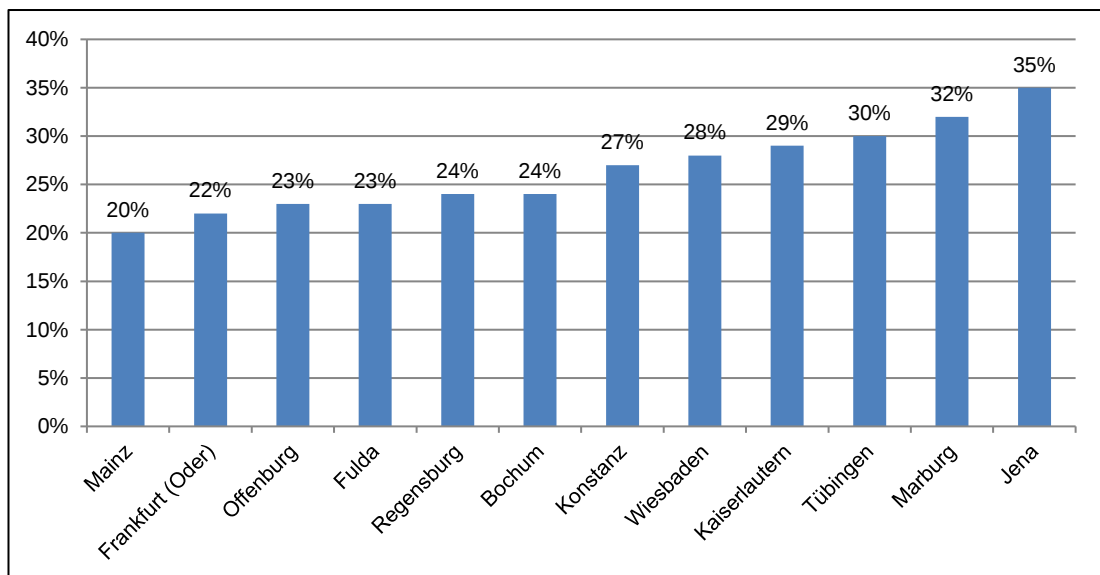


Abb. 3-3: Fußverkehrsanteile ausgewählter deutscher Städte (alle Wege) (SrV 2018, Mobilitätsbefragung Mainz 2023, eigene Darstellung)

⁵ Aus Städten mit ähnlichen Merkmalen (Zentralität, Einwohner*innenzahl, Topografie) werden nach SrV Stadtgruppen gebildet. Die hier abgebildeten Städte gehören zur Stadtgruppe „Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: hügelig“. In der Zahl der Einwohner*innen sind nur Wiesbaden und Bochum größer als Mainz, die anderen Städte haben teils deutlich geringere Zahlen der Einwohner*innen.

Dem Maßnahmenkatalog zum Masterplan 100 % Klimaschutz zufolge soll der Anteil des Fußverkehrs an allen Wegen in Mainz bis 2035 sukzessive auf 25 % gesteigert werden.

Wegeinfrastruktur

Ein ausgewiesenes oder planerisch festgelegtes Fußverkehrsnetz gibt es in Mainz nicht. Auch fehlen z. B. Hierarchien zur der Bedeutung einzelner Routen/Verbindungen, die eine Priorisierung von Maßnahmen ermöglichen würde. Bei der Förderung des Fußverkehrs ist eine Rücksichtnahme der Interessen aller zu Fuß Gehenden, von jung bis alt, wünschenswert (Beispielprojekt „beSITZbare Stadt“).

Neben den typischerweise beidseitigen Gehwegen an annähernd allen Straßen gibt es zahlreiche Gassen in der Altstadt oder den Stadtteilzentren, die nur für den Fußverkehr oder ggf. auch für den Radverkehr freigegeben sind. Auch in Grünanlagen bestehen Gehwege, die ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten sind, beispielsweise am Drususwall oder dem Konrad-Adenauer-Ufer.

Insgesamt sind sehr viele Gehwege an Hauptverkehrsstraßen oder in Grünanlagen für den Radverkehr frei gegeben oder als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen. Gehwege neben fahrbahnbegleitenden Radwegen sind oft nur eng (Beispiel Saarstraße).



Abb. 3-4: Licht und Schatten beim Fußverkehr: Breite Flächen für den Fußverkehr am Rheinufer, hier mit Freigabe für Radverkehr (links). Radweg auf Seitenraum: nur Restflächen für Fußverkehr (rechts)



Abb. 3-5: Unzureichender Ausstiegs- und Wartebereich an Haltestelle Bauhofstraße/Landesmuseum in Große Bleiche

In den Fußgängerzonen sind viele Abschnitte für den Radverkehr freigegeben, besonders in der Innenstadt und am Rhein. Dass diese Freigabe jedoch uneinheitlich und bruchstückhaft geregelt ist, sorgt nach Medienberichten⁶ für Verwirrung und unzulässige Nutzungen. Auch am Rheinufer gibt es Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr. Es mangle demnach an Kontrollen zum Radfahren in Fußgängerzonen. Über den Rhein sind zudem nur wenige Querungen vorhanden, die teils nur über Treppen erreichbar sind. Für die Kaiserbrücke ist ein barrierefreier Anschluss über Rampen in Planung.

Der Fußverkehr hat an signalisierten Knotenpunkten in der Regel Furten über alle Knotenarme. Ausnahmen bestehen z.B. an Knotenpunkten an der Rheinallee. Fußgängerüberwege (FGÜ) werden teilweise auch über Radwege hinweg markiert (z.B. Große Bleiche an Heidelbergerfaßgasse). Dies ist jedoch nicht immer der Fall, z.B. nicht in der Großen Bleiche an der Kaiser-Friedrich-Straße.



Abb. 3-6: Querungsanlagen für den Fußverkehr (links: Querung an der Bruchspitze, Bahnstation Hugo-Eckener-Straße in Gonsenheim; rechts: Fußgängerüberweg mit guten Sichtverhältnissen in neu gestaltetem verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich Boppstraße)

⁶ Z.B. www.dermainzer.net/2021/07/fahrradfahren-in-der-mainzer-fussgaengerzone/

In Mainz sind Gehwege häufig durch Hindernisse nicht oder nur eingeschränkt begehbar. Im Fußverkehrscheck 2020 wurden viele Gehwege der Innenstadt als unzureichend breit bewertet. Ursache dafür waren zumeist Hindernisse wie abgestellte E-Tretroller oder Fahrräder, Mülltonnen oder auf dem Gehweg parkende Kfz.

Eine Verringerung der Anzahl zugelassener Verleih-E-Tretroller wird diskutiert. Die Stadt Mainz beabsichtigt, das E-Tretroller-Angebot als Sondernutzung einstufen und die Anzahl der E-Tretroller in der Stadt und in der Innenstadt zu begrenzen. Für die verbleibenden E-Tretroller soll es feste Abstellflächen geben.⁷

Im Jahr 2017 legte die Stadtverwaltung Mainz ein Konzept für den Stadtteil Gonsenheim vor, in dem das Gehwegparken in Bestandssituationen geregelt werden sollte. FUSS e.V. nahm dazu, u.a. nach Aufforderung der Mainzer Bevölkerung Stellung und verweist auf den grundlegenden Konflikt zwischen dem Gehwegparken und der Fußverkehrsförderung, sowie auf das unzureichende Mindestmaß von nur 1,50 m Gehwegbreite bei ausgewiesenem Gehwegparken.⁸ Auch das illegale Gehwegparken, bei dem das Parken innerhalb der vorgesehenen Markierung nicht eingehalten wird oder Gehwegparken grundsätzlich nicht ausgewiesen ist, stellt für Mainz eine Herausforderung dar und wird teils geduldet oder zumindest nicht konsequent geahndet.⁹

Eine Besonderheit in Mainz ist die farbliche Unterscheidung der Straßennamensbeschilderung, die für eine verbesserte Orientierung in der Stadt sorgen kann. Die parallel zum Rhein verlaufenden Straßen haben blaue Straßennamenschilder und senkrecht zum Rhein verlaufende Straßen sind rot beschildert.



Abb. 3-7: Rote und blaue Straßennamenschilder, eine Mainzer Besonderheit

⁷ https://merkurist.de/mainz/sondererlaubnis-stroengere-regeln-fuer-e-scooter-in-mainz_DIYU

⁸ Demgegenüber hat Karlsruhe im Projekt Faires Parken 1,60 m als Mindestbreite vorgegeben: „Mindestens 1,60 Meter Gehwegbreite muss bleiben, damit Menschen sich dort, egal welcher Mobilität, sicher bewegen können.“ <https://www.karlsruhe.de/mobilitaet-stadtbild/mobilitaet/motorisierter-verkehr/gehwegparken>

⁹ Fußverkehrs-Checks in Mainz, 2020, Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.

In Mainz gibt es im Vergleich zu anderen Städten an signalisierten Knotenpunkten relativ viele freie Rechtsabbiegefahrbahnen, wo Kfz ohne Signal und teilweise zügig rechts abbiegen können. Fuß- und Radverkehr werden dabei in der Regel mit Fußgängerüberwegen und Radverkehrsfurten bevorrechtigt geführt.

Freie Rechtsabbiegefahrbahnen sind in anderen Städten teilweise unfallauffällig und werden zurückgebaut (z.B. Köln¹⁰, Hannover). Sie werden in den gängigen Regelwerken innerorts nicht mehr empfohlen.

Verkehrssicherheit

Die nachfolgende Betrachtung des Unfallgeschehens berücksichtigt die polizeilich gemeldeten Verkehrsunfälle im Stadtgebiet Mainz unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden (inklusive zu Fuß Gehenden mit Spiel- und Sportgeräten, bspw. Skateboard, Inliner) aus den Jahren 2016 bis 2022. Grundsätzlich ist bei der Analyse der polizeilich erfassten Fußverkehrsunfälle zu berücksichtigen, dass insbesondere bei Fuß- und Radverkehrsunfällen ein sehr hoher Anteil polizeilich nicht erfasster Unfälle (Dunkelziffer) existiert, die in die nachfolgenden Untersuchungen nicht einbezogen werden können. Dies betrifft vor allem Alleinunfälle ohne Fremdbeteiligung, z.B. infolge von Straßenglätte, Unfälle zwischen Fuß- und Radverkehr¹¹, aber auch Unfälle mit anderen Verkehrsteilnehmenden ohne Personenschaden. Diese deutliche Untererfassung ist bei allen nachfolgenden Aussagen zu berücksichtigen.

Die Anzahl der polizeilich gemeldeten Verkehrsunfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden bewegte sich seit 2017 auf einem etwa gleichbleibenden Niveau. Im Jahr 2016 gab es demgegenüber besonders viele Fußverkehrsunfälle. Über die Jahre ist bei den Fußverkehrsunfällen insgesamt eine sinkende Tendenz zu erkennen. In den Jahren 2020 und 2021 gab es weniger Verkehrsunfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden, jedoch sind diese beiden Jahre aufgrund der Corona-Pandemie nicht repräsentativ. Im Jahr 2022 erhöhte sich die Zahl der Fußverkehrsunfälle wieder. Auffällig ist, dass zwischen 81 % und 95 % der Verkehrsunfälle, bei denen zu Fuß Gehende beteiligt sind, Verletzungen mit sich bringen.

Im Bereich der Fußverkehrsunfälle mit Schwerverletzten oder mit Todesfolge ist typischerweise wenig Entwicklung erkennbar, wenn nicht deutliche und konsequente Maßnahmen ergriffen werden. In Helsinki ist es beispielsweise durch weitgehende und baulich unterstützte Verkehrsberuhigung gelungen, dass es mehr als 12 Monate lang keine einzigen Verkehrstoten gab. Vor allem Geschwindigkeitsbegrenzungen

¹⁰ <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/abbau-freilaufender-rechtsabbieger>

¹¹ BAST, 2016: „Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen“. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen M 264. Bergisch Gladbach

und bessere Bedingungen für Fußgänger hätten die Sicherheit auf den Straßen erhöht¹².

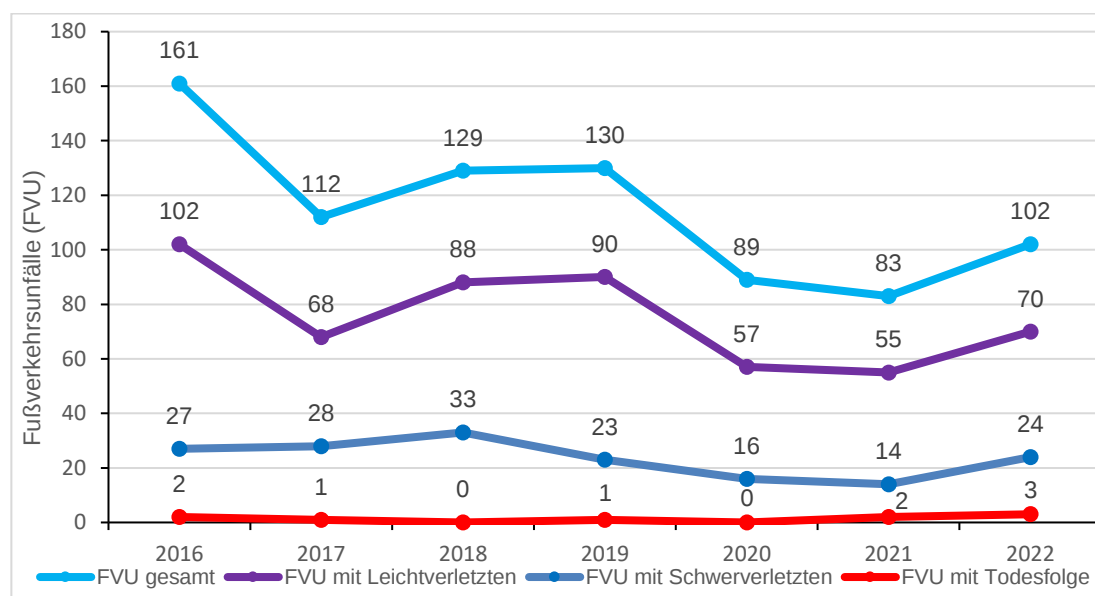


Abb. 3-8: Entwicklung der Anzahl an Fußverkehrsunfällen (FVU) der Stadt Mainz (Quelle: Polizeipräsidium Mainz; eigene Darstellung)

Ein hohes Konfliktpotenzial besteht zwischen Kfz und zu Fuß Gehenden, aber auch zwischen Fuß- und Radverkehr, vor allem bei gleichzeitiger Seitenraumnutzung.

Einer ADAC-Umfrage zufolge fühlen sich Zu Fuß Gehende in Mainz zunehmend unsicher. Dies gaben 50 % der 2023 Befragten an, eine Steigerung von 7 Prozentpunkten im Vergleich zur Umfrage zwei Jahre zuvor. Radfahrende und E-Tretroller (in der Umfrage als E-Scooter bezeichnet) wurden häufig als Problem genannt. In der Zusammenstellung der Ergebnisse der Umfrage durch den ADAC heißt es dazu¹³: „Auch in Mainz halten die befragten Fußgänger E-Scooter-Fahrer für die rücksichtslosesten Verkehrsteilnehmer: 56 Prozent und damit neun Prozentpunkte mehr als noch vor zwei Jahren sehen dies so. Auf Platz 2 folgen Radfahrer (bundesweit: 47 Prozent / Mainz: 42 Prozent) und auf Platz 3 andere Fußgänger, die auf ihr Handy schauen bzw. nicht auf ihr Umfeld achten (bundesweit: 31 Prozent / Mainz: 27 Prozent). Knapp dahinter rangieren Autofahrer, die beim Abbiegen nicht auf Fußgänger achten (bundesweit & Mainz: 29 Prozent).“

¹² www.tagesschau.de/ausland/europa/helsinki-keine-verkehrstoten-100.html:

„Im vergangenen Jahr gab es laut Stadtverwaltung 277 Verkehrsunfälle mit Verletzten in Helsinki - ein starker Rückgang im Vergleich zu etwa 1.000 Unfällen mit Verletzten sowie etwa 30 Verkehrstoten noch Ende der 1980er-Jahre.“

¹³ ADAC Umfrage Fußgängersicherheit 2023, zitiert nach <https://presse.adac.de/regionalclubs/mittelrhein/umfrage-fussgaengersicherheit.html>. Befragt wurden 3.200 Bewohner in der jeweils größten Stadt aller 16 Bundesländer.

Aktionen, Veranstaltungen, Öffentlichkeitsarbeit

Für das Stadtgebiet bestehen für alle Grundschulen Schulwegpläne, auf denen empfohlene Schulwege sowie „gefährliche Straßen“, die nur an Fußgängerüberwegen oder Lichtsignalanlagen überquert werden sollen, dargestellt sind. Diese haben jedoch überwiegend den Stand 2011 oder 2012, sind also seitdem nicht an aktuelle Gegebenheiten angepasst worden (z.B. nicht an die neue Straßenbahnstrecke Mainzelbahn). Im Jahr 2016 hat es eine Untersuchung der Schulwegpläne durch ein Fachbüro gegeben, welches die Prüfung und Umsetzung notwendiger Anpassungen nach sich zog. Es ist aktuell vorgesehen die Schulwegpläne zu aktualisieren und auf die heutigen Anforderungen anzupassen.

Die Stadt Mainz informiert aktiv über Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung und veröffentlicht in diesem Rahmen Vorhabenlisten zur Bürgerbeteiligung. Aktuell bestehen wenige größere Veranstaltungen, Aktionen oder Projekte, die einen direkten Bezug zur expliziten Fußverkehrsförderung aufweisen.

Aktuelle Vorhaben aus 2023 zur Bürgerbeteiligung umfassen auch zwei „Meenzer Sommer- und Nachbarschaftsstraßen“. Dabei soll im Rahmen von Aktionstagen für bestimmte Straßenabschnitte die Aufenthaltsqualität erhöht werden, indem der Kfz-Durchgangsverkehr unterbunden wird. Im Masterplan 100 % Klimaschutz (Fortschreibung 2022) ist mit einem Zeithorizont bis 2025 das Ziel definiert, mindestens zehn „Meenzer Sommerstraßen“ pro Jahr zu veranstalten.

3.2 Radverkehr

Das Radfahren stellt eine gesundheitsfördernde und klimaschonende Art der Fortbewegung dar. Im Vergleich zur Nutzung motorisierter Fahrzeuge sind die Luft- und Lärmemissionen vermindert. Besonders auf kurzen bis mittleren Wegelängen in innerörtlichen Bereichen kann der Radverkehr eine attraktive Alternative zur Nutzung eines privaten Pkw sein. Eine Verkehrsverlagerung zum Radverkehr hat das Potenzial, Städte sicherer, lebenswerter und lebendiger zu machen. Das Fahrrad ermöglicht darüber hinaus einen gleichberechtigten Zugang zur Mobilität für weite Bevölkerungsteile. Auch Kinder und Jugendliche können mit dem Fahrrad eine selbstständige Form der Mobilität erleben. Aus all diesen Gründen ist eine Förderung des Radverkehrs begrüßenswert.

In der Stadt Mainz hat der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen. Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln fühlen sich in Mainz jedoch sowohl Frauen als auch Männer vor allem mit dem Fahrrad unsicher.¹⁴

¹⁴ Mobilitätsbefragung 2019, Landeshauptstadt Mainz

Akteure, Zuständigkeiten, Budget

Die Zuständigkeit für die Förderung des Radverkehrs liegt in der Mainzer Stadtverwaltung seit 2020 überwiegend beim fahrRad Büro. Dieses ist der Abteilung Verkehrswesen im Stadtplanungsamt zugeordnet. Ab 2020 mit vier Personen besetzt (zuvor gab es eine Stelle als Radverkehrsbeauftragte), umfasst das fahrRad Büro seit 2022 ein sechsköpfiges Team, dem auch ein Radverkehrsbeauftragter angehört. Aufgrund von längerer Krankheit besteht das arbeitsfähige Team aus fünf Personen. Schwerpunkte des fahrRad Büros umfassen die strategische und konzeptionelle Ausrichtung, die Radverkehrsplanung und den Bereich Kommunikation/ Öffentlichkeitsarbeit. Als Budget stehen im aktuellen Zweijahreshaushalt pro Jahr 500.000 € für konsumtive Ausgaben zur Verfügung, zuzüglich investiver Maßnahmen, die teilweise auch Förderungen von Land und Bund bekommen können. Konsumtive Ausgaben fließen vor allem in die Unterhaltung, Markierung und Beschilderung, z.B. Ausweisung der Fahrradstraßen inklusive Belagsausbesserung wie Am Rosengarten. Weitere Projekte werden gesondert über eigene Haushaltstitel finanziert, wie das Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof.

Die Kommunikation mit weiteren Akteur*innen und der Politik erfolgt über die AG Radverkehr sowie den Runden Tisch Radverkehr. Die AG Radverkehr besteht aus einem kleinen, fachlich interessierten Kreis unter Einbeziehung von Verwaltungs-, Fraktions- und Verbandsvertretenden. Die AG wurde 2023 wiederbelebt und soll sich zukünftig zweimal pro Jahr treffen. Themen bisheriger Treffen waren vor allem konkrete Planungen, welche vorgestellt und von den Teilnehmenden diskutiert wurden. Der Runde Tisch Radverkehr ist öffentlich, mit dem Ziel von zwei bis drei Treffen jährlich. Auch dort werden konkrete Planungen vorgestellt, sowie Raum für Anregungen und Diskurs gegeben.

Insgesamt gibt es in Mainz eine Vielzahl von Initiativen und privaten Akteur*innen, die sich im Bereich Radverkehr engagieren. Dazu zählen unter anderem ADFC, Mainzer Radfahrforum, MainzZero und VCD.

Strategien, Konzepte

Ein Radverkehrskonzept für die Stadt Mainz gibt es derzeit noch nicht, wird aber seit 2024 erarbeitet. Für Fahrradstraßen gibt es bereits einen Standard seitens der Stadtverwaltung. Es gibt darüber hinaus verschiedene Konzepte, die den Radverkehr berücksichtigen und wichtige Orientierungspunkte innerhalb der Radverkehrsförderung darstellen (v.a. Masterplan 100 % Klimaschutz, Luftreinhalteplan, Green City Masterplan Mainz M³, Integriertes Entwicklungskonzept Innenstadt Mainz, Nahverkehrsplan Mainz), wobei die Umsetzung der dort vorgeschlagenen oder empfohlenen Maßnahmen in starkem Maße von externen Fördermitteln abhängig ist.



Abb. 3-9: Vorschlag für ein Radverkehrsnetz aus dem Mapathon (Quelle: Mainzer Radfahrforum)

Weitere konkrete Konzepte wurden durch Initiativen bzw. private Akteur*innen erarbeitet. Dazu zählen der „Mapathon Mainz – Ein Radwegenetz für Mainz“, „Verkehrswende jetzt! Bausteine für ein Mainzer Mobilitätskonzept“ und das „Radkonzept Gonsenheim setzt aufs Rad“. Im Rahmen des Projekts Mapathon wurden durch den ADFC und eine begleitende Bürger*innenbeteiligung umfassende Vorschläge für ein Radverkehrsnetz in Mainz entwickelt. Der ADFC Kreisverband Mainz-Bingen wurde dafür 2024 mit einem Ehrenamtspreis des Landes Rheinland-Pfalz ausgezeichnet.

Für den benachbarten Landkreis Mainz-Bingen wurde 2017 im Auftrag der Kreisverwaltung ein Radverkehrskonzept erstellt. In diesem wird unter anderem auch die hohe Bedeutung von Pendler-Radrouten (PRR) hervorgehoben, welche attraktive Verbindungen für den Alltagsradverkehr schaffen sollen. Es wird auf die laufenden Planungen zur Pendler-Radroute Bingen – Ingelheim – Mainz verwiesen. Zudem wird eine Empfehlung zur Untersuchung einer weiteren Pendler-Radroute zwischen Mainz und Oppenheim gegeben.

Vom Land Rheinland-Pfalz wurde die Pendler-Radroute Bingen – Ingelheim – Mainz als Pilotprojekt ausgewählt, für die 2016 eine Machbarkeitsstudie fertiggestellt wurde.

Im Jahr 2019 wurden vor dem Hintergrund der dabei gemachten Erfahrungen die Standards für Pendler-Radrouten und Radschnellverbindungen in Rheinland-Pfalz¹⁵ herausgegeben. Ebenfalls 2019 wurden erste Baumaßnahmen in Heidesheim begonnen. Ein Teilstück zwischen Ingelheim und Heidesheim wurde seitdem fertiggestellt. Im Stadtgebiet Bingen wird 2024 an der Pendler-Radroute gebaut. In Mainz soll die Hauptstraße in Mombach und die Mombacher Straße umgebaut werden, über welche die Pendler-Radroute verlaufen wird.

2022 wurde eine Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung (RSV) Wiesbaden – Mainz, von Hauptbahnhof zu Hauptbahnhof veröffentlicht. Ein wesentlicher Punkt dabei ist die Diskussion, über welche der Rheinbrücken diese RSV geführt werden kann, oder ob dafür eine neue Rheinbrücke erforderlich wird.

Radverkehrsanteil

Der Anteil des Radverkehrs in Mainz weist in den vergangenen Jahren eine fortlaufend positive Entwicklung auf. Innerhalb von 15 Jahren hat sich der Radverkehrsanteil deutlich erhöht, von 9,5 % auf 25,9 % in Bezug auf alle Wege.

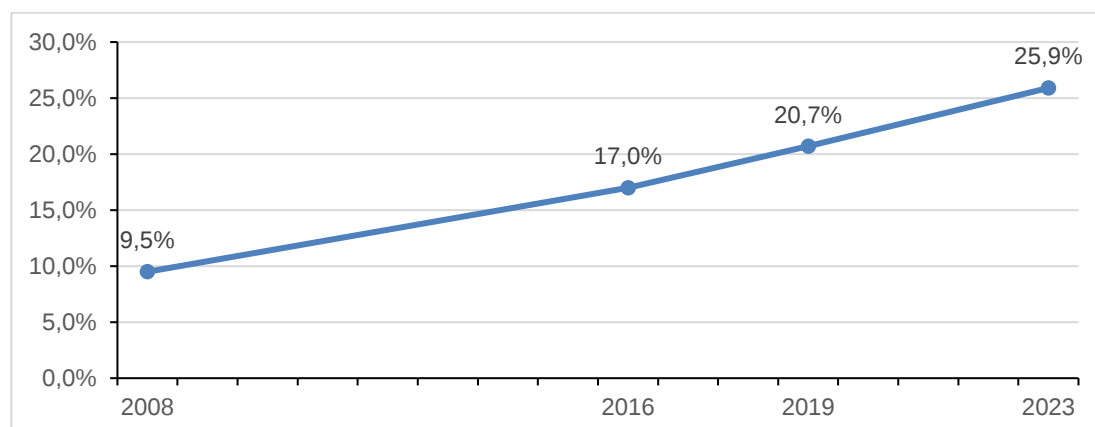


Abb. 3-10: Entwicklung des Radverkehrsanteils der Stadt Mainz am Modal Split nach Verkehrsaufkommen der Stadt Mainz seit 2008 (Quelle: Mobilitätsbefragung 2019 und 2023, eigene Darstellung)

Bei der Betrachtung des Radverkehrsleistung nach Verkehrsleistung¹⁶ bzw. nach Verkehrsaufkommen spielt der Radverkehr in Mainz im Jahr 2019 hinsichtlich der Verkehrsleistung eine eher untergeordnete Rolle. Dass der Anteil des Radverkehrs am Modal Split nach Verkehrsleistung geringer ist als nach Verkehrsaufkommen, ist jedoch ein sehr typisches Phänomen. Für das Jahr 2023 ist die Auswertung der

¹⁵ https://radwanderland-fachportal.de/dokumente/upload/190604_Standards_PRR_und_RSV_003.pdf

¹⁶ Unter Verkehrsleistung versteht man die Gesamtstrecke in Kilometern, die mit den einzelnen Verkehrsmitteln in einem Jahr zurückgelegt wird.

Mobilitätsbefragung noch nicht abgeschlossen, so dass hier noch keine Informationen über die Verkehrsleistung vorliegen.

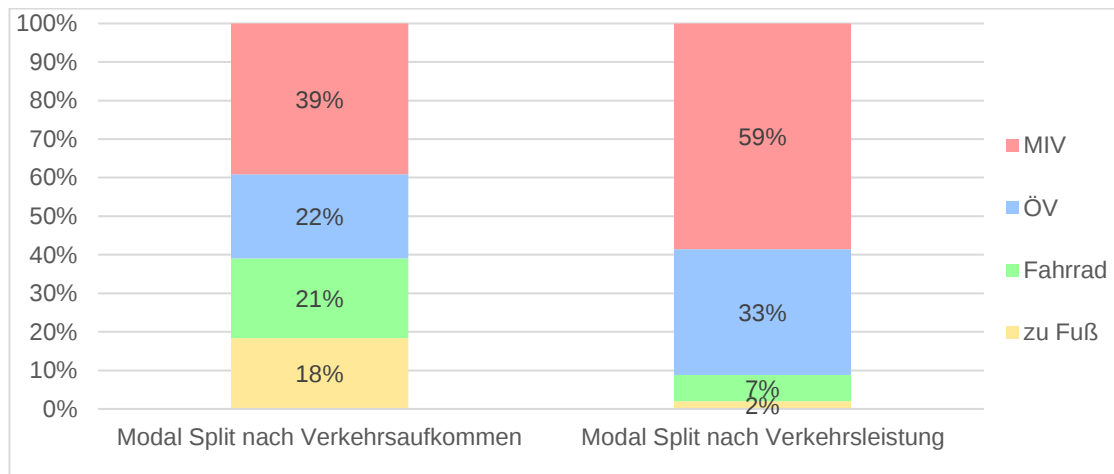


Abb. 3-11: Modal Split der Stadt Mainz (Quellen: Mobilitätsbefragung Mainz 2019; eigene Darstellung)

Beim Städtevergleich im Bezugsjahr 2018 (vor der Corona-Pandemie) liegt Mainz in etwa im Mittelfeld. Bemerkenswert ist, dass Mainz einen ähnlich hohen Radverkehrsanteil wie Darmstadt hat, da diese Stadt in Hessen bekannt ist für einen hohen Radverkehrsanteil. Auch andere Städte des gleichen Raumtyps wie Mainz weisen in der Gesamtschau eine positive Entwicklung hinsichtlich des Radverkehrsanteils auf.

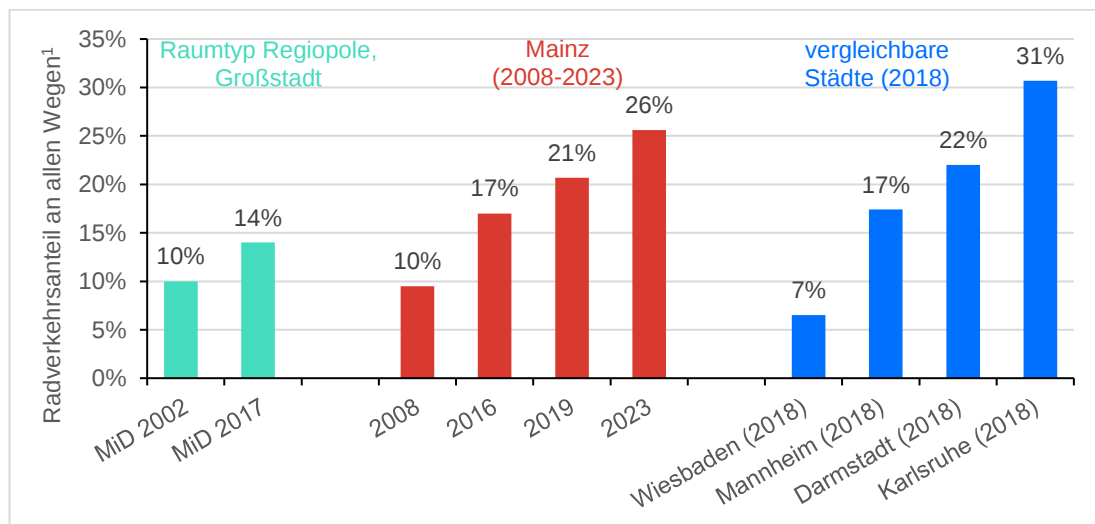


Abb. 3-12: Radverkehrsanteile im Vergleich (Quellen: MiD 2002 und 2017, SrV 2008, Mobilitätsbefragung Mainz 2016/2019/2023, SrV 2018; eigene Darstellung)

Dem Maßnahmenkatalog zum Masterplan 100 % Klimaschutz zufolge soll der Anteil des Radverkehrs an der Verkehrsleistung in Mainz bis 2035 sukzessive auf mindestens 20 % gesteigert werden.

Wegeinfrastruktur

Die Ausstattung mit Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen ist im Mainzer Stadtgebiet sehr unterschiedlich. Teils gibt es gemeinsame Flächen für Fuß- und Radverkehr, oder schmale Radwege, die markiert oder durch anders gefärbten Belag vom Gehweg abgegrenzt werden (z.B. Alicaenbrücke, Saarstraße). An Radwegen gibt es oft keine baulich erkennbaren Sicherheitstrennstreifen, so dass Schildermasten oder Poller dann in der Fläche des Radwegs stehen (z.B. Binger Straße). Untermaßige Radwege ohne Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn wie auch zu Parkständen sind aktuell nicht selten. In nicht ganz seltenen Einzelfällen sind Radwege auch für beide Richtungen frei gegeben, trotz teils deutlich untermaßiger Breiten (Alicaenstraße).



Abb. 3-13: Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsverkehr ohne erkennbaren Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn bzw. zum ruhenden Verkehr, Am Schützenweg (links: Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr; rechts: Zweirichtungs-Radfahrstreifen zwischen zum Parken genutzten Streifen und Fahrbahn)

Es gibt auch Strecken, auf denen Piktogrammketten kombiniert mit Schutzstreifen markiert sind. Außerdem sind einzelne Strecken mit Radfahrstreifen und etliche Strecken mit Schutzstreifen vorhanden, i.d.R. mit markierten Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz. Nicht selten werden duale Führungen eingesetzt, wo noch alte Radwege ohne Benutzungspflicht bestehen und zusätzlich die Fahrbahn mit Piktogrammketten für den Radverkehr versehen wurde (z.B. Göttelmannstraße, Große Bleiche). Für den Einsatz von Piktogrammketten hat Mainz 2017 den Deutschen Fahrradpreis gewonnen.¹⁷

In neu gebauten Abschnitten bestehen Radfahrstreifen, die teilweise breit und teilweise gegenüber der Fahrbahn baulich gesichert sind. Diese Sicherungen sind meist auf der Grenze zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen angebracht, so dass beide Flächen optisch eingengt wirken (z.B. Große Bleiche) und Sicherheitsabstände nicht bestehen.

¹⁷ www.der-deutsche-fahrradpreis.de/fileadmin/bfb_dateien/Download_2017/Nominierte_2017/20_Piktogramm_kette.pdf, www.der-deutsche-fahrradpreis.de/preistraeger-2017/



Abb. 3-14: Breiter Radfahrstreifen Bauhofstraße in der zentralen Achse zwischen Neustadt und Altstadt



Abb. 3-15: Licht und Schatten beim Radverkehr: neu gebauter Radweg in der Rheinallee (links), Enger Radweg für zwei Fahrtrichtungen mit Baumscheiben in Gefällestrecke in der Alicenstraße (rechts)

In einem Test hat der ADAC 2020 die Breiten von Radwegen in den deutschen Landeshauptstädten der Flächenländer messen und bewerten lassen¹⁸. In Mainz wurden 10 Testrouten befahren, wobei die Anzahl der Routen sich an der Einwohnerzahl orientierte. Im Test heißt es: „In Mainz gab es zwar unter den zehn getesteten Strecken zwei gute, aber fünf fielen mit Mangelhaft und zwei weitere mit Sehr mangelhaft durch“ (von im Test insgesamt nur 5). „Von nicht ausreichenden Breiten abgesehen gab es eine Reihe weiterer Mängel: Engstellen und Hindernisse etwa durch Bäume, Bewuchs, Masten oder Schilder – sehr viele in Mainz, ...“ Mainz ist dabei zusammen mit Hannover als Testergebnis als „Schlusslicht“ benannt worden.

¹⁸ ADAC-Test Radwegbreiten 2020, www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/zweirad/fahrrad-ebike-pedelec/tests/radwegbreiten

ADAC Test: Radwegbreiten 2020



Städte	Anzahl Testrouten ¹	Routen-Ergebnisse					ADAC Urteil
		++	+	o	-	--	
		sehr gut	gut	ausreichend	mangelhaft	sehr mangelhaft	
Bremen	13	0	1	8	4	0	o
Dresden	12	2	2	7	1	0	o
Erfurt	10 ²	1	1	4	3	0	o
Hannover	12	0	0	5	4	3	-
Kiel	11	1	4	6	0	0	+
Mainz	10	0	2	1	5	2	-
München	18	1	0	14	3	0	o
Saarbrücken	10 ²	0	1	5	1	0	o
Stuttgart	13 ²	0	5	4	1	0	o
Wiesbaden	11 ²	0	0	5	1	0	o

¹Die Anzahl der Testrouten orientiert sich an der Einwohnerzahl der Städte

²Anteil an Radwegen auf den Testrouten teilweise unter 20%; für diese kein Routenergebnis vergeben

Abb. 3-16: Ergebnisse des ADAC-Tests Radwegbreiten 2020 (Quelle: www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/zweirad/fahrrad-ebike-pedelec/tests/radwegbreiten/)

Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen sind größtenteils für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Einige Einbahnstraßen werden noch dahingehend geprüft. Die Tempo-30-Straßen sind teilweise für Erschließungsstraßen vergleichsweise hoch mit Kfz-Verkehr belastet.

Eine Fahrradstraßenachse Richtung Hechtsheim besteht schon länger. 2023 wurden neue Fahrradstraßen (z.B. Hindenburgstraße, Moltkestraße, Am Rosengarten) ausgewiesen.



Abb. 3-17: Fahrradstraßen in Mainz (links: neue Fahrradstraßen Hindenburgstraße, gestaltet nach Mainzer Standard für Fahrradstraßen; rechts: Hechtsheim-Radroute am Übergang von Drususwall zur Fahrradstraße Neumannstraße)

An Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen haben Radwege oft keine vorgezogene Haltlinien, inzwischen aber häufig eigene Radverkehrssignale (z.B. Saarstraße).

Für Fuß- und Radverkehr unfallträchtige freie Rechtsabbiegefahrstreifen kommen im Stadtgebiet sehr häufig vor. Radverkehrsfurten sind inzwischen sehr häufig flächig rot markiert, auch an Nebenstraßen oder beispielsweise Tankstellenzufahrten. Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) sind an vielen Knotenpunkten im Einsatz, teils auch in allen Zufahrten (z.B. Kreuzstraße/Weiherstraße), jedoch sind diese nicht immer mit zuführenden Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ausgestattet (z.B. Große Bleiche). Radwege enden teils plötzlich, etwa aufgrund von Linksabbiegestreifen oder Mittellinseln.



Abb. 3-18: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen mit zuführendem Schutzstreifen am südlichen Ende der Hauptstraße in Mombach

Die Große Bleiche ist ein Beispiel für nicht regelgerechte Radverkehrsanlagen, mit unzureichender Breite, ohne Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn oder zu parkenden Kfz und ohne taktil erfassbaren Begrenzungsstreifen zum Gehweg.

Für ausgewiesene Radrouten (z.B. Rhein-Radweg, Hiwwelroute) ist eine touristische Wegweisung vorhanden, von dort aus sind auch Ziele im Stadtgebiet ausgewiesen.

Jedoch ist bisher noch keine flächendeckende Wegweisung vorhanden, da die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes noch aussteht.

In Hinblick auf die Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln, wie z.B. Bus und Bahn, ist die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln positiv hervorzuheben. In den Bussen und Straßenbahnen ist dies kostenlos möglich, in den Regionalzügen zumeist auch, wobei die Mitnahme werktags vor 9 Uhr teils kostenpflichtig ist. An Haltestellen insbesondere der Straßenbahn, in geringerem Ausmaß auch an Bushaltestellen, bestehen Abstellmöglichkeiten, die in Qualität und Anzahl stark unterschiedlich zu bewerten sind. Ein Überblick zum Fahrradparken ist im Mainzer GIS-System verfügbar, allerdings ist nicht klar, wie aktuell dieses ist.¹⁹

Verkehrssicherheit

Die nachfolgende Betrachtung des Unfallgeschehens berücksichtigt die polizeilich gemeldeten Verkehrsunfälle im Stadtgebiet Mainz unter Beteiligung von Fahrrädern oder Pedelecs aus den Jahren 2016 bis 2022. Grundsätzlich ist bei der Analyse der polizeilich erfassten Radverkehrsunfälle zu berücksichtigen, dass insbesondere bei Fuß- und Radverkehrsunfällen ein sehr hoher Anteil polizeilich nicht erfasster Unfälle (Dunkelziffer) existiert, die in die nachfolgenden Untersuchungen nicht einbezogen werden können. Dies betrifft vor allem Alleinunfälle oder auch Unfälle zwischen Radfahrenden untereinander oder z.B. mit E-Tretrollern. Nicht der Polizei gemeldet werden aber sehr wohl auch Radfahrenden-Unfälle mit Kfz, dann überwiegend mit eher geringem Sachschaden oder nur leichten Verletzungen.

Zur Einschätzung der Größenordnung hat im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen das Uni-Klinikum Münster 2016 eine Studie zur Dunkelziffer bei Radverkehrsunfällen bearbeitet. An 25 Kliniken in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen wurden über 12 Monate mehr als 2.500 verunfallte Radfahrende anhand eines Fragebogens befragt, u. a. ob der Unfall polizeilich aufgenommen wurde. Aus den Ergebnissen lässt sich, je nach Unfalltypen und -beteiligten, eine Dunkelziffer zwischen 58,3 und 88,2 % aller Radverkehrsunfälle ableiten, die nicht in der amtlichen Statistik auftauchen. Dabei wurden allerdings auch erhebliche Unterschiede in der polizeilichen Erfassungsquote je nach Unfallsituation festgestellt. Während Alleinunfälle zu 89 % nicht polizeilich erfasst wurden, wurden Unfälle mit Kfz zu immerhin 26 % nicht erfasst.²⁰

¹⁹ https://gint.mainz.de/gint1/metadata/geodaten_datenubersicht-internet.htm

²⁰ BASt, 2016: „Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen“. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen M 264. Bergisch Gladbach

Diese deutliche Untererfassung ist wie bei anderen Unfallanalysen bei allen nachfolgenden Aussagen zu berücksichtigen.

Während sich das Unfallgeschehen mit Beteiligung von Radfahrenden zwischen 2016 und 2020 auf einem ähnlichen Niveau befand, verzeichnete das Jahr 2022 eine Zunahme an Radverkehrsunfällen. Dabei verunglückten fast 28 % mehr Radfahrende im Vergleich zum Vorjahr 2021.

Die Jahre 2020 und 2021 haben jedoch aufgrund der Corona-Pandemie eine beschränkte Aussagekraft. Im Vergleich zum Jahr 2019, welches noch vor der Corona-Pandemie lag, verunglückten im Jahr 2022 fast 18 % mehr Radfahrende. Daraus resultiert die Notwendigkeit der Förderung und Umsetzung verkehrssicherheitsrelevanter Infrastrukturmaßnahmen sowie Präventions- und Aufklärungsarbeit in diesem Bereich.

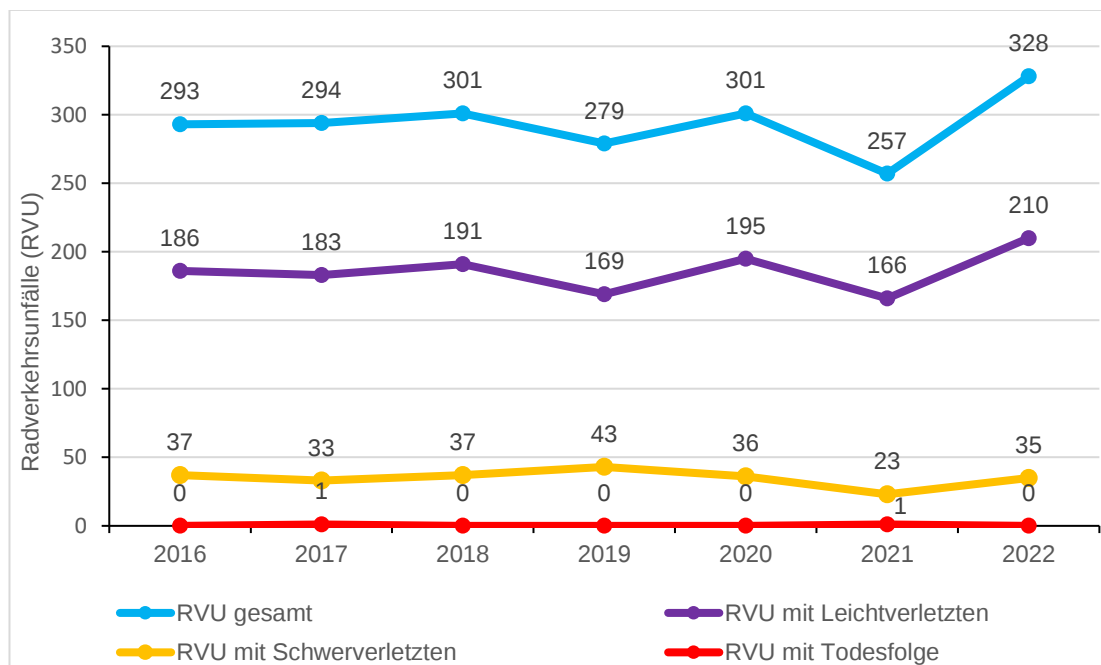


Abb. 3-19: Entwicklung der Anzahl an Radverkehrsunfällen der Stadt Mainz (enthält auch Unfälle mit Pedelecs, Quelle: Polizeipräsidium Mainz; eigene Darstellung)

In den Jahren 2016 - 2022 waren bei durchschnittlich ca. 12 % der polizeilich gemeldeten Radverkehrsunfälle die Unfallgegner*innen entweder Radfahrende oder zu Fuß Gehende.

Bei der Betrachtung der Radverkehrsunfälle im Vergleich zum Radverkehrsanteil ist im Städtevergleich für die Jahre 2016 und 2019 eine positive Entwicklung in Mainz erkennbar. Während der Radverkehrsanteil über die Jahre deutlich gestiegen ist, hat sich die Zahl der Radverkehrsunfälle, relativiert über die Einwohnerzahl, etwas verringert. Im Vergleich hatte z.B. Karlsruhe (in einem anderen Zeitraum, 2009 auf 2014-2016) zwar ebenfalls eine Steigerung beim Radverkehrsanteil zu verzeichnen, jedoch wurde dort nur ein leichter Anstieg der Unfallzahl erreicht.

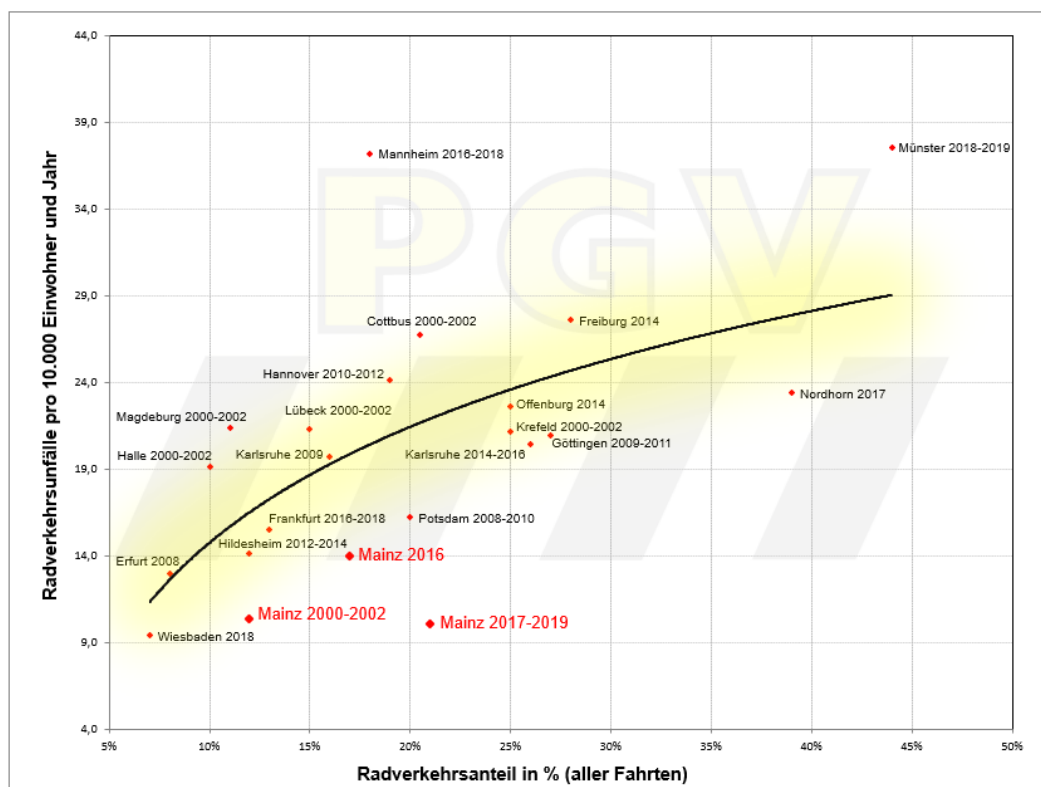


Abb. 3-20: Radverkehrsanteil und Radverkehrsunfälle pro 10.000 Einwohnende und Jahr
(Quellen: divers, eigene Darstellung)

In Mainz findet jährlich eine Unfallkommission und eine Betrachtung von Unfallhäufungsstellen statt. Um letztere zu entschärfen, werden kurzfristige Maßnahmen (z.B. Beschilderung, Markierung, Signalsteuerung) und mittelfristige Maßnahmen (z.B. bezüglich Rechtsabbieger, Zweirichtungsradwege) abgeleitet. Mit dem Projekt „Radwarner“ gibt es ein stadteigenes Warnsystem (ähnlich zu Bike-Flashes), welches sich in der Pilotphase befindet. Es mangelt jedoch bisher an langfristigen Konzepten.

Im Jahr 2019 hat der ADAC die Testergebnisse zur Radfahrsicherheit an Kreuzungen veröffentlicht. Hierbei wurden zehn ausgewählte Landeshauptstädte, die fünf mit dem höchsten sowie die fünf mit dem niedrigsten Radverkehrsanteil, von PGV-Alrutz im Auftrag des ADAC untersucht. Insgesamt 120 ausgewählte Routen, welche beliebte Verbindungen der Menschen aus dem Alltag darstellen, wurden auf die Qualität von Kreuzungen und Grundstückseinfahrten untersucht.

Für Mainz wurden dabei rund 41 Kilometer über zehn Routen verteilt auf die Verkehrssicherheit an Kreuzungen analysiert. Hierbei wurden Kreuzungen mit Ampeln als sehr gut, Kreuzungen ohne Ampeln als gut und Grundstückzufahrten als mangelhaft bewertet. Außerdem wurden Stärken und Schwächen identifiziert. Zu den Stärken gehören unter anderem direktes Linksabbiegen für Radfahrende an Kreuzungen mit Ampeln, häufige farbliche Markierungen der Radwege über Kreuzungen mit Ampeln, zudem erhalten Radfahrende öfters früher Grün als der Kfz-Verkehr (und somit einen Zeitvorsprung an der Konfliktfläche), jedoch noch nicht

flächendeckend. Die Schwächen sind u.a. sehr viele Grundstückzufahrten mit Sichteinschränkung, stark befahrene Straßen öfters ohne Querungshilfen wie Ampeln oder Mittelinseln und oftmals unzureichende Markierung des Radweges an Kreuzungen. Insgesamt wurde die Stadt Mainz vom ADAC in dem Test mit gut bewertet.²¹

ADAC Testergebnis

Stadt	Mainz
Einwohner	215.110
Anzahl der Testrouten**	10
ADAC Urteil	
Kreuzungen mit Ampeln	
Kreuzungen ohne Ampeln	
Grundstückzufahrten	

** Die Anzahl der Testrouten orientiert sich an der Einwohnerzahl der Städte

 sehr gut  gut  ausreichend  mangelhaft  sehr mangelhaft

Abb. 3-21: ADAC Testergebnis Radfahrsicherheit an Kreuzungen Mainz²²

Fahrradparken

Für die Förderung der Attraktivität des Radverkehrs ist ein ausreichendes Angebot an anforderungsgerechten Radabstellanlagen von großer Bedeutung. In der Mobilitätsbefragung 2019 wurde auch die Verfügbarkeit von Fahrradabstellanlagen erfragt. Dabei ergab sich, dass eine Verfügbarkeit am Wohnort bei 84 % der Mainzer*innen besteht, während am Arbeitsort nur 60 % eine Fahrradabstellanlage zur Verfügung haben.

Im öffentlichen Straßenraum, in der Altstadt und einigen Stadtteilzentren sind zwar viele Fahrradabstellanlagen vorhanden und in den letzten Jahren viele neu installiert oder in ihrer Qualität verbessert worden. Es sind jedoch auch etliche frei parkende Räder zu finden, was auf das Fehlen anforderungsgerechter Abstellanlagen, v.a. im

²¹ ADAC, 2019: Wie sicher sind Kreuzungen für Radfahrer?
<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/fahrrad/radfahrsicherheit-kreuzungen/>

²² ADAC, 2019: Wie sicher sind Kreuzungen für Radfahrer?
<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/fahrrad/radfahrsicherheit-kreuzungen/>

Innenstadtbereich, schließen lässt. Im Straßenraum abgestellte Fahrräder können insbesondere den Fußverkehr behindern.

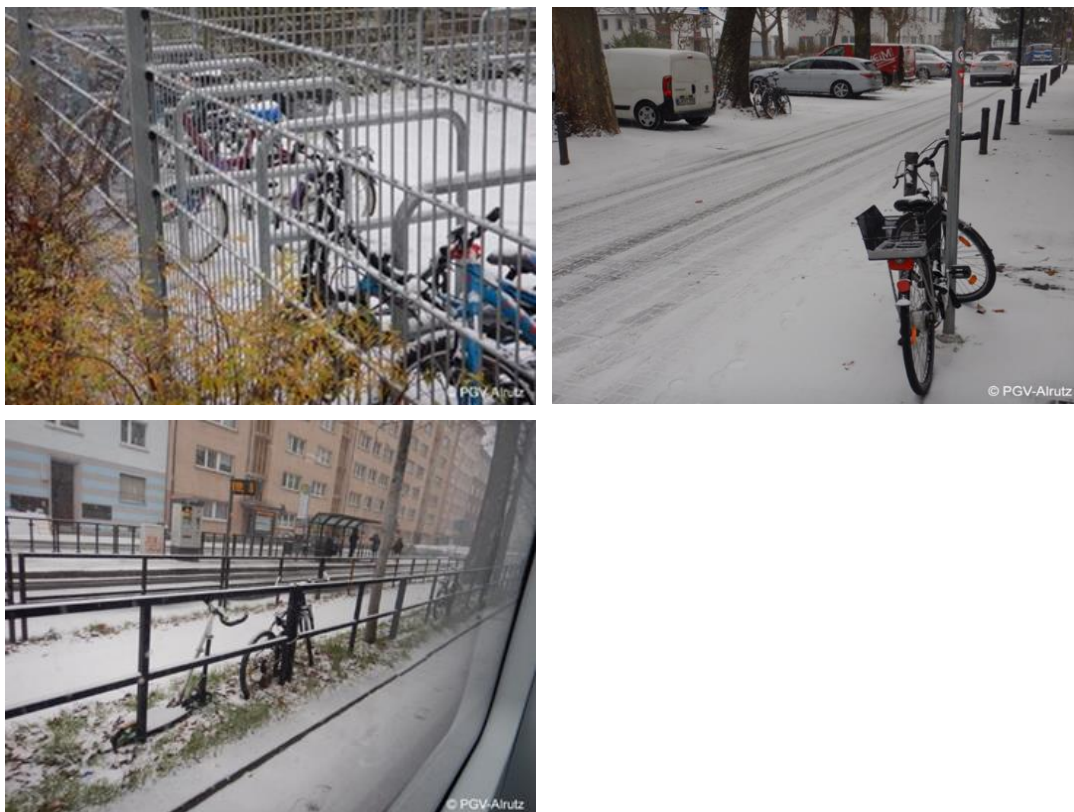


Abb. 3-22: Licht und Schatten beim Fahrradparken: gute und auch bei Schnee gut besetzte Fahrradständer an Schule Gleisbergweg (links), Beispiel für frei abgestellte Räder im Straßenraum (rechts: Elbestraße, Gonsenheim) bzw. an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (unten)

Am Hauptbahnhof wurde im Frühjahr 2021 das fahrRad.Parkhaus mit über 1.000 Stellplätzen eröffnet.²³ Hier können Fahrräder verschiedenster Art (auch Lastenräder, Liegeräder oder Kinderanhänger) kostenlos oder auch kostenpflichtig (bei Reservierung) abgestellt werden. Von der Infostelle Fahrradparken der DB InfraGO AG wird das fahrRad.Parkhaus als gutes Beispiel von Fahrradparkhäusern in Deutschland gelistet.²⁴ An etlichen Straßenbahn- und einigen Bushaltestellen sind bereits Fahrradabstellanlagen vorhanden. Noch kann keine Aussage zu Aus- oder Überlastung dieser Anlagen getätigt werden. Frei parkende Räder sind an vielen Masten zu sehen, an denen das Rad angeschlossen werden kann – auch in unmittelbarer Nähe zu Haltestellen, ohne dass immer der Zusammenhang erkennbar ist.

²³ <https://www.mainz.de/leben-und-arbeit/mobilitaet-und-verkehr/fahrrad-parkhaus.php>

²⁴ <https://radparken.info/wissen/best-practices/>

Im deutschlandweiten Test „Fahrradparken an ausgewählten Bahnhöfen“²⁵ schneidet der Hauptbahnhof bereits sehr gut ab. Die Bewertung erfolgte nach den Kriterien Stellplatz (6 Punkte), Lage und Anbindung (3 Punkte), Sicherheit (2 Punkte) und Extrapunkte (3 Punkte). Im Test heißt es: „Gleich mehrere Bahnhöfe erzielten in puncto Abstellmöglichkeiten fürs Rad 13 von 14 möglichen Punkten: Auf den ersten Plätzen landen damit die Hauptbahnhöfe in Mainz, Bremen, Nürnberg, Bielefeld und Osnabrück.“²⁶

Im Rahmen eines Pilotprojektes wurde am Standort Hindenburgplatz ein Fahrrad-Pavillon errichtet, welcher für einen monatlichen Beitrag eine diebstahlsichere Abstellung von Fahrrädern ermöglicht und gut genutzt wird. Durch die vertikalen Fahrradhalterungen ist dort jedoch keine Abstellung von beispielsweise Lastenrädern oder Anhängern möglich. Aktuell läuft seitens der Stadt eine Standortsuche für weitere Fahrradhäuschen.

Dem Luftreinhalteplan Mainz (2016 – 2020) zufolge sollen mindestens 150 neue Fahrradbügel pro Jahr geschaffen werden. Im Zeitraum von 2016 bis Ende 2023 wurden nach Angaben des fahrRad Büros circa 650 neue Fahrradbügel installiert, wobei städtische Bauvorhaben mit öffentlich erreichbaren Fahrradbügeln nicht mit eingerechnet sind.

Seit 2015 (und mit Änderung der Satzung 2020) ist gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Mainz für Um- und Neubauprojekte die Schaffung von Fahrradabstellanlagen als Auflage vorgesehen. Das fahrRad Büro unterstützt zudem seit 2019 beratend die für die städtischen Gebäude zuständigen Eigenbetriebe und Abteilungen für die Ergänzung und Ausstattung von Fahrradabstellanlagen.

Wenn Fahrradabstellanlagen durch zurückgelassene Fahrräder oder sogenannte Schrotträder belegt werden, reduziert sich die Kapazität der Abstellanlagen. Das zuständige Verkehrsüberwachungsamt arbeitet bezüglich der Thematik eng mit dem fahrRad Büro zusammen. Gemeldete Schrotträder und zurückgelassene Fahrräder werden in Routinegängen identifiziert und nach Möglichkeit abgeräumt. Für die komplexe Thematik der rechtlichen und umsetzungstechnischen Handhabung hat die Stadt Mainz mit dem fahrRad Büro und weiteren Kommunen/ Beteiligten bei einem Arbeitspapier der Hochschule Mainz und der Deutschen Bahn im Rahmen eines Förderprojekts mitgearbeitet.

²⁵ Auto Club Europa, ci-2023-gesamtchecks-bundesweit.jpg (1200×1699) (ace.de)

²⁶ <https://presse.ace.de/pressemitteilungen/presse-detail/news/ergebnisse-des-park-dein-rad-checks-21-prozent-sehr-gut-36-prozent-gut/>

Fahrraddiebstahl

Im Jahr 2022 wurden in Mainz insgesamt 794 Fahrraddiebstähle polizeilich erfasst. Dies stellt im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung um knapp 18 % dar; im Vergleich zum Jahr 2019 (vor der Corona-Pandemie) jedoch einen Rückgang um knapp 13 %. In den letzten Jahren fand eine Nachrüstung mit Abstellanlagen in der Stadt Mainz statt. Die Aufklärungsquote liegt gemäß der Polizei Mainz bei circa 8 % (2021).

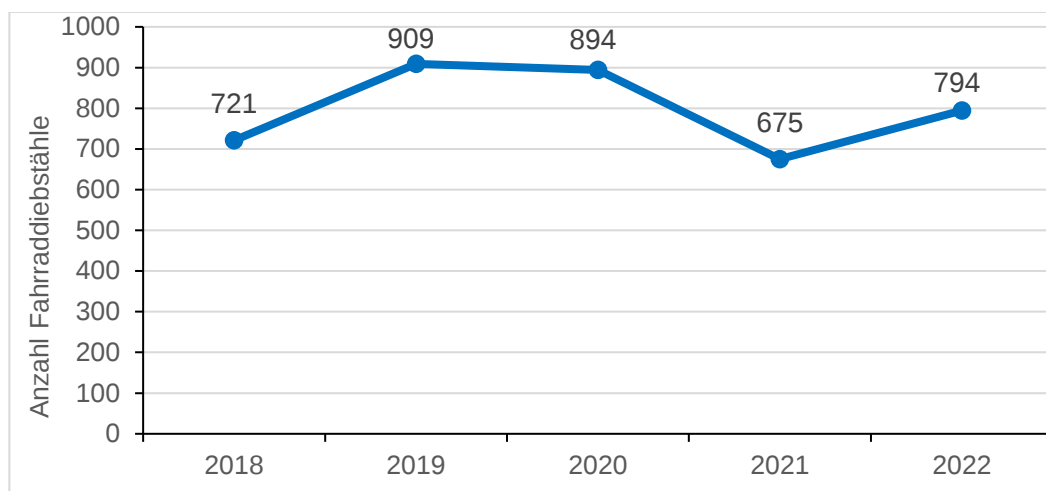


Abb. 3-23 Entwicklung der Anzahl an Fahrraddiebstählen der Stadt Mainz (Quelle: Polizeipräsidium Mainz; eigene Darstellung)

Bezogen auf die Anzahl an Einwohnenden gab es in Mainz im Jahr 2022 circa 350 Fahrraddiebstähle je 100.000 Einwohnende. Im Städtevergleich bewegt sich die Anzahl der Fahrraddiebstähle in Mainz damit deutlich unter Spitzenreitern wie Göttingen, Münster oder Magdeburg mit mehr als 1.100 Fahrraddiebstählen je 100.000 Einwohnenden im Jahr 2022.²⁷

Fahrradverleih

In Mainz gibt es seit 2012 ein flächendeckendes Verleihsystem. Das Fahrradverleihsystem meinRad ist ein eigenes System mit eigener App, das auch in den AKK-Teilen von Wiesbaden, in Ginsheim-Gustavsburg und Budenheim genutzt werden kann. Das stationsgebundene System wird vom ÖV-Betrieb Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) betrieben.²⁸ Mittlerweile sind auch motorunterstützte Lastenräder Teil des Verleihangebots. Diese sind jedoch in der Regel an der gleichen Verleihstation zurückzugeben, an der sie ausgeliehen wurden. Insgesamt stehen fast 1.200 Leih-

²⁷ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/165154/umfrage/fahrraddiebstaehe-in-deutschland-2009/>

²⁸ <https://web.archive.org/web/20120426091804/http://www.allgemeine-zeitung.de/region/mainz/meldungen/11893007.htm>

räder an fast 180 Stationen zur Verfügung. An 12 meinRad-Stationen können Lastenräder ausgeliehen werden. Außerdem gibt es die ortsgebundene Verleihstation von Call a Bike an der Ostseite des Mainzer Hauptbahnhof.²⁹

Im Masterplan 100 % Klimaschutz (Fortschreibung 2022) ist mit einem Zeithorizont bis 2025 das Ziel definiert, dass bis 2025 über meinRad 50 Mietlastenräder zur Verfügung stehen.

Der Mobilitätsbefragung zufolge ist das Verleihsystem meinRad unter Mainzer*innen sehr bekannt: 2019 kannten 91 % das Mietangebot, jedoch nutzten 83 % es nicht. Dies entspricht einem Zuwachs an Nutzenden im Vergleich zum Jahr 2016, als noch 88 % angaben, das Mietangebot nicht zu nutzen.³⁰

Öffentlichkeitsarbeit

Im Bereich Stadtplanung und Verkehr gibt es in Mainz eine umfangreiche Bürger*innenbeteiligung. Eine intensive Beteiligung fand auch im Rahmen des Projekts Mapathon statt, welches vom ADFC sowie weiteren Verkehrsverbänden und Umweltorganisationen umgesetzt wurde.

Seitens der Stadt werden im Jahresverlauf unterschiedliche Veranstaltungen und Kampagnen im Hinblick auf das Werben für den Radverkehr durchgeführt (u.a. Radaktionstag am Weltfahrradtag, Frühjahrsputz, Stadtradeln, Fahrradfilmfestival). Auch andere Akteur*innen sind diesbezüglich aktiv, wie z.B. der ADFC mit diversen Fahrradtouren und regelmäßigen Veranstaltungen, wie der „Mainzer Feierabend-Tour“.

Im Rahmen des Stadtradelns wird auch die Meldeplattform RADar! genutzt, welche Radfahrenden als Mängelmelder zur Verfügung steht. Außerhalb des Aktionszeitraums des Stadtradelns gibt es seitens der Stadt keinen Mängelmelder mit konkretem Radverkehrsbezug. Es steht dann der allgemeine Missstand-Melder³¹ der Stadt Mainz zur Verfügung. Das fahrRad Büro verweist für Hinweise und Anregungen auf dessen zentrale Mailadresse. Das Mainzer Radfahrforum hat in Eigeninitiative ein kartenbasiertes Meldesystem für „Gefahrstellen“ und Verbesserungsvorschläge im Radwegenetz erstellt³². Für Mängel an touristischen Routen gibt es darüber hinaus ein Meldeformular³³ auf dem Radwegeportal des Landes Rheinland-Pfalz.

²⁹ <https://www.mainzer-mobilitaet.de/mehr-mobilitaet/meinrad;>
<https://www.mainzer-mobilitaet.de/mehr-mobilitaet/meinrad/lastenrad>

³⁰ Mobilitätsbefragung 2016, Mobilitätsbefragung 2019, Landeshauptstadt Mainz

³¹ <https://www.mainz.de/service/missstand-melden.php>

³² <https://www.mainzer-radfahrforum.de/gefahrstellen/>

³³ <https://www.radwanderland.de/qr/>

Die Internetseite der Landeshauptstadt Mainz gibt nur relativ wenig Auskunft zum Radverkehr bzw. zu geplanten oder bereits umgesetzten Maßnahmen in Mainz. Auf den Seiten, auf die Nutzende über den Link „Fahrrad: Info-Portal“ gelangen, wird lediglich auf den Artikel zum Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof und auf das fahrRad Büro verwiesen. Unter den Maßnahmen ist bisher nur die Fahrradstraße Hindenburgstraße erwähnt (Stand 06.12.2023). Bisher werden keine Hinweise auf weitere geplante Maßnahmen gegeben, obwohl mit der Rampe an der Kaiserbrücke oder der Umsetzung der Pendler-Route nach Ingelheim und Bingen durchaus öffentlichkeitswirksame Planungen laufen.

Diverse Medienberichte deuten darauf hin, dass die Information der Bürger*innen über geplante Maßnahmen teils als zu kurzfristig wahrgenommen wird.^{34,35}

Fahrradklimatest

Der Fahrradklimatest des ADFC gibt einen Einblick in die Sicht der Nutzenden auf den Radverkehr in ihrer Stadt. Während andere Städte wie Wiesbaden sich in den vergangenen Jahren in der Gesamtnote deutlich verbessern konnten, ist für Mainz eine leichte Verschlechterung der Gesamtnote erkennbar. Im Jahr 2022 erreichte Mainz den Rangplatz 11 von 26 Orten innerhalb der Ortsgrößenklasse (200.000 – 500.000 Einwohnende) und liegt dort somit im Mittelfeld. Die aktuelle Bewertung entspricht etwa einer Schulnote 4+ (ausreichend). Allerdings sind auch die besten Städte in dieser Ortsgrößenklasse nicht besser als 3+ (befriedigend).

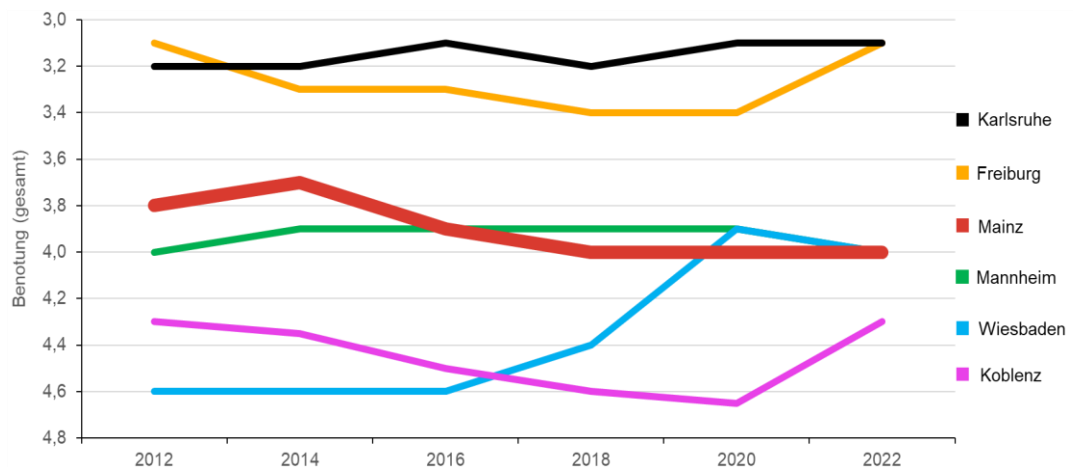


Abb. 3-24: Entwicklung der Gesamtbewertung der Stadt Mainz sowie weiterer Städte im Fahrradklimatest seit 2012 (Quelle: ADFC Fahrradklimatest 2012 - 2022, eigene Darstellung)

³⁴ https://merkurist.de/mainz/obere-kreuzstrasse-50-parkplaetze-weg-so-reagiert-die-stadt-auf-die-vorwuerfe-des-ortsvorstehers_2HN

³⁵ https://merkurist.de/mainz/stadtpolitik-heftige-kritik-an-neuer-busspur-in-rheinstrasse_Sm8

Sowohl in der Einzelbewertung der Stadt Mainz als auch im Städtevergleich innerhalb der Ortsgrößenklasse fallen die geöffneten Einbahnstraßen in Gegenrichtung sowie der Fahrradverleih besonders positiv auf. Als besonders negativ hingegen fallen die Oberflächen der (Rad-) Wege und die Hindernisse auf Radwegen auf. Im Städtevergleich tritt die Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr positiv heraus, die Wegweiser für Radfahrende hingegen werden anderswo eher besser bewertet. Darüber hinaus werden von den Mainzer Teilnehmenden noch die Erreichbarkeit des Stadtzentrums als vergleichsweise positiv und die Breite der (Rad-) Wege als besonders negativ bewertet.

4 Bewertung der Fußverkehrsförderung

Die Einschätzung der BYPAD-Gruppe zum Status quo der Fußverkehrsförderung in Mainz wird nachfolgend detailliert beschrieben. An dieser Stelle werden vorab die Bewertungsergebnisse zusammenfassend aufgeführt.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Bewertungsergebnisse der einzelnen Module aus der Diskussion beim Konsenstreffen. Für alle Fragen konnte ein Konsens erzielt werden.

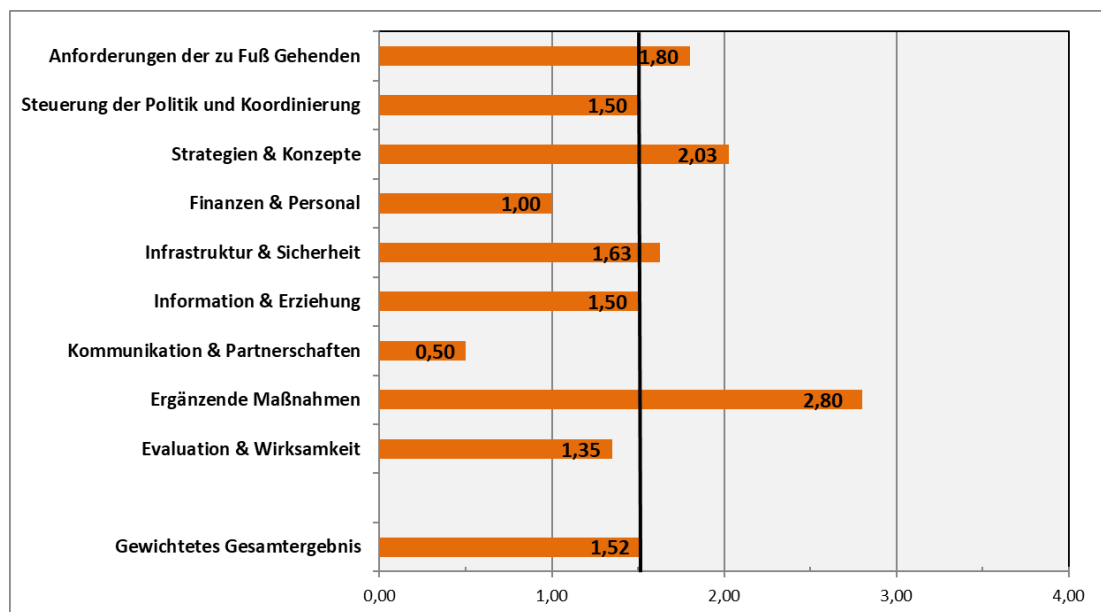


Abb. 4-1: Ergebnisse der Bewertung der BYPAD-Gruppe zum Fußverkehr nach Modulen

Der Auswertung liegen die in Kapitel 2.4 beschriebenen Bewertungsstufen zum Radverkehr zugrunde. Diese wurden sinngemäß auf den Fußverkehr übertragen.

Maximal erreichbar ist demnach eine Bewertung von 4,0, die einer „systematischen Fußverkehrspolitik“ entspricht. **Mit einer gewichteten Gesamtbewertung von 1,52 befindet sich die Stadt Mainz insgesamt inmitten der Stufe 1: „Ad-hoc orientiert“.**

Die Module wurden zwischen Stufe 0,5 und 2,8 bewertet. Am besten wurde beim Fußverkehr das Modul 8 "Ergänzende Maßnahmen" bewertet. Aber auch für das Modul „Strategien und Konzepte“ sah die BYPAD-Gruppe die Stufe 2 knapp überschritten.

Bei Betrachtung der einzelnen Fragen tritt vor allem Frage 4 mit einer Bewertung von Level 3,0 positiv hervor. Hier war sich die BYPAD-Gruppe einig, dass Grundlagen für die Förderung des Fußverkehrs und die Barrierefreiheit gut und systematisch vorhanden sind bzw. angewendet werden.

Mit Level 2,3 und 2,8 wurden die Fragen 6 und 17 ebenfalls mit am besten bewertet. Dabei wurden bestehende Konzepte, Programme oder systematische Überlegungen zur Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum positiv bewertet. Auch die Unterstützung des Fußverkehrs bei der aktuellen Stadtentwicklung und Bauleitplanung wurde als guter Ansatz bewertet.

Das schlechteste Ergebnis mit 0,0 wird bei Frage 16, der Förderung positiver Gesundheitseffekte des Gehens erzielt. Hier wird angemerkt, dass keinerlei Aktivitäten und keine Partnerschaften bekannt sind. Hier besteht nach Ansicht der BYPAD-Gruppe in Mainz noch deutlicher Nachholbedarf.

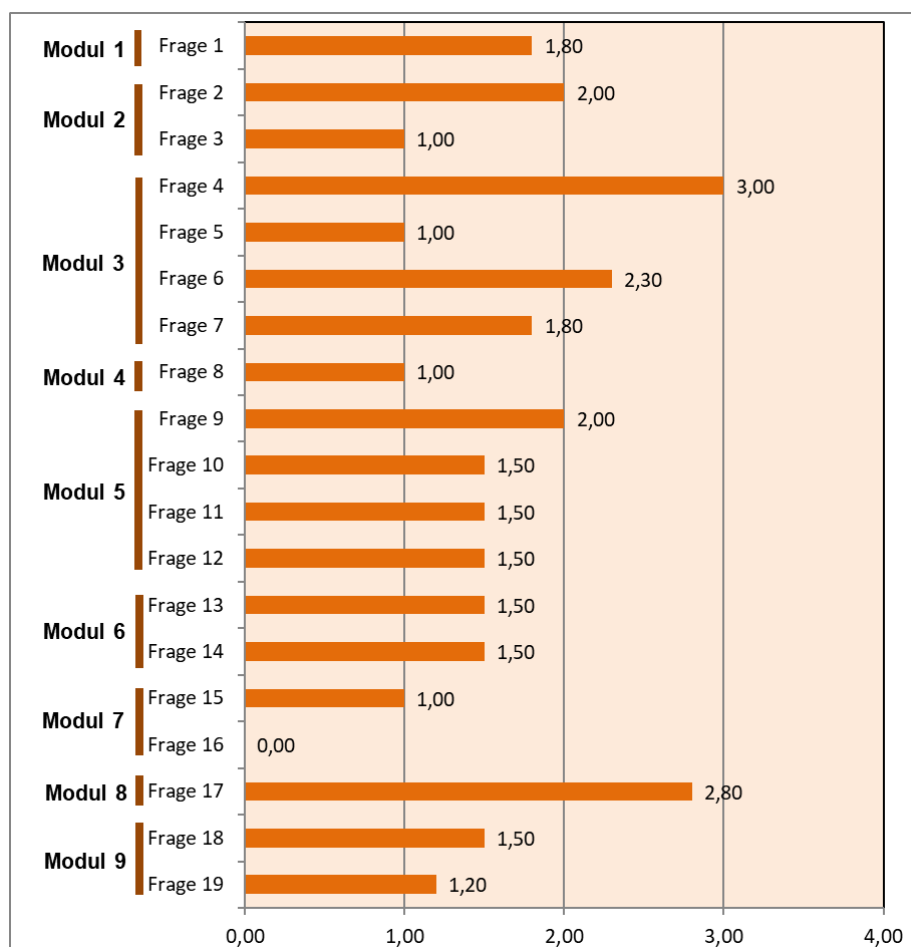


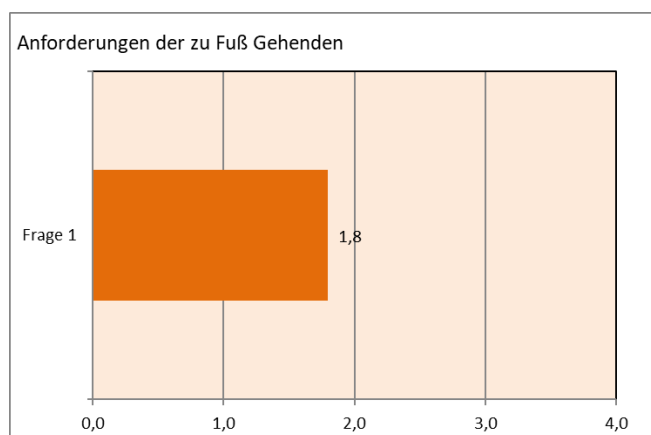
Abb. 4-2: Ergebnisse der Bewertung der BYPAD-Gruppe zum Fußverkehr nach Fragen

In den folgenden Unterkapiteln werden die Bewertungsergebnisse des ersten Treffens der BYPAD-Gruppe zu jedem Modul zusammengestellt. Dabei ist neben der Bewertung der BYPAD-Gruppe auch die Einschätzung des BYPAD-Gutachterteams einbezogen.

Von einzelnen Teilnehmenden der BYPAD-Gruppe wurden beim Ausfüllen des Fragebogens auch Verbesserungsvorschläge geäußert, ohne dass diese weiter beraten wurden oder unbedingt dem Konsens der Gruppe entsprechen müssen. Damit diese Gedanken nicht für die weitere Debatte verloren gehen, werden sie in den Modulen jeweils unkommentiert aufgeführt.

4.1 Modul 1: Anforderungen der zu Fuß Gehenden (Frage 1)

- Frage 1: Wie ermittelt die Stadtverwaltung die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden, einschließlich Schüler*innen, Senior*innen und mobilitäts-eingeschränkter Personen?



Konsens
Entwicklungsstufe 1,80
Ad hoc-orientierter Ansatz

Die Betrachtung des Fußverkehrs als eigenständige Verkehrsart ist nur vereinzelt in wenigen Bereichen etabliert. Im Bereich Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit sieht die BYPAD-Gruppe aktuelle Bemühungen, wie etwa durch die 2023 aktualisierten Datenblätter zur Barrierefreiheit und den Innenstadtplan für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen.

Die Einbeziehung der Bevölkerung bei der Ermittlung der Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden erfolgt, wenn überhaupt, projektbezogen und für die Stadtgebiete in unterschiedlicher Intensität. Für die Barrierefreiheit gibt es Arbeitskreise, welche im quartalweisen Austausch mit der Behindertenvertretung und dem Seniorenbeirat stehen, um die Bedürfnisse der mobilitätsbeeinträchtigten Personen zu erfassen. Außerdem kann durch die polizeiliche Auswertung von Unfalldaten auf die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden bzw. auf Orte mit Maßnahmenbedarf geschlossen werden. Die Einbindung lokaler Ortsbeiräte wird von der BYPAD-Gruppe als ausbaufähig angesehen.

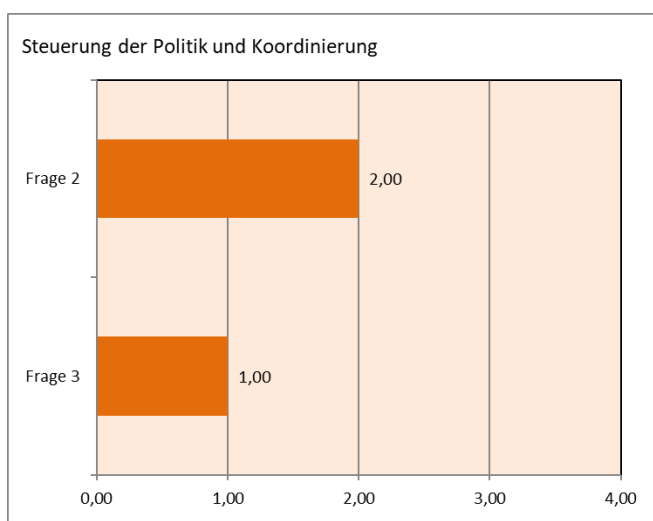
Insgesamt werden nach Ansicht der BYPAD-Gruppe die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden in Mainz nur sehr projektbezogen erfasst. Im Bereich Barrierefreiheit sind erste systematische Ansätze zu erkennen, diese fehlen jedoch in etlichen anderen Bereichen noch komplett.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 1:

- Einbindung nicht nur am Anfang, sondern über den ganzen Planungsprozess, da oft die Ausführung (z.B. im Feld Barrierefreiheit) nicht korrekt ausgeführt bzw. im Planungsprozess nicht ausreichend berücksichtigt
- Mehr Personal würde eine gezieltere Erledigung der Aufgaben herbeiführen
- grundsätzlich. Fußverkehr nicht vernachlässigen, insb. nicht gegen Radverkehr ausspielen
- Systematische Beteiligung der Interessensgruppen sollte Standard sein.

4.2 Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung (Fragen 2 und 3)

- Frage 2: Welchen Einfluss haben die für den Fußverkehr zuständigen Personen (aus Politik und Verwaltung) auf den Entscheidungsprozess?
- Frage 3: Wie werden Fußverkehrsthemen, auch unter Berücksichtigung der Belange von Schüler*innen, Senior*innen und mobilitätseingeschränkten Personen, zwischen den Abteilungen (der Verwaltung) und an die Politik kommuniziert?



Konsens
Entwicklungsstufe 1,50
Ad hoc-orientierter Ansatz

Der Fußverkehr wurde bislang nur untergeordnet, eher punktuell und nicht als eigenes Verkehrssystem betrachtet. Insgesamt findet weniger Aktivität zugunsten des Fußverkehrs als zugunsten des Radverkehrs statt. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass in der Stadtverwaltung zwar eine Stelle für den Fußverkehr vorhanden

ist, diese jedoch erst zum 01.01.2024 neu besetzt wurde.

Bemühungen im Bereich Barrierefreiheit und damit verbundene Maßnahmen für den Fußverkehr werden von der BYPAD-Gruppe wahrgenommen und eine positive Entwicklung in den letzten Jahren ist erkennbar. Fußverkehrsrelevante Themen werden in der Regel anlassbezogen in einer monatlichen Sitzung der städtischen Verkehrskommission besprochen. Es fehlt jedoch eine ganzheitliche und systematische Betrachtung der Belange.

Als eines der aktuell größten Defizite für den Fußverkehr nennt die BYPAD-Gruppe das Gehwegparken, wodurch die Mindestmaße der Gehwegbreiten häufig stark unterschritten werden. Dies wurde ebenfalls beim Fußverkehrs-Check des FUSS e.V. bemängelt, wo sich die Stadt Mainz aktiv um eine Teilnahme bemüht hatte.

Bekannt sind regelmäßige interne Abstimmungen einerseits zwischen den Abteilungen des Stadtplanungsamtes, 61.1 und 61.4, und andererseits zwischen dem Dezernat V und Amt 61. Seitens der BYPAD-Gruppe wird kritisiert, dass die Kommunikation darüber hinaus nur bei akutem Bedarf stattfinden.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 2:

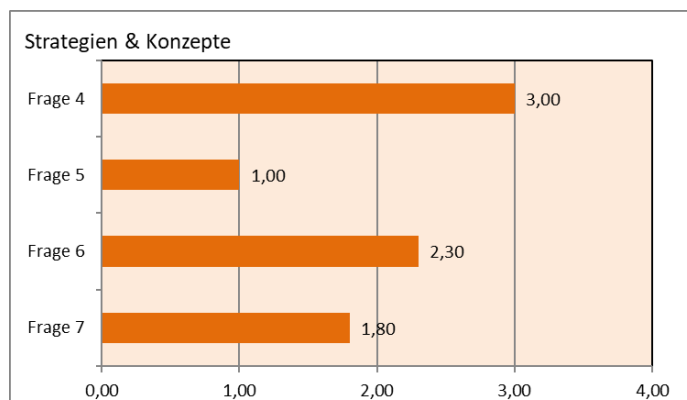
- Müsste noch viel stärker als Querschnittsaufgabe betrachtet werden, z. Zt. Neubesetzung Bereich Sicherheit und strategische Fußverkehrsplanung
- Gehwegparken konsequenter unterbinden. Siehe "Faires Parken" in Karlsruhe.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 3:

- Integration in zuk. SUMP-Prozess sowie mehr Schulung, damit die Querschnittsaufgaben in allen Bereichen "ankommen"

4.3 Modul 3: Strategien & Konzepte (Fragen 4 bis 7)

- Frage 4: Welche Grundlagen sind für die Förderung des Fußverkehrs und die Barrierefreiheit vorhanden bzw. werden angewendet?
- Frage 5: Bestehen systematische Überlegungen/Ansätze zur Förderung des Fuß Gehens und zur Stärkung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum?
- Frage 6: Bestehen Konzepte, Programme oder systematische Überlegungen zur Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum?
- Frage 7: Wie wird die Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sichergestellt?



Konsens
Entwicklungsstufe 2,03
Isolierter Ansatz

Über eine stadtweite Fußverkehrsstrategie oder ein Fußverkehrskonzept verfügt die Stadt Mainz nicht. Dies ist bisher auch nicht geplant. Maßnahmen werden lediglich punktuell und projektbezogen durchgeführt.

Im Bereich Barrierefreiheit gibt es einige systematische Ansätze, etwa Datenblätter, eine Prioritätenliste inklusive entsprechendem Budget für Bordabsenkungen und ein Programm zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen. Letzteres sorgt für den barrierefreien Ausbau von ÖPNV-Haltestellen und eine gute Zugänglichkeit. Es bezieht sich aber jeweils nur auf den unmittelbaren Umkreis der jeweiligen Haltestelle.

Auch im Klimaschutzprogramm sind Maßnahmen für den Fußverkehr enthalten. Es werden klimapolitische Ziele verfolgt und es handelt sich hierbei ebenfalls um eine projektbezogene Umsetzung, abhängig von Fördermitteln.

Die Qualität der Gehwege im Bestand scheinen oftmals problematisch zu sein. Regelbreiten aus den Regelwerken der FGSV wurden im Bestand oft nicht eingehalten. In der Folge sind zahlreiche ältere Gehwege so eng, dass sie für das heutige und zukünftige Fußverkehrsaufkommen ungenügend breit sind. Die BYPAD-Gruppe erkennt hierzu in letzter Zeit bei neuen Planungen und umgesetzten Maßnahmen eine positive Entwicklung.

Eine systematische Herangehensweise zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur für den Fußverkehr ist in Mainz noch nicht etabliert. Einzelne projektbezogene Vorhaben sorgen für eine Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur. Die Berücksichtigung der Barrierefreiheit wird als gut bewertet.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD Gruppe zu Frage 4:

- H BVA und z.T. auch RAS extrem veraltet, hier sollten eher die entspr. DIN erwähnt werden.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 5:

- Aufbau eines strategischen Netzes im Rahmen des SUMP-Prozesses

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 6:

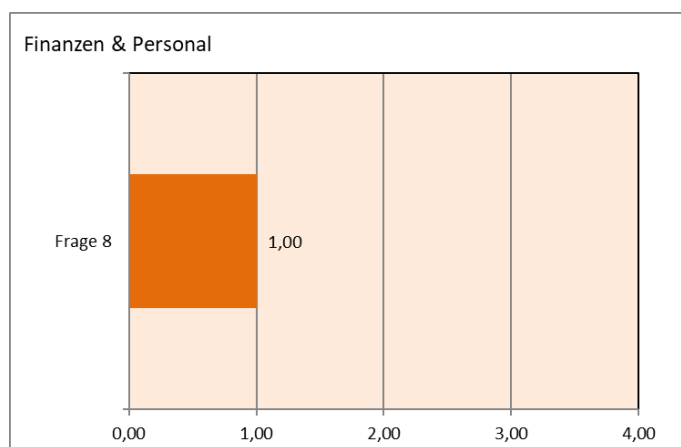
- Entwicklung eines Fußverkehrsnetz nötig

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 7:

- Einbindung in ein GIS würde helfen, z.B. Barrierefreiheit oder andere Gestaltungselemente für den Fußverkehr stärker in andere Planungen (z.T. auch nur bei neuen Leitungsverlegungen) zu berücksichtigen.

4.4 Modul 4: Finanzen & Personal (Frage 8)

- Frage 8: Wie wird die Finanzierung der Fußverkehrsmaßnahmen sichergestellt und wie sind die Zuständigkeiten geregelt? Wie sieht die fachspezifische Fortbildung der Verwaltungsfachleute des Fußverkehrs aus?



Konsens
Entwicklungsstufe 1,00
Ad-hoc orientiert

Für den Fußverkehr ist im Stadtplanungsamt in der Abteilung Verkehrswesen eine Stelle vorgesehen, die erst seit Januar 2024 neu besetzt ist. Ein Behindertenbeauftragter ist für die Stadt Mainz tätig und kümmert sich u.a. um Belange der Barrierefreiheit.

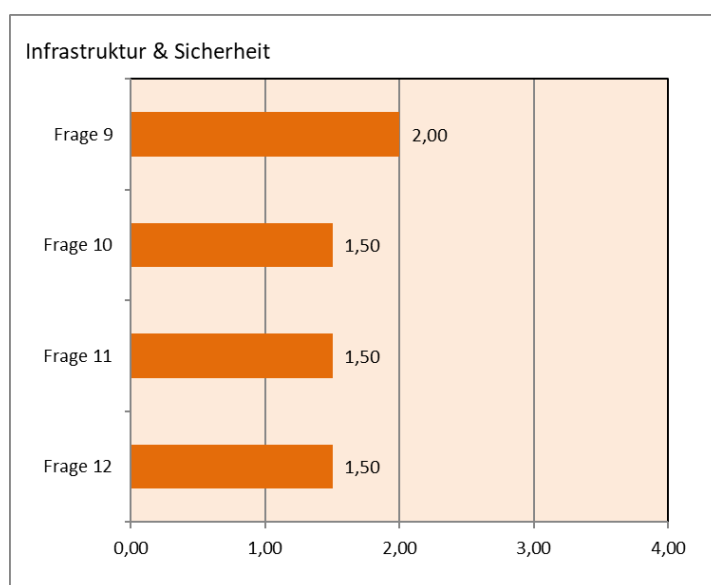
Für fußverkehrsspezifische Projekte verfügt die Stadt Mainz über keinen eigenen Haushaltstitel. Ein eigenes Budget für Projekte speziell für den Fußverkehr ist demnach ebenfalls nicht vorhanden.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 8:

- Ämterübergreifender Ansatz extrem wichtig, AGFFK Austausch noch nicht existent (außer dem Namen)
- Es sollte eine(n) Fußverkehrsbeauftragte(n) geben.

4.5 Modul 5: Infrastruktur & Sicherheit (Fragen 9 bis 12)

- Frage 9: Wie hoch ist die Qualität, wie groß ist die Dichte der bestehenden Fußverkehrsinfrastruktur (Wege, Plätze, Grünanlagen, Querungen)?
- Frage 10: Wie ist die Instandhaltung der bestehenden Fußverkehrsinfrastruktur und des öffentlichen Raumes organisiert?
- Frage 11: In welchem Umfang sind Kreuzungsbereiche und Querungsstellen mit Autoverkehr, Straßenbahnverkehr und physischen Barrieren (z.B. Umlaufsperrern) fußverkehrsgerecht gestaltet worden?
- Frage 12: Was wird zur Verbesserung der Sicherheit der zu Fuß Gehenden getan?



Konsens
Entwicklungsstufe 1,63
Ad-hoc orientiert

Für die Verbesserung der Qualität der Infrastruktur und Sicherheit finden vereinzelt Aktivitäten statt. Ein 2022 fortgeschriebener Maßnahmenkatalog des Masterplan 100% Klimaschutz hat Ziele und Maßnahmen für die Verkehrsplanung und Stadtentwicklung in Mainz festgehalten. Um gewünschte Klimaziele einzuhalten, ist es von Bedeutung, die Fußverkehrsinfrastruktur auszubauen, mit Fokus auf eine Weiterentwicklung der Fußverkehrsstrategie, dem Ausbau von Barrierefreiheit und der Schaffung zusammenhängender Grünflächen. Es finden regelmäßige Begehungen seitens der Straßenverkehrsbehörde statt.

Die Stadt Mainz verfügt über ein Blindenleitsystem, welches sich im stetigen Ausbau befindet. Die barrierefreie Umgestaltung von Lichtsignalanlagen wird aktuell durch ein Förderprogramm realisiert. Die BYPAD-Gruppe sieht dennoch im Bereich der Barrierefreiheit weiteres Verbesserungspotenzial mit Augenmerk auf Bordabsenkungen, Umgestaltung von Belägen und taktilen Elementen sowie einheitliche Taster an Lichtsignalanlagen. Auch die Steuerung der Lichtsignalanlagen wird als verbesserungswürdig angesehen. Hierbei werden besonders die Wirksamkeit von bedarfsabhängigen LSA-Steuerungen und die uneinheitlichen, teilweise langen Wartezeiten bis zur Grünphase kritisiert.

Generell sieht die BYPAD-Gruppe bezüglich der Qualität der Wegeinfrastruktur zum zu Fuß Gehen im städtischen Bereich noch deutlichen Nachholbedarf. Das Thema Sicherheit und Gestaltung der Infrastruktur soll intensiver behandelt werden. Der BYPAD-Gruppe sind aber auch die Schwierigkeiten bei der Umsetzung aufgrund von aktuellem Fachkräftemangel bekannt.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 9:

- extreme Unterschiede der Qualität in den einzelnen Stadtteilen

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 10:

- Digitalisierung und Möglichkeiten, entspr. Mängel zu melden sind extrem ausbaufähig, nur Ansätze vorh. und dann sehr sektoral und umständlich (Bsp. Straßenbeleuchtung)

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 11:

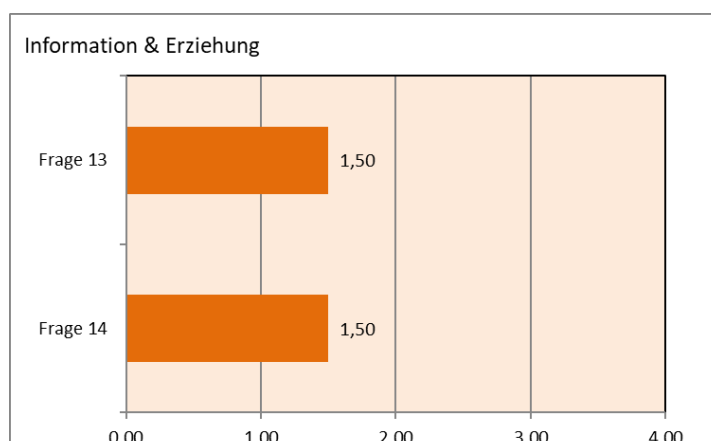
- z.T. suboptimale für Fußverkehr zu kurze Grünphasen
- Lichtsignalanlagen intelligent schalten

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 12:

- Neuordnung durch das Straßenrecht bietet zuk. mehr Möglichkeiten, Mainz engagiert sich bei der AGORA/Städtetagsinitiative zu T30

4.6 Modul 6: Information & Erziehung (Fragen 13 und 14)

- Frage 13: Was wird in den Bereichen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung insbesondere zur Verbesserung der Sicherheit des Fußverkehrs getan?
- Frage 14: Wie steht es mit der Orientierung für den Fußverkehr im Stadtgebiet?



Konsens
Entwicklungsstufe 1,50
Ad-hoc orientiert

Für die Verkehrssicherheit hat die Verkehrswacht Trainings zum Fußverkehr übernommen, die Verkehrserziehung findet durch die Polizei statt. Umfang und Häufigkeit dieser Maßnahmen sind nicht bekannt, ebenso wenig wie ein Info- oder Erziehungsprogramm. Für Kindergärten und Schulen ist der BYPAD-Gruppe das Projekt einer Busschule bekannt, um den Kindern den ÖPNV näherzubringen. Auch wirken die Grundschulen selbst durch innovative Ideen mit. Es sind Projekte der Stadt wie Hol- und Bring-Zonen oder das Projekt Walking Bus bekannt.

Im Bereich der Verkehrserziehung in Mainz sind der BYPAD-Gruppe einige Angebote bekannt. Es sind jedoch einzelne voneinander unabhängige Projekte, bei denen ein systematisches Vorgehen oder eine Art von Wirkungskontrolle nicht erkennbar sind.

Für die Orientierung der zu Fuß Gehenden in Mainz dienen die Straßenbeschilderungen, die bei parallel verlaufenden Straßen zum Rhein flächendeckend blau und bei senkrecht verlaufenden Straßen rot gefärbt sind. Im Innenstadtbereich sind außerdem Stelen mit Informationen als Wegweisung für den Fußverkehr vorhanden. Diese werden jedoch von der BYPAD-Gruppe aufgrund der zu kleinen Schrift und der nicht vorhandenen akustischen und haptischen Ausstattung für die Barrierefreiheit als nicht ausreichend aufgefasst. Außerdem gibt es die Möglichkeit, auch für mobile Endgeräte, über die entsprechende Website auf das Geografisches Informationssystem der Stadt Mainz zuzugreifen, in der der Stadtplan abgebildet ist und wo man nach verschiedenen Kriterien filtern kann.

Allgemein wird von der BYPAD-Gruppe die aktuelle Beschilderung im Straßenraum als nicht ausreichend und nicht optimal platziert angesehen. Es besteht demnach Verbesserungsbedarf.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 13:

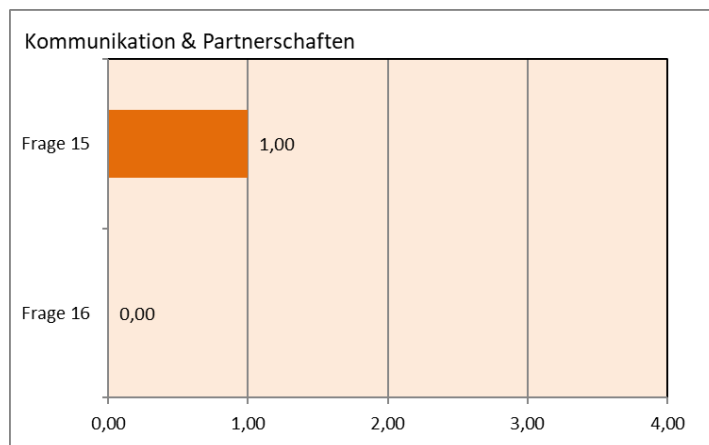
- Durch zus. Personal und des Programms der in Verbindung mit "Sicher zur Schule" soll zuk. mehr schulisches MM stattfinden.
- Einführung temporärer Schulstraßen

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 14:

- Ggf. stärkere Integration in die sog. Digitalen Mobilitätsinfosäulen der MVG (bislang auf ÖPNV ausgerichtet)

4.7 Modul 7: Kommunikation & Partnerschaften (Fragen 15 und 16)

- Frage 15: Welche Maßnahmen werden ergriffen, um das zu Fuß Gehen durch Öffentlichkeitsarbeit in allen Lebensphasen zu steigern?
- Frage 16: Wie werden die positiven Gesundheitseffekte des Gehens für die Fußverkehrsförderung (Bewegungsförderung) nutzbar gemacht?



**Konsens
Entwicklungsstufe 0,50**

Aktivitäten im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit finden kaum und nur unzureichend statt. Es gibt einzelne Flyer etwa zu Gehwegparken oder Barrierefreiheit. Eine systematische Vorgehensweise bei der Öffentlichkeitsarbeit, sowie Partnerschaften sind der BYPAD-Gruppe jedoch nicht bekannt.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 15:

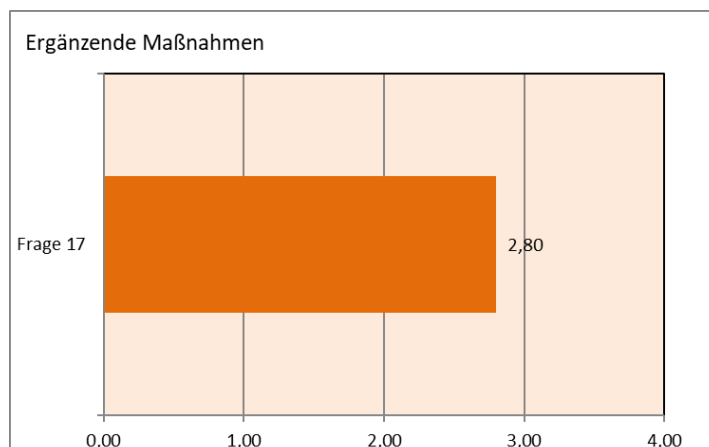
- Eine Strategie fehlt völlig, Hilfestellung durch AGFFK und neu gestaltete Stabsstelle der Stadt zur "Bevölkerungsbeteiligung"

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 16:

- Gesundheit und Fußmobilität müssen zukünftig auch ämterübergreifend betrachtet werden

4.8 Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Frage 17)

- Frage 17: Inwieweit unterstützt die aktuelle Stadtentwicklung und Bauleitplanung den Fußverkehr?



Konsens
Entwicklungsstufe 2,80
Isolierter Ansatz

Aktuell liegt kein konkretes Stadtentwicklungskonzept vor. Im Rahmen der Bauleitplanung werden die Belange des Fußverkehrs mitbedacht und intensiv diskutiert, jedoch geht die letztliche Umsetzung neuer Vorhaben oft noch zulasten der zu Fuß Gehenden. Im vorhandenen Bestand werden die Belange noch nicht optimal berücksichtigt und attraktive Fußverkehrsverbindungen werden regelmäßig vernachlässigt. Die Belange des Fußverkehrs erscheinen in der Bauleitplanung im Vergleich zu Kfz- und Radverkehr eher unterrepräsentiert.

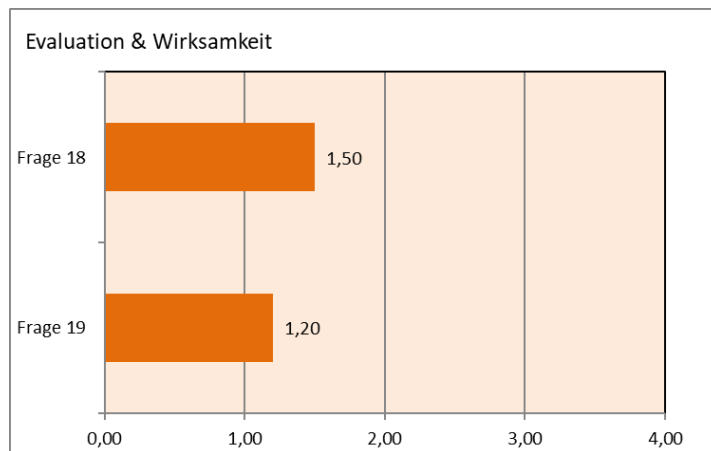
Die Berücksichtigung des Fußverkehrs durch die Bauleitplanung wird von der BYPAD-Gruppe erkannt. Trotz fehlenden Stadtentwicklungskonzepts werden Belange der zu Fuß Gehenden regelmäßig berücksichtigt. Die BYPAD-Gruppe wünscht sich in der Bauleitplanung eine verstärkte Berücksichtigung des Fußverkehrs, inklusive Grünerhaltung und Erhaltungssatzungen.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 17:

- Regionaler Ansatz notwendig, da das Zentrenkonzept ansonsten verwässert oder ausgehebelt wird
- Dringender Handlungsbedarf in Richtung Erhaltung eines lebenswerten Mainz

4.9 Modul 9: Evaluation & Wirksamkeit (Fragen 18 und 19)

- Frage 18: In welchem Ausmaß werden Daten zur Mobilität zu Fuß erhoben und genutzt?
- Frage 19: In welchem Ausmaß werden Daten zur Sicherheit des Fußverkehrs erhoben und genutzt?



Konsens
Entwicklungsstufe 1,35
Ad-hoc orientiert

Daten zum Fußverkehrsaufkommen werden über regelmäßige Haushaltsbefragungen erhoben. Diese umfassen allgemeine Mobilitätsbefragungen, in denen alle Verkehrsmittelarten berücksichtigt werden. Der Fußverkehr wird jedoch eher vernachlässigt bzw. nicht umfangreich behandelt. In seltenen Fällen wird durch Zählungen des fahrRad Büros auch das Fußverkehrsaufkommen erhoben. Explizit für den Fußverkehr vorgesehene Erhebungen gibt es bisher nicht.

Im Jahr 2019 wurden vom bundesweit agierenden FUSS e.V. im Rahmen des Projekts „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ sogenannte „Fußverkehr-Checks“ durchgeführt, bei denen eine Begehung der Mainzer Altstadt und Workshops durchgeführt wurden, um für die Belange des Fußverkehrs zu sensibilisieren. Die Ergebnisse der Workshops bzw. deren Protokolle wurden aufgrund mangelnder Kompromissbereitschaft bei der Formulierung von Maßnahmen als wenig zuträglich zur Sensibilisierung für Belange des Fußverkehrs angesehen.

Zum Unfallgeschehen werden die statistischen Zahlen auch im Zusammenhang mit der Beteiligung von zu Fuß Gehenden durch die Polizei ausgewertet und der entsprechende Handlungsbedarf abgeleitet. Vorrangig werden hier der Kfz- und Radverkehr betrachtet und der Fußverkehr nur nachrangig.

Insgesamt stellt die BYPAD-Gruppe fest, dass Daten zur Nutzungshäufigkeit und zur Sicherheit im Fußverkehr vereinzelt erhoben werden, und der Fußverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln bisher nachrangig und nicht umfangreich behandelt wird.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 18:

- Nutzung von externen Daten und zielgerichteten "qualitativen" Daten sinnvoll

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 19:

- Digitalisierung und entspr. Verortung durch GIS wäre ein erster Schritt

5 Bewertung der Radverkehrsförderung

Die Einschätzung der BYPAD-Gruppe zum Status quo der Radverkehrsförderung in Mainz wird nachfolgend detailliert beschrieben. An dieser Stelle werden vorab die Bewertungsergebnisse zusammenfassend aufgeführt.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Bewertungsergebnisse der einzelnen Module aus der Diskussion beim Konsenstreffen. Für alle Fragen konnte ein Konsens erzielt werden.

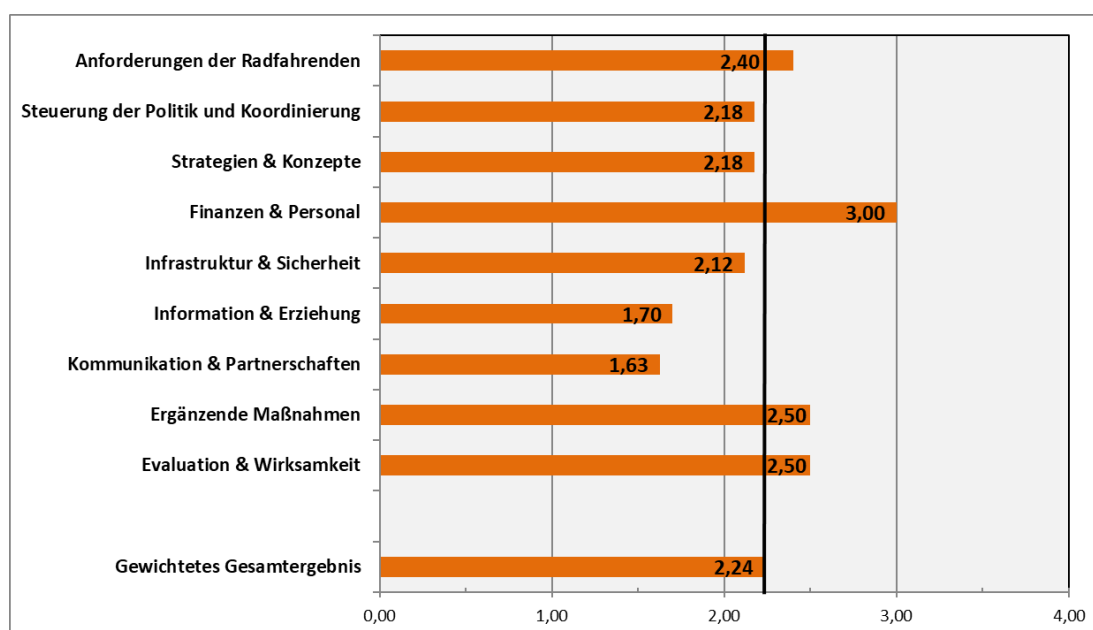


Abb. 5-1: Ergebnisse der Bewertung der BYPAD-Gruppe zum Radverkehr nach Modulen

Der Auswertung liegen die in Kapitel 2.4 beschriebenen Bewertungsstufen zugrunde.

Maximal erreichbar ist demnach eine Bewertung von 4,0, die einer „systematischen Radverkehrspolitik“ entspricht. **Mit einer gewichteten Gesamtbewertung von 2,24 befindet sich die Stadt Mainz insgesamt auf der Stufe 2: „Isolierter Ansatz“.**

Fast alle Module wurden dabei zwischen Stufe 2 und 3 bewertet. Lediglich bei der Bewertung der Module 6 „Information und Erziehung“ und 7 „Kommunikation und Partnerschaften“ unterschritt die BYPAD-Gruppe mit 1,7 und 1,63 die Stufe 2.

Bei Betrachtung der einzelnen Fragen tritt vor allem Frage 1 mit einer Bewertung von 3,5 positiv hervor. Dies ist insbesondere auf die umfangreichen und regelmäßigen Aktivitäten der Stadtverwaltung zur Ermittlung der Bedürfnisse der Radfahrenden zurückzuführen.

Mit jeweils 3,0 sind danach die Fragen 9, 10, 11 und 17 am besten bewertet. Dabei wurde besonders die finanzielle und personelle Aufstellung für die Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs sowie Bemühungen im Bereich Fahrradparken und Fahrraddiebstahl honoriert.

Das schlechteste Ergebnis mit 1,0 wird bei der Frage 24 erzielt. Hier wird insbesondere die nicht ausreichende Werbung fürs Radfahren aus Gründen der Gesundheitsvorsorge kritisiert.

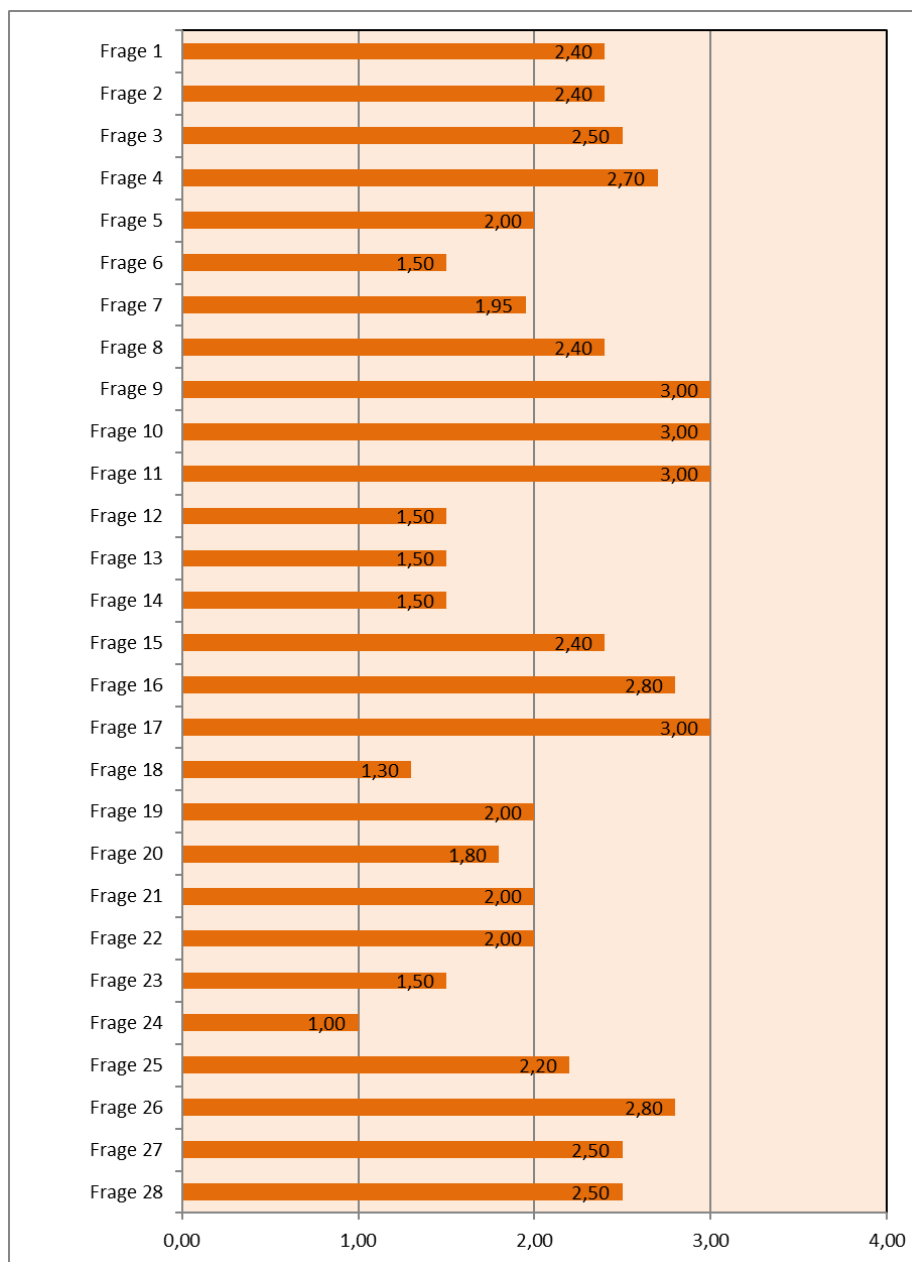


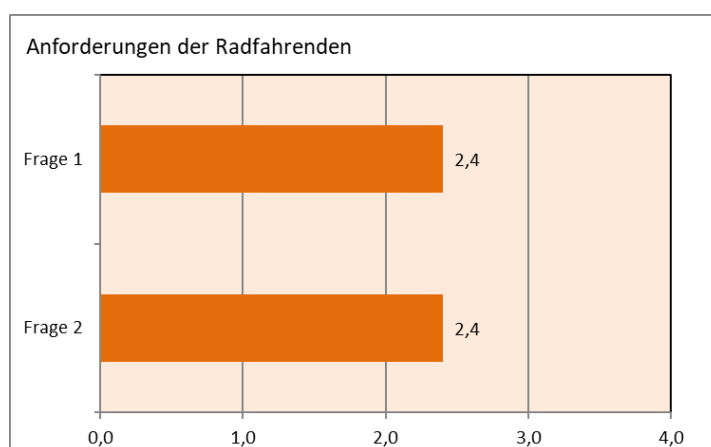
Abb. 5-2: Ergebnisse der Bewertung der BYPAD-Gruppe zum Radverkehr nach Fragen

Von einzelnen Teilnehmenden der BYPAD-Gruppe wurden beim Ausfüllen des Fragebogens auch Verbesserungsvorschläge geäußert, ohne dass diese weiter

beraten wurden oder dem Konsens der Gruppe entsprechen müssen. Damit diese Gedanken nicht für die weitere Debatte verloren gehen, werden sie in den Modulen jeweils unkommentiert aufgeführt.

5.1 Modul 1: Anforderungen der Radfahrenden (Frage 1 und 2)

- Frage 1: Wie ermittelt die Stadtverwaltung die Bedürfnisse der Radfahrenden?
- Frage 2: Wie werden Radfahrende in die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs einbezogen?



Konsens
Entwicklungsstufe 2,40
Isolierter Ansatz

Die Einbindung der Radfahrenden in die Aktivitäten der Stadtverwaltung wird insgesamt wahrgenommen, jedoch mit weiterem Verbesserungspotenzial. Es sind Gruppen und Treffen bekannt, die für die Belange des Radverkehrs von Bedeutung sind. Teilweise werden Effizienz und Relevanz dieser Gruppen oder Sitzungen infrage gestellt.

Der Runde Tisch Radverkehr besteht in Mainz seit 2016 und ist eine öffentliche Veranstaltung, der aber eine Liste interessierter Personen zugrunde liegt. Die Relevanz und besonders die Transparenz und Kommunikation wird seitens der BYPAD-Gruppe kritisiert, da es an Häufigkeit der Treffen und der Rückmeldungen von Seiten der Verwaltung mangelt. Das fahrRad Büro, welches sich seit 2020 als fünfköpfiges Team intensiv um die Förderung des Radverkehrs kümmert, wird von vielen als positiv wahrgenommen. Des Weiteren ist Mainz Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Kommunen des Landes Rheinland-Pfalz (AGFFK). Nach Gründung in 2023 sind aber noch keine weiteren Informationen wie etwa zu deren Handlungsfeldern bekannt geworden.

Bemühungen zu radverkehrsbezogenen Projekten sind ebenfalls bekannt. Der „Mapathon“ wird als positives Beispiel des Engagements von Einzelnen und Verbänden genannt, bei dem das entstandene Netz von potenziellen Radrouten unter intensiver Bürgerbeteiligung entwickelt wurde. Auch das Modellprojekt Fahrradpavillon und Erhebungen wie der Fahrradclimatest sind Beispiele für die

Bemühungen. Dennoch mangelt es, aus Sicht der BYPAD-Gruppe hier an Transparenz und Beteiligung für die Bevölkerung.

Insgesamt nimmt die BYPAD-Gruppe Ansätze für eine gute Ermittlung der Bedürfnisse der Radfahrenden wahr. Jedoch gibt es ebenso negative Beispiele, bei denen besonders die Kommunikation nach Außen und die Beteiligung von Bürger*innen als stark ausbaufähig beschrieben wird. Ein systematisches Vorgehen bei der Ermittlung der Bedürfnisse der Radfahrenden und systematische Beteiligungen sind nicht erkennbar.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 1:

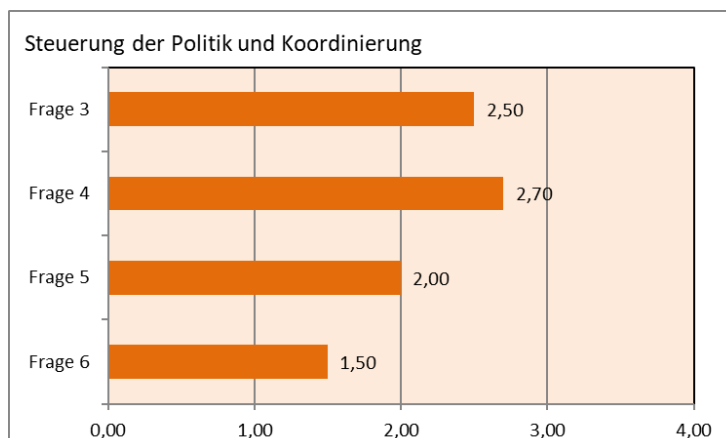
- Transparenter und systematisch beteiligen
- Konsequente Beschilderungen (auch Ge- und Verbote) und Radweg-Fortführungen
- Für das Fahrradjahr einen Kalender mit festen Terminen erstellen und frühzeitig kommunizieren

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 2:

- Mehr PR (was macht das fahrRad Büro? woran arbeitet es gerade?) aktuelle Infos auf der Homepage (Bürgernähe); Aufgreifen vorhandener bislang privater Strukturen (Schlaglochkarte) analog "Müllfundkarte"
- Es braucht mehr Kommunikation und Handeln wie es jetzt hoffentlich mit dem Radkonsens und dem Einbezug der Mapathon-Vorschläge erfolgen wird.

5.2 Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung (Frage 3 bis 6)

- Frage 3: Welchen Einfluss haben die für den Radverkehr zuständigen Personen (aus Politik und Verwaltung) auf den Entscheidungsprozess?
- Frage 4: Welche Lenkungsgruppen/Arbeitsgruppen gibt es für die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs?
- Frage 5: Wie werden Radverkehrsthemen zwischen den Abteilungen (der Verwaltung) und an die Politik kommuniziert?
- Frage 6: Wie sind Koordination und Kommunikation zwischen den Städten und Gemeinden der städtischen Agglomeration organisiert? (Bitte beantworten Sie diese Frage nur, wenn Ihre Gemeinde einer städtischen Agglomeration angehört)



Konsens
Entwicklungsstufe 2,18
Isolierter Ansatz

Die BYPAD-Gruppe hat beobachtet, dass die Belange des Radverkehrs immer mehr gewürdigt und berücksichtigt werden. Dies kann u.a. daran liegen, dass das fahrRad Büro seit circa zwei Jahren mehr Gehör innerhalb der Verwaltung und auch in der Politik findet. Es wird diskutiert, inwieweit bzw. ob die Gleichwertigkeit der verschiedenen Verkehrsarten schon erreicht ist.

Für die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs sind einige Akteure bekannt. Neben dem fahrRad Büro und dem Runden Tisch Radverkehr verfügt die Stadtverwaltung über die städtische Verkehrskommission, ein ordentliches Gremium, welches Polizei, Stadtplanungsamt (inkl. fahrRad Büro), Straßenverkehrsbehörde, Verkehrsüberwachungsamt, Feuerwehr und Entsorgungsbetrieb umfasst. Die Festlegung von Verkehrszeichen oder auch Begehungen vor Ort sind Teil ihres Aufgabenbereiches. Auf Ortsbeiratsebene gibt es ein weiteres Gremium mit dem gleichen Namen „(örtliche) Verkehrskommission“, was von der BYPAD-Gruppe als unglücklich gewählt angesehen wird (im Folgenden wird zwischen städtischer und Ortsbeirat-Verkehrskommission unterschieden). Außerdem finden projektbezogen auch städteübergreifende Treffen im Rahmen des Verkehrsplanertreffen Rheinland-Pfalz statt, bei dem häufig die Belange des Radverkehrs besprochen werden.

Bei der Kommunikation zwischen den Abteilungen, aber auch nach außen, wird deutliches Verbesserungspotenzial gesehen. Es wird teilweise eine bessere Abstimmung der Ortsbeiräte untereinander und mit der Stadtverwaltung als erforderlich angesehen. Auch die bereits stattfindenden Zusammenarbeiten sollen besser nach außen kommuniziert werden.

Die Kommunikation zwischen der Stadt Mainz und anderen Städten und Gemeinden im Ballungsraum wird ebenfalls als verbesserungswürdig angesehen. Zwar ist u.a. ein Austausch mit der Stadt Wiesbaden und dem Kreis Mainz-Bingen bekannt, dennoch findet die Zusammenarbeit bisher nur projektbezogen statt. Die Zusammenarbeit mit Umland-Gemeinden sowie Planungen über die Stadt- oder Gemeindegrenze hinaus wird als wichtig erachtet und sollte zukünftig angestrebt werden.

Insgesamt wird ein verstärkter Einfluss von Politik und Verwaltung auf den Radverkehr in den letzten Jahren von der BYPAD-Gruppe erkannt. Es sind Aktivitäten zur Radverkehrsförderung durch verschiedene Gremien oder Arbeitsgruppen bekannt. Das Rad wird in vielen Planungen mitgedacht, jedoch scheint die gleichberechtigte Berücksichtigung neben den anderen Verkehrsarten noch nicht gegeben zu sein. Als besonders ausbaufähig wird die Kommunikation beschrieben. Insbesondere der Austausch der Akteure auch über die Stadtgrenzen hinweg sollte intensiviert werden.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 3:

- Vorabinformation an MVG und Einbeziehen von allen Verkehrsträgern, auch ÖPNV, in Radverkehrsplanung wünschenswert und nicht erst Informationen im Nachgang liefern, nachdem die Fakten da sind. Regelmäßiger Austausch/Information gegenseitig mit und durch das fahrRad Büro
- Das Rad muss auf allen Ebenen mitgedacht werden

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 4:

- Information, z.B. auf der Homepage der Stadt im Fahrradportal. Dies war bisher schon eher dünn, ist soeben aber fast komplett ausgedünnt worden.
- Mehr Beteiligung von Bürger*innen

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 5:

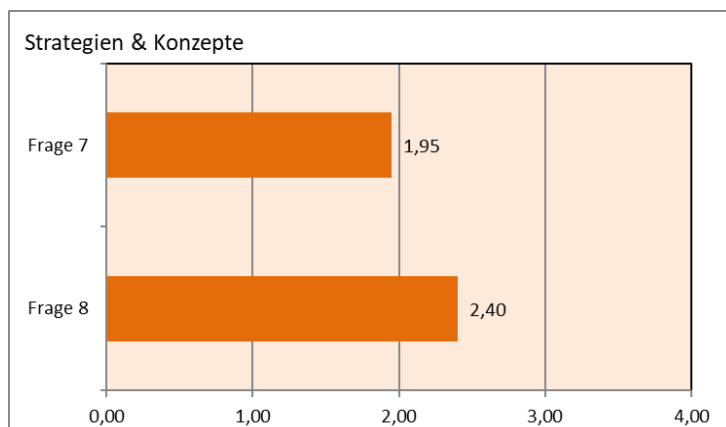
- Keine

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 6:

- Über viele Tellerränder blicken: Verbindungen müssen 30 km Radius ins Umland herstellen; Synergien bei Kombination von ÖPNV und Rad ermöglichen
- Ich sehe es als essentiell an, dass hier eine regelmäßige und wahrnehmbare Kommunikation und Abstimmung erfolgt. Für Mainz mit seinen ehemaligen AKK-Stadtteilen und Anbindung an den Bahnhof Kastel ist dies besonders wichtig, ebenfalls die Einbindung der Hessischen Radschnellrouten.

5.3 Modul 3: Strategien und Konzepte (Frage 7 und 8)

- Frage 7: Was beinhalten die städtischen Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs?
- Frage 8: Wie wird die Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sichergestellt?



Konsens
Entwicklungsstufe 2,18
Isolierter Ansatz

Bezüglich Strategien und Konzepten ist der Masterplan 100% Klimaschutz Mainz von besonderer Relevanz. Im Rahmen des Klimaschutzes wurden im Bereich Mobilität verschiedene Maßnahmen und Konzepte entwickelt, welche die Förderung der Belange des Radverkehrs beinhalten. Hierzu gehören u.a. ein Radbügelkonzept, Erarbeitung von Leitlinien für den Radverkehr (das aktuelle BYPAD-Audit), Errichtung eines Fahrradparkhauses am Hbf. (Westseite) sowie Stadtteilrouten und Ausbau und Lückenschlüsse in der Radinfrastruktur. Nach der vom Bund geförderten Phase von 2016 bis 2020 wurde im Jahr 2022 der Masterplan 100% Klimaschutz fortgeschrieben. Er beinhaltet einen Maßnahmenkatalog, der auch für den Bereich Verkehr Ausgangslage, Ziele und Herausforderungen festhält. Von der BYPAD-Gruppe wird angemerkt, dass der Klimaschutzplan auf die Reduktion des Kfz-Verkehrs abzielt, jedoch konkrete Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs fehlen oder zumindest nicht wahrgenommen oder umgesetzt werden.

Darüber hinaus sind eher isolierte Ansätze vorhanden, welche von der BYPAD-Gruppe als unkoordinierte Umsetzung von Einzelmaßnahmen wahrgenommen werden. Ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept ist nicht vorhanden. Zukünftig soll das Radverkehrsnetz ausgebaut werden. Hierfür sind ab 2024 die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes, sowie die weiteren Planungsschritte im Anschluss an die bereits erarbeiteten Machbarkeitsstudien für die Radschnellverbindungen Mainz – Wiesbaden und Mainz – Frankfurt vorgesehen. Außerdem werden zukünftig, in Form des in der Ausschreibung befindlichen Sustainable Urban Mobility Plan, übergreifend alle Grundlagen und Planungen bestehender und notwendiger Mobilitätsverhältnisse zusammengeführt und in einem langfristig angelegten, strategischen Mobilitätsplan erfasst.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 7:

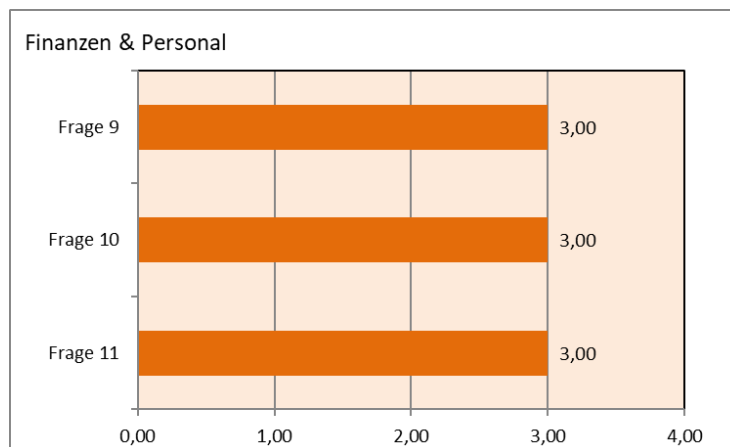
- Es braucht politischen Willen und Vermittlung gegenüber den Bürger*innen.
- Es braucht vor allem Beteiligung der Bürger*innen.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 8:

- Stadt sollte sich zum Grundsatz bekennen, dass die ökologisch vertretbaren Verkehre in der Priorität über dem MIV stehen. Mapathon umsetzen! Begeisterung beim Stadtradeln erzeugen.
- Es braucht ein klares Maßnahmenpaket, z.B. die Umsetzung der Mapathon-Maßnahmen.

5.4 Modul 4: Finanzen und Personal (Frage 9 bis 11)

- Frage 9: Wie wird die Finanzierung der Radverkehrsmaßnahmen sichergestellt?
- Frage 10: Wer bereitet die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs vor und setzt diese um?
- Frage 11: Wie sieht die fachspezifische Fortbildung der Verwaltungsfachleute des Radverkehrs aus?



**Konsens
Entwicklungsstufe 3,00
System-orientiert**

Für Maßnahmen speziell für den Radverkehr werden seit vielen Jahren im Haushalt Finanzmittel bereitgestellt. Das vorgesehene Budget hat sich in den letzten acht Jahren verzehnfacht, von 50.000 € auf 500.000 € pro Jahr im aktuell geltenden Doppelhaushalt. Die Federführung für Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs liegt beim fahrRad Büro als Teil der Abteilung Verkehrswesen im Stadtplanungsamt. Die Mitglieder des fahrRad Büros sind zufrieden mit der aktuellen Höhe der verfügbaren Mittel. Neben dem Budget aus dem Doppelhaushalt werden auch Fördermittel verwendet, wobei von der BYPAD-Gruppe außerhalb der Stadtverwaltung dieser Teil der Finanzierung als schwer durchschaubar wahrgenommen wird.

Die Gelegenheit für Verwaltungsangestellte, sich weiterzubilden ist durch Fortbildungen jederzeit möglich. Jedoch sind dafür ausreichend hohe personelle Kapazitäten eine Voraussetzung. Diese sind aktuell laut BYPAD-Gruppe noch nicht gegeben. Grundsätzlich wird auf den generellen Fachkräftemangel verwiesen,

welcher auch die Umsetzung von radverkehrsbezogenen Maßnahmen stark erschweren kann.

Insgesamt ist die BYPAD-Gruppe mit der aktuellen personellen und insbesondere der finanziellen Ausstattung für die Belange des Radverkehrs zufrieden. Verbesserungspotenzial besteht einerseits beim weiteren Ausbau der personellen Kapazitäten und andererseits bei der Transparenz zur Budgetierung und Nutzung insbesondere von Fördermitteln für den Radverkehr.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 9:

- Aufstellung eines eigenen Radverkehrshaushalts.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 10:

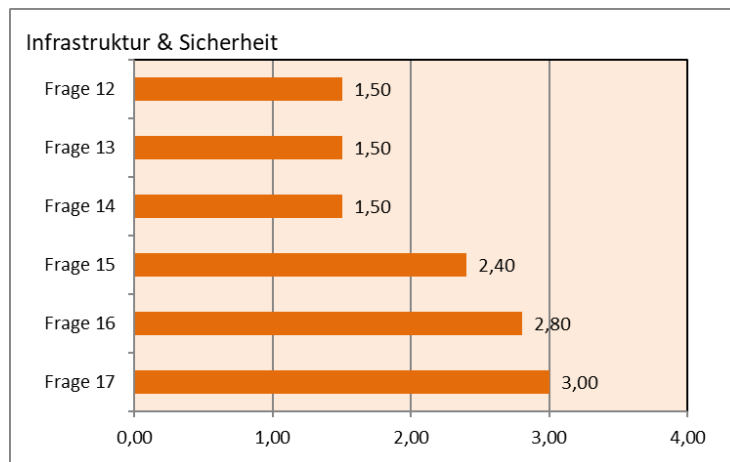
- Es wäre besser, wenn das fahrRad Büro disziplinarisch dem Dezernat 5 zugeordnet wäre

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 11:

- Keine

5.5 Modul 5: Infrastruktur und Sicherheit (Frage 12 bis 17)

- Frage 12: Wie hoch sind Qualität und Dichte des bestehenden Radverkehrsnetzes?
- Frage 13: In welchem Umfang sind Kreuzungsbereiche mit Autoverkehr und physischen Barrieren radverkehrsgerecht gestaltet worden?
- Frage 14: Wie ist die Instandhaltung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur organisiert?
- Frage 15: Was wird zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrenden getan?
- Frage 16: Wie wird die Kombination des Radverkehrs mit anderen Verkehrsarten verbessert?
- Frage 17: Was wird zur Verbesserung der Qualität des Fahrradparkens und gegen Fahrraddiebstahl unternommen?



Konsens
Entwicklungsstufe 2,12
Isolierter Ansatz

In Mainz gibt es viele befahrbare Radverbindungen. Ein wahrnehmbares Radverkehrsnetz ist jedoch nicht erkennbar. Es werden nur selten vereinzelte Maßnahmen für das Radverkehrsnetz umgesetzt. Ein positives Beispiel ist der Mapathon, welcher durch die unter intensiver Bürgerbeteiligung entwickelten Radrouten richtungsweisend sein kann. Darüber hinaus ist das Radverkehrsnetz ausbaufähig.

Beim Thema Sicherheit sieht die BYPAD-Gruppe Handlungsbedarf. Es sind sowohl positive als auch negative Beispiele vorhanden. Kreuzungen an Fahrradstraßen sind meist sicher gestaltet, an vielen anderen Kreuzungsbereichen wurde der Radverkehr nicht ausreichend berücksichtigt. Außerdem weisen viele Nebenstraßen teils starke Belagsschäden auf.

Bei der Instandhaltung der Radinfrastruktur wird von der BYPAD-Gruppe deutlicher Verbesserungsbedarf gesehen. Rückmeldungen oder Beschwerden der Bevölkerung zu unzureichender Qualität von Radverkehrsanlagen können aufgrund fehlenden Personals nicht ausreichend bearbeitet werden. Für die Straßenreinigung ist es oft schwer zu erkennen, wie der Radverkehr geführt wird. Für den Winterdienst gibt es seit 2010 einen Plan mit einer Festlegung von Radwegen, die mit hoher Priorität geräumt werden. Dieser wird jährlich aktualisiert. Der öffentliche Personennahverkehr hat hier Priorität, der Individualverkehr ist diesem nachrangig. Eine positive Entwicklung zeigte sich in den vergangenen Jahren im Bereich der Umleitungsbeschilderung bei Baustellen. Das Baustellenmanagement wurde im Oktober 2018 als eigenes Sachgebiet in der Abteilung der Straßenverkehrsbehörde neu gegründet. Das Personal im städtischen Baustellenmanagement wurde fachlich im Bereich Radverkehr geschult und Umleitungsbeschilderungen werden nun im Regelfall vorschriftsgemäß eingesetzt.

Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrenden werden in Mainz zumeist anlassbezogen umgesetzt. Hierbei wird die Verkehrsunfallstatistik mit rückblickender Betrachtung ausgewertet und daraus auf einen Handlungsbedarf

geschlossen. Die BYPAD-Gruppe wünscht sich eine Durchsetzung präventiver Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit. Insgesamt wird das Thema Sicherheit als ausbaufähig beschrieben. Zwar sind Bemühungen und gute Ansätze wie das Forum Regierungsviertel, örtliche Begehungen, oder Flyer vorhanden, dennoch werden laut BYPAD-Gruppe u.a. die Straßen der Innenstadt auch von geübten Radfahrenden als unsicher wahrgenommen.

Die Stadt Mainz bietet durch das 2021 entstandene Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof auf der Westseite über 1.000 Stellplätze für Fahrräder. Das wird als eine sehr gut umgesetzte Lösung bewertet. Der Ausbau weiterer Abstellmöglichkeiten auch an anderen Bahnhöfen, insbesondere Römisches Theater, wird ausdrücklich erwünscht. Für diesen soll es noch im Jahr 2024 eine Erweiterung der Abstellanlagen geben.

Die Stadt setzt außerdem seit ca. 40 Jahren keine Vorderradklemmen mehr ein, sondern verwendet inzwischen ein eigenes Modell einer Abstellanlage, das als pragmatisch und anforderungsgerecht wahrgenommen wird. Des Weiteren sollen im Jahr 2024 sämtliche noch vorhandenen Vorderradklemmen im öffentlichen Straßenraum ersetzt oder entfernt werden. Für die Innenstadt ist ein systemischer Ansatz zur Verbesserung der Qualität des Fahrradparkens vorhanden. Abstellanlagen sind aber auch über die Innenstadt hinaus, noch nicht flächendeckend anforderungsgerecht. Es wird seitens der BYPAD-Gruppe angemerkt, dass das problemlose Anschließen von Pedelecs berücksichtigt werden soll.

Bei Ladestationen für elektrische Fahrräder herrscht insgesamt noch Uneinigkeit, sie werden für den alltäglichen Bedarf als eher unnötig empfunden. Jedoch besteht durchaus Bedarf in Bezug auf Fahrradtouristen, z.B. Im Parkhaus des Rathauses am Rheinufer. Für Abstellanlagen an Schulen findet eine kooperative Zusammenarbeit mit dem zuständigen Gebäudemanagement statt. Jedoch wird angemerkt, dass nicht bei allen beteiligten Akteur*innen die Notwendigkeit qualitativ hochwertiger Abstellanlagen anerkannt wird und teilweise nicht ausreichende fachliche Expertise vorhanden ist. Darüber hinaus besteht als bisher einmaliges Projekt ein Fahrradpavillon, bei dem die Möglichkeit besteht, mietbare und vandalismus-sichere Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zu anzubieten. Der Zugang zum Fahrradpavillon ist nur durch einen kostenpflichtigen Transponder möglich.

Insgesamt sieht die BYPAD-Gruppe noch deutlichen Verbesserungsbedarf bei der vorhandenen Infrastruktur. Besonders die Entwicklung eines Radverkehrsnetzes und der weitere Ausbau sowie die Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur bedürfen mehr Aufmerksamkeit. Ansätze für Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrenden im fließenden Verkehr und für mehr Sicherheit gegenüber Diebstahl werden von der BYPAD-Gruppe positiv bewertet.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 12:

- Separate Radspuren auf der Alicaenbrücke
- Endlich eine Radnetzplanung auf- und umsetzen.
- Die Entwicklung von Radschnellrouten und Verbindungen mit dem Umland und anderen Zentren ist unserer Kenntnis nach noch in Planung.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 13:

- Keine

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 14:

- Aufgeführte Maßnahmen ergreifen³⁶

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 15:

- Die vielfachen und dokumentierten Erkenntnisse des ADFC nutzen und die Unfallrisiken eliminieren

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 16:

- Keine

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 17:

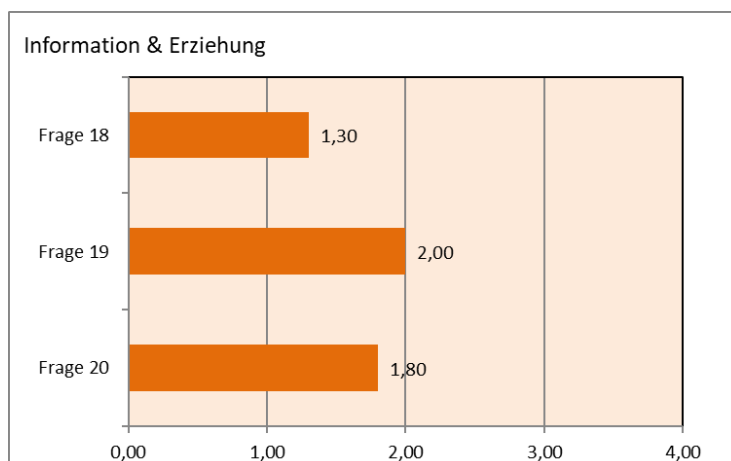
- Mehr Werbung für Fahrradpass auch durch Stadt und Verbände; Fundräder bei der Stadt in Fahndungsbank abfragen; Fahrräder aus Entrümpelungsaktionen (Hbf) erfassen und bei Polizei abfragen (vorhandene Rahmennummer nötig).
- Verstärkt Werbung für JobRäder und Abstellplätze am Arbeitsplatz. Die Stadtverwaltung sollte mit gutem Beispiel voran gehen.

5.6 Modul 6: Information und Erziehung (Frage 18 bis 20)

- Frage 18: Wie wird die Bevölkerung über die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs informiert?
- Frage 19: Was wird in den Bereichen Verkehrserziehung und Radfahrtraining getan?

³⁶ Hinweis: Bezieht sich auf die im Fragebogen angeführten Beispiele

- Frage 20: Welche Implementierungen gibt es für eine bessere Orientierung der Radfahrenden im Stadtgebiet?



Konsens
Entwicklungsstufe 1,70
Ad-hoc orientiert

Die fehlende Kommunikation bzw. die unzureichende Information der Bevölkerung über Belange des Radverkehrs wird von der BYPAD-Gruppe als eine der großen Schwachstellen in Mainz angesehen. Informationen kommen nur bei Bürger*innen an, die sich aktiv informieren oder nachfragen. Ein umfassendes Kommunikationsangebot der Stadt sei nicht vorhanden oder nicht sichtbar. Auch die Zuständigkeiten seien nicht klar ersichtlich, hier wird seitens der BYPAD-Gruppe eine Verbesserung z.B. durch klare Benennung der Zuständigkeiten auf den Webseiten der Stadt gewünscht. Eine baldige Verbesserung könnte über die derzeit in Überarbeitung befindliche neue städtische Webseite erfolgen, die in 2025 an den Start gehen soll.

Der Schwerpunkt im Bereich Verkehrserziehung liegt beim Verkehrstraining an Grundschulen. Die Polizei hat vier besetzte Stellen für Verkehrssicherheitsberatung. Es handelt sich jedoch um isolierte Ansätze, da andere Zielgruppen wie ältere Personen oder Verkehrserziehung über den Radverkehr hinaus kaum berücksichtigt werden. Hierzu mangelt es an Personalkapazität.

Für die Orientierung der Radfahrenden im Stadtgebiet ist im Bestand eine touristische Wegweisung für den Radverkehr nach den Vorgaben auf Landesebene (HBR) vorhanden. Neben der überregionalen Wegweisung beinhaltet diese auch bedeutende innerstädtische Ziele. Die Wegweisung wird regelmäßig erneuert bzw. aktualisiert. Eine Erweiterung der HBR-Beschilderung ist geplant. Die Beschilderung wird insgesamt als ausbaufähig beschrieben und besonders die Wegweisungsichte soll erhöht werden.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 18 und 19:

- Es ist viel mehr Kommunikation und Verkehrserziehung erforderlich

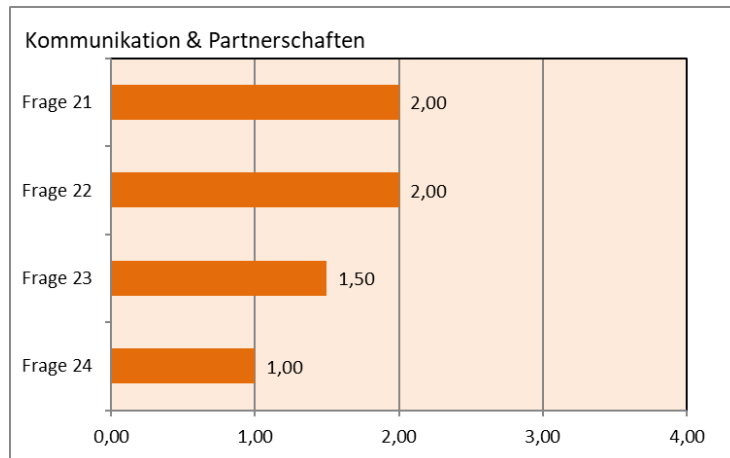
- Ein zentraler, gut ausgestatteter Übungsplatz, den alle Schulen nutzen können. Zum Schwimmen werden die Kinder ja auch gefahren.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 20:

- Konzeptionelle Erarbeitung von Standorten und einheitliche Beschilderung, die auch den Radwege(netze)n und Verkehrsführung entspricht

5.7 Modul 7: Kommunikation und Partnerschaften (Frage 21 bis 24)

- Frage 21: Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Fahrradnutzung durch Öffentlichkeitsarbeit zu steigern?
- Frage 22: Welche Maßnahmen werden zur Förderung von Alltagsradverkehr (Schule, Beruf, Einkauf) gesetzt?
- Frage 23: Welche Angebote gibt es in der Stadt, um Radfahren in allen Lebensphasen zu ermöglichen?
- Frage 24: Wie werden die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens für die Radverkehrsförderung nutzbar gemacht?



Konsens
Entwicklungsstufe 1,63
Ad-hoc orientiert

Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs gibt es nur sehr vereinzelt. Die Stadt Mainz beteiligt sich am jährlichen Stadtradeln. Es sind außerdem Wettbewerbe und Aktionstage bekannt. Es ist aber unklar, ob diese regelmäßig und systematisch durchgeführt werden. Zur Förderung des Alltagsradverkehrs sind ebenfalls vereinzelte Ansätze, wie Geschwindigkeitsreduzierungen durch Anordnung von Tempo 30 auch an Hauptverkehrsstraßen bekannt. Diese Maßnahmen entstanden allerdings aus Anlass von Klagen der Deutschen Umwelthilfe.

Weitere Bemühungen in der öffentlichen Kommunikation sind kaum bekannt. Aktionen für einzelne Personengruppe wie etwa für Kinder sind vorhanden. Die

Bedürfnisse von Senior*innen sollten umfangreicher berücksichtigt werden. Positive Gesundheitseffekte werden kaum nach außen getragen.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 21:

- Das eigene BMM ist in seiner Kommunikation trotz der guten Services noch stark verbesserungswürdig
- Zur besseren Information über das Radfahren und Werbung für das Radfahren könnte z.B. mit der lokalen Zeitung eine fortlaufende Serie über die Möglichkeiten und Vorteile stadtteilbezogen initiiert werden.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 22:

- siehe auch KIPKI-Antrag³⁷
- Transparenz schaffen z.B. mit klaren Furten. Die häufigen nicht benutzungspflichtigen Radwege als Fußwege kennzeichnen. Es muss klar werden, ob der Radfahrende auf der Straße oder dem meist schlechten nicht benutzungspflichtigen Radweg fahren soll

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 23:

- Die Stadt sollte sich richtig stark in Schule/Rad und Schule/Fuß einbringen

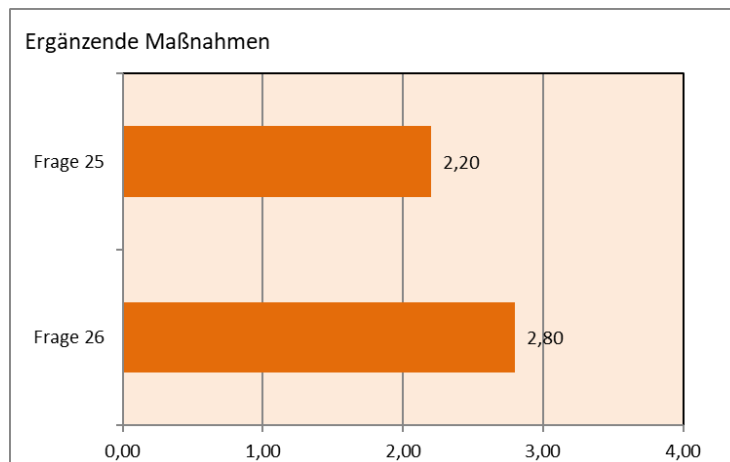
Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 24:

- Das Stadtradeln voll zur gesundheitlichen Aufklärung nutzen

5.8 Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Frage 25 und 26)

- Frage 25: Was wird zur Eingrenzung bzw. Reduzierung der Autonutzung getan?
- Frage 26: Inwieweit unterstützt die aktuelle Stadtentwicklung und Flächen-nutzungsplanung den Radverkehr?

³⁷ KIPKI, Kommunale Investitionsprogramm Klimaschutz und Innovation, Förderprogramm des Landes Rheinland-Pfalz für Kommunen



Konsens
Entwicklungsstufe 2,50
Isolierter Ansatz

Die Innenstadt in Mainz ist gut mit dem Auto erreichbar. Außer den üblichen Regelungen, wie zeitlich befristetes Parken oder Anpassung der Parkgebühren, ist kein eigenes Instrument zur Regulierung der Autonutzung bekannt. Es gibt Versuche der Regulierung über eine beschränkte Freigabe von Fahrradstraßen für den Kfz-Verkehr („Anlieger frei“), Einbahnstraßenregelungen und Parkraumstrategien. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser in der Innenstadt wird seitens der BYPAD-Gruppe als notwendig angesehen. Hierfür gibt es seit 2015 eine Parkraumharmonisierungsstrategie zur Einschränkung von Parksuchverkehr, was die parkenden Autos aus dem Straßenraum vermehrt in die preisgünstigeren Parkhäuser ziehen soll. Eine Evaluation dazu ist nicht bekannt. Insgesamt herrscht in der BYPAD-Gruppe Uneinigkeit darüber, ob der Autoverkehr zum Erhalt einer lebendigen Innenstadt eingeschränkt werden sollte.

Das Einbinden des Radverkehrs in die Stadtentwicklung wird von der BYPAD-Gruppe als gut bewertet. Zwar sind beispielsweise noch uneinheitliche Regelungen für den Radverkehr in Fußgängerzonen vorhanden und besonders im Bestand gibt es zahlreiche Stellen, an denen der Radverkehr nicht berücksichtigt wurde. Aber die Bemühungen in den letzten Jahren werden wahrgenommen und eine Verbesserung ist für die BYPAD-Gruppe erkennbar.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 25:

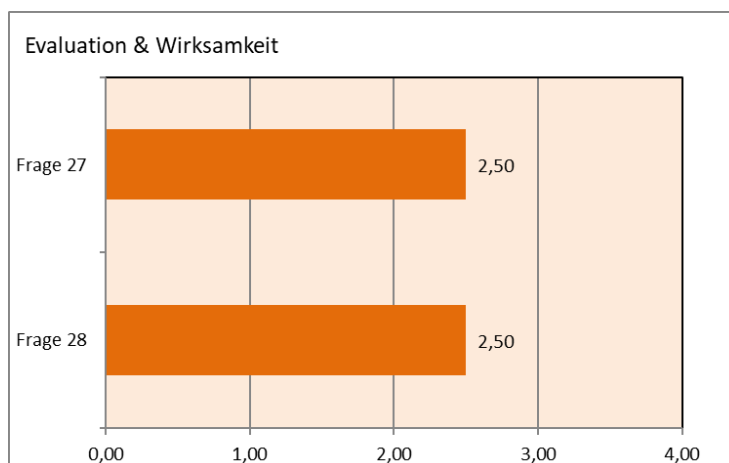
- Aus dem Pariser Abkommen eine Höchstzahl von Autoverkehren ableiten und durch Flächenwegnahme steuern
- Die Reduzierung der Autonutzung kann nur gelingen, wenn man ÖPNV und Radverkehr besser aufstellt und noch notwendige sinnvolle Autonutzung kanalisiert
- Die Halbierung des Autoverkehrs ist im Maßnahmenkatalog 100%Klimaschutz integriert. Bei allen Maßnahmen sollte das Ziel Leitlinie sein und auch erläutert und erklärt werden

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 26:

- Bei allen Flächennutzungsplänen soll das Dezernat 5 ein Vetorecht haben, wenn Fuß- oder Radwege nicht genügend berücksichtigt sind.

5.9 Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Frage 27 und 28)

- Frage 27: In welchem Ausmaß werden Daten zur Fahrradnutzung erhoben und genutzt?
- Frage 28: In welchem Ausmaß werden Daten zur Sicherheit des Radverkehrs erhoben und genutzt?



Konsens
Entwicklungsstufe 2,50
Isolierter Ansatz

Daten zur Fahrradnutzung werden in Mainz durch regelmäßige Haushaltsbefragungen erhoben, etwa alle drei bis vier Jahre. Es finden systematische und regelmäßige Zählungen des Radverkehrs an verschiedenen wechselnden Orten statt. Bisher gibt es nur wenige Dauerzählstellen, davon sind laut der BYPAD-Gruppe mehrere ausgeschrieben und die Umsetzung erfolgt ab Anfang 2024. Die Wirkungen der Einrichtung von Fahrradstraßen sowie von umgesetzten Baumaßnahmen werden mit Vorher-Nachher-Erhebungen ermittelt. Insgesamt besteht der Wunsch nach mehr Transparenz und Kommunikation hinsichtlich der durchgeführten Verkehrszählungen.

Zur Sicherheit des Radverkehrs findet ein stetiger Austausch im Rahmen der monatlichen Sitzung der städtischen Verkehrskommission zwischen den Akteuren statt. Hinzu kommt die Arbeit in der Unfallkommission mit jährlichen oder anlassbezogenen Sitzungen. Ein Austausch sicherheitsrelevanter Daten wie Statistiken oder Unfallanalysen besteht zwischen der Polizei und Stadt nur anlassbezogen und es finden keine regelmäßigen statistischen Auswertungen statt.

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 27:

- Aus den Zählungen spannende Berichte nach außen kommunizieren, z.B. Entwicklung des Radverkehrs auf einer bestimmten Fahrradstraße
- Mehr und das auch transparent machen

Verbesserungsvorschläge einzelner Teilnehmender der BYPAD-Gruppe zu Frage 28:

- Polizei kann gerne regelmäßig die Unfallzahlen für das gesamte Stadtgebiet zur Verfügung stellen, ggf. auch mit detaillierten Daten (Alter, Witterung, usw.); an einzelnen Örtlichkeiten/Bereichen nur anlassbezogen
- Aktionen mit Preisen: "Das schlimmste Hindernis", "das größte Schlagloch" "die schlimmste Abbiege"

6 Stärken und Schwächen

Nachfolgend werden verschiedene Faktoren aufgeführt, die den Fuß- bzw. den Radverkehr in Mainz fördern bzw. hemmen. Diese Zusammenstellung der Stärken und Schwächen erfolgt aus Sicht des gutachtenden Büros auf Basis der von der Stadt zur Verfügung gestellten Informationen, der Kommentare der BYPAD-Gruppe in den Fragebögen, der Website der Stadt sowie eigenen Eindrücken vor Ort, Kenntnissen und Erfahrungen der Gutachter*innen zum Fuß- und Radverkehr in Mainz, auch im Vergleich mit anderen Städten.

6.1 Fußverkehr

Stärken

- + Kompakte Innenstadt, viele Fußgängerzonen (Altstadt, Rheinpromenade), viele separate Fußwegverbindungen
- + Stadtteilzentren und wohnortnahe Nahversorgung sowie Freiflächenversorgung vorhanden
- + Teils attraktive Naherholung an Rhein und Wallanlagen, Promenaden für Fuß- und Radverkehr
- + Aufgrund dichter Bauweise und Siedlungsstruktur gute Basis für „Stadt der kurzen Wege“
- + Viele Gassen und Wege für Fußverkehr (teils auch Radverkehr)
- + Zum Teil schön gestaltete neue Plätze zum Aufenthalt vorhanden
- + Farbgebung der Straßenschilder vereinfacht Orientierung

- + Etliche Querungsanlagen für den Fußverkehr: Fußgängerüberwege, Anforderungs-Ampeln, Gehwegnasen
- + Vielfach Alternativen zu Stufen vorhanden (Barrierefreiheit)
- + Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ 2018 - 2020, inklusive Fußverkehrs-Check und Workshop
- + Mainz ist Gründungsmitglied der AGFFK Rheinland-Pfalz (seit 2023)
- + Seit Januar 2024 ist eine Stelle für die Belange des Fußverkehrs vorhanden und besetzt
- + Beauftragter für die Belange von Menschen mit Behinderung
- + Datenblätter Barrierefreiheit im öffentlichen Raum mit Fortschreibung 2023
- + Schulwegpläne für Grundschulen, integriert in Geoinformationssystem der Stadt

Schwächen

- Fußverkehrsstrategie oder -konzept fehlt
- Hindernisse (aufgesetztes Parken, E-Tretroller, Fahrräder, Mülltonnen, Gehwegparken etc.) schränken die Gehwegbreiten zusätzlich ein (beispielsweise Schönbornstraße, Rheinstraße, Gonsenheim) - dadurch auch fehlende Barrierefreiheit
- Einige Steigungs-/ Gefällestrecken, Treppenwege, insbesondere zwischen Altstadt und Oberstadt, aber auch beispielsweise Finthen, Lerchenberg
- Nur wenige Rheinquerungen vorhanden, teils nur über Treppen erreichbar
- Vielfach geringe Gehwegbreite, insbesondere bei gleichzeitig im Seitenraum vorhandenen Radwegen
- Konflikte Fuß- und Radverkehr auch am Rheinufer
- Fehlende Kontrollen zum Radfahren in Fußgängerzonen
- Stellen für „Schulwege/Fußgänger“ sind verwaltungsseitig nur in Teilen besetzt (eine von zwei Stellen; dem Sachgebiet Verkehrsmanagement zugeordnet, Abteilung Verkehrswesen)
- Keine Verbände, Lobbygruppen oder Veranstaltungen mit regelmäßigen Treffen zum Thema Fußverkehr vorhanden
- Zu Fuß Gehende fühlen sich zufolge einer Umfrage des ADAC zunehmend unsicher, Radfahrende und E-Tretroller als häufig genannte Probleme

6.2 Radverkehr

Stärken

- + Luftreinhalteplan (Fortschreibung 2016-2020) mit Maßnahmen für Fuß- und Radverkehr, sowie Green City Masterplan Mainz M³ (07/2018)
- + Hoher Ausstattungsgrad der Hauptverkehrsstraßen an Radwegen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen
- + Einrichtung von Piktogrammketten und Schutzstreifen
- + Einbahnstraßen größtenteils für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben
- + Kürzlich neue Fahrradstraßen ausgewiesen
- + Standard für Fahrradstraßen in der Stadt Mainz vorhanden
- + Verschiedene Konzepte von Verbänden, Initiativen bzw. Privatpersonen (darunter Entwurf Wunschliniennetz Mapathon Mainz, Konzept Gonsenheim setzt aufs Rad, Verkehrskonzept MainzZero)
- + fahrRad Büro seit 2022 als sechsköpfiges Team inklusive Radverkehrsbeauftragter (jedoch nur fünfköpfig arbeitsfähiges Team, aufgrund von längerer Krankheit)
- + AG Radverkehr: Kleiner, fachlich interessierter Kreis, mit dem Ziel regelmäßiger Treffen (2x pro Jahr)
- + Runder Tisch Radverkehr: Öffentlich, mit dem Ziel von zwei bis drei Treffen pro Jahr
- + Budget von 500.000 € pro Jahr im Zweijahreshaushalt für konsumtive Ausgaben, zzgl. investive Maßnahmen
- + Rhein-Radweg (D-Route 8, EuroVelo 15) mit überregionaler Bedeutung, darüber hinaus weitere Freizeitrouten
- + Regionale touristische Wegweisung (gemäß Hinweisen für die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz, HBR)
- + Jährlich stattfindende Unfallkommissionen und Betrachtung von Unfallhäufungsstellen, mit Ableitung von kurz- und mittelfristigen Maßnahmen zur Entschärfung von Unfallhäufungsstellen
- + Pilotprojekt „Radwarner“ als stadteigenes Warnsystem (ähnlich zu Bike-Flashes)
- + Stellplatzsatzung von 2020: Fahrradabstellplätze vorgeschrieben als Auflage bei Um- und Neubau

- + Zahlreiche dezentrale Abstellanlagen im Stadtgebiet vorhanden
- + fahrRad.Parkhaus am Hauptbahnhof, Westseite, mit 1.032 Stellplätzen (ca. 70 % kostenfrei)
- + Pilotprojekt „Fahrrad-Pavillon“, Standortsuche für weitere Fahrradhäuschen läuft
- + Nach Luftreinhalteplan Mainz 2016 – 2020 sollen mindestens 150 neue Fahrradbügel/Jahr geplant werden (Bilanz: seit 2018 ca. 200 Bügel pro Jahr)
- + Umfangreiche Bürgerbeteiligung im Bereich Stadtplanung und Verkehr
- + Mapathon, geleitet durch ADFC mithilfe von Verkehrsverbänden und Umweltorganisationen (Mitglieder des Mainzer Radfahrforums), sowie intensiver Bürgerbeteiligung
- + Kartenbasiertes Meldesystem des Mainzer Radfahrforums für Gefahrstellen und Verbesserungsvorschläge im Radwegnetz
- + Fahrradverleihsystem meinRad Mainz (ca. 1.200 Räder an 180 Stationen – auch Lastenräder)
- + Jährlich Stadtradeln (mit einmaliger Nutzung der Meldeplattform RADar!)
- + Weitere Aktionen, unter anderem Radaktionstag, Frühjahrsputz

Schwächen

- Noch kein städtisches Radverkehrskonzept (Hinweis: in Arbeit seit 2024)
- Vielfach unzureichende Breiten von Radverkehrsanlagen, insbesondere baulichen Radwegen
- Häufig Konflikte mit Fußverkehr bei gemeinsamer Nutzung der Verkehrsflächen und bei unzureichenden Breiten
- Uneinheitliche und bruchstückhafte Regelung der Freigabe von Fußgängerzonen für den Radverkehr, sorgt für Verwirrung und unzulässige Nutzungen
- Tempo-30-Straßen sind teils eher stark mit Kfz-Verkehr belastet
- Teils plötzlich endende Radwege oder Schutzstreifen, etwa aufgrund von Linksabbiegefahrstreifen oder Mittelinsel (zum Beispiel Kreuzstraße, Mombach)
- Alicenbrücke (7 Kfz-Fahrstreifen, keine eigene Radverkehrsanlage) als Negativbeispiel für Flächenaufteilung
- Bisher keine langfristigen Konzepte zur Verkehrssicherheit

- Kein Mängelmelder mit konkretem Radverkehrsbezug seitens der Stadt außerhalb des Aktionszeitraums des Stadtradelns
- Unzureichende Transparenz und Pressearbeit (auch Social Media), fehlende Informationen zu Aktivitäten und Planungen, Websites sehr bruchstückhaft
- Information der Bürger*innen über Maßnahmen teils sehr kurzfristig

7 Handlungsfelder für Mainz Ideen und Anregungen der BYPAD-Gruppe

Ergebnisse des zweiten Treffens der BYPAD-Gruppe am 16.04.2024

Frau Steinkrüger (Dezernentin der Stadt Mainz für Umwelt, Grün, Energie und Verkehr) begrüßt die Teilnehmenden und geht kurz auf das laufende BYPAD-Verfahren ein. Hierbei betont sie die Entwicklung von Qualitätsstandards für den Fuß- und Radverkehr, welche mit möglichst vielen Teilnehmenden erarbeitet werden sollen. Daraufhin kündigt Frau Steinkrüger an, dass der Auftrag für die Erstellung des „Radnetz Mainz“ vergeben wurde. Die Bearbeitung laufe semi-parallel zum BYPAD-Verfahren, sodass die im BYPAD erarbeiteten Aspekte auch bei der Erstellung des Radnetzes berücksichtigt werden können. Konzepte wie der „Mapathon“ und Anregungen aus Bürgerschaft, Politik und der Stadtverwaltung fließen laut Frau Steinkrüger ebenfalls in das Radnetz mit ein.

Abschließend stellt die Dezernentin die neue Fußverkehrsbeauftragte Frau Platz vor, welche seit dem ersten Januar 2024 die Stelle in der Stadtverwaltung besetzt. Frau Platz kümmert sich aktuell besonders um die Themen Schulwegsicherheit und zukünftig um die strategische Ausrichtung des Fußverkehrs.



Abb. 7-1: 2. Treffen der BYPAD-Gruppe

Im Rahmen des Treffens wurden die bisherigen Ergebnisse und Diskussionen aus dem Verfahren zusammengefasst. Ziel des 2. BYPAD-Treffens war neben der Diskussion wichtiger Themenfelder vor allem die Festlegung bzw. Priorisierung von gemeinsam diskutierten Maßnahmen und Zielen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Mainz.

Die Sammlung der wesentlichen Aspekte zur Fuß- und Radverkehrsförderung in Mainz erfolgte über ein gemeinsames teils schriftliches oder mündliches Brainstorming. Die genannten Aspekte wurden anschließend übergeordneten Handlungsfeldern zugeordnet und durch die Teilnehmenden priorisiert. Dabei konnten die Teilnehmenden jeweils fünf Punkte auf die einzelnen Handlungsfelder verteilen.

Generell werden alle genannten Aspekte für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Mainz als sehr wichtig betrachtet und im weiteren Verfahren einbezogen. Die im Verlauf des zweiten Treffens geführte Diskussion ist nachfolgend zusammenfassend aufgeführt.

7.1 Wichtige Aspekte zum Fußverkehr

Nachfolgende Handlungsfelder und Maßnahmen zum Fußverkehr wurden im Rahmen einer intensiven gemeinsamen Diskussion abgeleitet und durch die Teilnehmenden entsprechend bepunktet.

- **Handlungsfeld: Strategie und Konzept (12 Punkte)**

Gefordert wird v.a. eine Strategie, welche die Belange des Fußverkehrs in Mainz berücksichtigt. Dabei geht es um die Erstellung eines ganzheitlichen Konzeptes, das im ersten Schritt eine strategische Herangehensweise und die Herausarbeitung eines Fußverkehrsnetzes bedarf. In der Diskussion zum Handlungsfeld wurde angemerkt, dass das SUMP³⁸-Verfahren noch nicht begonnen habe und im Sommer starten solle. Daraufhin ist sich die BYPAD Gruppe einig, dass der Fußverkehr mit in das SUMP-Verfahren integriert werden kann, da hier grundsätzlich der Umweltverbund als Ganzes betrachtet werde und dies ein guter Baustein wäre, den Fußverkehr übergeordnet und schwerpunktmäßig zu berücksichtigen.

- **Handlungsfeld: Gestaltung (11 +1 Punkte)**

Handlungsbedarf wird ebenfalls bei der Gestaltung gesehen. Der Fokus liegt hier auf der Erstellung eindeutiger und intuitiver Regelungen, welche sozial verträglich und im Nachgang flächendeckend umgesetzt werden sollen. Besonders die Trennung von Fuß- und Radverkehr bzw. die Neuverteilung der Querschnitte inklusive einheitlicher Beläge wird für nötig empfunden. Auch der Wunsch nach farblicher Gestaltung, um Fragen der Flächennutzung eindeutig zu klären, besteht.

Es wird außerdem angemerkt, dass eine Unterscheidung zwischen Bestand und Planung gemacht werden solle, da im Besonderen die Bestandssituation an vielen Orten nicht mehr den gestalterischen Vorstellungen entspreche.

³⁸ SUMP = Sustainable Urban Mobility Plan, englisch, zu deutsch etwa: Nachhaltiger städtischer Mobilitätsplan

- **Handlungsfeld: Signalisierung optimieren (9 Punkte)**

Weiterer Verbesserungsbedarf wird bei der Signalisierung gesehen. Es besteht der Wunsch, mithilfe optimierter Signalschaltungen für den Fußverkehr, sichere und priorisierte Querungen zu ermöglichen. Hinsichtlich der Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen sind längere Grünphasen gewünscht. Die Erhöhung der Sicherheit insbesondere aufgrund der Gefährdung des Fußverkehrs durch rechtsabbiegenden MIV solle durch verbesserte Signalisierung erfolgen.

- **Handlungsfeld: Schulwege (7 Punkte)**

Als wichtig wird hier v.a. die Verbesserung der Schulwegsicherheit erachtet. Schulwegpläne sollen aktualisiert und ausgeweitet werden, außerdem sollen mehr Aktionen in Zusammenarbeit mit den Schulen stattfinden. Es wird angemerkt, dass Hol- und Bringzonen an Schulen oft nicht berücksichtigt werden und in der Praxis viele Eltern dennoch unmittelbar bis zur Schule fahren. Es wird hinzugefügt, dass diese Hol- und Bringzonen bisher lediglich schulinterne Aktionen an einzelnen Schulen seien. Außerdem wird angemerkt, dass es aufgrund fehlenden Personals in der Vergangenheit nicht möglich war, seitens der Stadtverwaltung aktiv auf die Schulen zuzugehen. Dies solle sich durch die Besetzung der Stelle der Fußverkehrsbeauftragten verbessern.

- **Handlungsfeld: Kommunikation und Information (7 Punkte)**

Im Bereich Kommunikation und Information wird ebenfalls Handlungsbedarf gesehen. Insbesondere vermehrte Aufklärungsarbeit zu den gesundheitlichen Vorteilen des Zufußgehens sowie zu Verhaltens- und Verkehrsregeln wird gefordert. Außerdem soll durch Projekte oder Events zum Fußverkehr die Bereitschaft der Bürger:innen zum Zufußgehen gesteigert werden. Um einen stetigen Austausch mit den Bürger:innen zu gewährleisten, soll es eine Mängelmeldestelle geben, die sicherheitsrelevante Mängel oder Anmerkungen sammelt, damit diese nach entsprechender Priorisierung bearbeitet werden können.

Es wird letztlich angemerkt, dass auch zwischen Fußverkehr und dem Klimaschutz ein starker Zusammenhang herrscht, und dies auch hinsichtlich der Vorzüge der Grünachsen nach Außen kommuniziert werden solle.

- **Handlungsfeld: Instandhaltung und Pflege (7 Punkte)**

Besonders der Umgang mit dem Bestand wurde im Plenum thematisiert. Dazu wird die Instandhaltung bisheriger Verkehrsanlagen und deren Anpassung an die Mindestbreiten aktueller Regelwerke als essenziell erachtet.

- **Handlungsfeld: Finanzen (7 Punkte)**

Gewünscht ist ein eigener Haushaltstitel für den Fußverkehr, der bislang nicht vorhanden ist. Dieser soll Projekten und Vorhaben für Belange des Fußverkehrs einen finanziellen Rahmen geben und eine Basis für regelmäßige Berücksichtigung der Zufußgehenden sein.

- **Handlungsfeld: Querungen (6 Punkte)**
Querungen werden für den Fußverkehr als verbesserungsbedürftig bewertet. Neben einer verbesserten Ampelschaltung wird von der BYPAD-Gruppe die sichere Gestaltung von Querungen gewünscht. Hierbei soll z.B. durch farbliche Markierungen auf den Fußverkehr aufmerksam gemacht werden, um die Sicherheit zu erhöhen.
- **Handlungsfeld: Hindernisse (5 Punkte)**
Hindernisse auf Gehwegen stellen in Mainz nach Meinung der BYPAD-Gruppe häufig ein Problem dar. Oftmals sorgen Hindernisse wie Mülltonnen, parkende Kraftfahrzeuge oder Außengastronomie für eine Verminderung der tatsächlichen Gehwegbreite um ein Maß, bei dem Begegnungen oder barrierefreies Passieren nicht mehr möglich sind. Besonders die verstärkte Kontrolle von Falschparkenden an Bordsteinabsenkungen wird als eine notwendige Maßnahme erachtet.
- **Handlungsfeld: Datengrundlagen (4 Punkte)**
Gefordert wird v.a. eine Datensystematik, die die aktuelle Bestandssituation erfasst und in digitaler Form, beispielsweise eingebunden in ein GIS-System, dokumentiert. Man solle daraufhin die Möglichkeit haben, kontinuierliche Erhebungen durchzuführen und die Ergebnisse in ein einheitliches System zu übertragen.
- **Handlungsfeld: Fußgängerzonen (3 +1 Punkte)**
Handlungsbedarf wird hier besonders hinsichtlich der Ausweitung von Fußgängerzonen und der klaren Regelungen bezüglich gemeinsamer Nutzung mit anderen Verkehrsarten gesehen. Der Wunsch nach einheitlicher Pflasterung in Fußgängerzonen sowie einheitliche Lösungen für die Freigabe der Fußgängerzonen für Liefer- oder Radverkehr werden gewünscht.
- **Handlungsfeld: Infrastruktur (2 Punkte)**
Hier wird Verbesserungspotential bei der weiteren Ausweisung von „echten Spielstraßen“ (Anm.: Verkehrsberuhigte Bereiche) gesehen. Auch wird angemerkt, dass für eine verbesserte Infrastruktur des Fußverkehrs die Instandhaltung und Verbesserung der Oberflächen von Bedeutung sind. Es besteht der Wunsch, generell mehr Fußgängerzonen bzw. Kfz-freie Bereiche einzurichten und ansonsten den Rad- und Fußverkehr soweit möglich zu trennen.
- **Handlungsfeld: Akteure (1 Punkt)**
Die Einbindung weiterer Akteur:innen, Gremien und Personal wird gewünscht. Die Verkehrskommissionen auf Ortsbeiratsebene könnten ein gutes Mittel sein, Belange des Fußverkehrs aufzunehmen, denn hier würden die Bedürfnisse der Bürger:innen anfallen. Auch die intensivere Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs mithilfe der Einbindung weiterer Akteur:innen aus der umliegenden

Region bzw. mithilfe des Aufbaus eines überregionalen Netzwerkes, wird von der BYPAD Gruppe als wichtig erachtet.

- **Handlungsfeld: Wegweisung (1 Punkt)**

Ein Verbesserungspotential weist auch die Wegweisung auf. Der weitere Ausbau sowie die Identifikation von Handlungsbedarf mittels Rückmeldung durch Bürger:innen, wird als notwendig angesehen.

7.2 Wichtige Aspekte zum Radverkehr

Nachfolgende Handlungsfelder und Maßnahmen zum Radverkehr wurden im Rahmen einer intensiven gemeinsamen Diskussion abgeleitet und durch die Teilnehmenden entsprechend bepunktet.

- **Handlungsfeld: Wegeinfrastruktur (14 +3 Punkte)**

Der umfassende Ausbau der Wegeinfrastruktur wird als notwendig bewertet. Die einheitliche Aufteilung der Verkehrsflächen bei möglichst getrennter Führung sowie der Ausbau von überregionalen Radverbindungen wird hervorgehoben. Die Nutzung von Piktogrammen als informationslieferndes Mittel oder für eine erhöhte Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden auf den Radverkehr wird als sinnvoll angesehen. Grundsätzlich solle eine intuitive Radverkehrsführung maßgebend sein.

Es wird angemerkt, dass es Einbahnstraßen gebe, die in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben sind, jedoch teilweise ungenügende Breiten aufweisen, so dass Begegnungen mit Kfz bei fehlenden Ausweichstellen als problematisch empfunden werden. Herr Gündel erklärt, dass auch enge Einbahnstraßen keine typischen Gefahrenstellen sind, da geringe Breiten bei Begegnungen auch zu einer reduzierten Geschwindigkeit führen. Hier empfiehlt Herr Gündel eine zusätzliche Aufklärung zu den geltenden Regeln, beispielsweise durch Transparente vor Ort oder durch Öffentlichkeitsarbeit, um für ein rücksichtsvolles Miteinander auf den Straßen zu sorgen.

Daraufhin einigt sich die BYPAD Gruppe darauf, dass individuelle Prüfungen von Einbahnstraßen durchaus sinnvoll seien, jedoch auch andere Kriterien als nur die Mindestbreite maßgebend sein sollten.

Schließlich wurde ergänzt, dass Knotenpunkte häufig auf konzeptioneller Ebene verbesserungswürdig sind. Die indirekten Abbiegebeziehungen und im Besonderen Angebote zum Linksabbiegen sollen verbessert werden.

- **Handlungsfeld: Strategie (12 + 2 Punkte)**

Wichtig ist ein strategischer Ansatz, wie die Belange des Radverkehrs berücksichtigt werden sollen. Von Bedeutung ist hier eine gleichberechtigte oder gar bevorzugte Behandlung des Radverkehrs gegenüber dem MIV in allen Planungs- und Umsetzungsprozessen. Auch das Erreichen von Klimaschutzzielen soll durch die Berücksichtigung der Vorgaben des technischen

Regelwerkes „E-Klima 2022“³⁹ angestrebt werden. Maßnahmen zur Senkung des Verkehrsaufkommens im MIV werden ebenfalls thematisiert und können u.a. durch modale Filter umgesetzt werden.

Die Auditorin betont im Plenum schließlich die Relevanz einer Strategie und die daraus entstehenden Leitlinien, da diese die individuellen Maßnahmen rechtfertigen und für eine zielorientierte Entwicklung sorgen können.

- **Handlungsfeld: Öffentlichkeitsarbeit (10 + 1 Punkte)**

Regelmäßige Kampagnen und Events, bei denen die Vorzüge des Radfahrens aufgewiesen werden, sind von besonderer Bedeutung. Kampagnen zur gegenseitigen Rücksichtnahme aller Personengruppen sowie zu besonderen Konfliktsituationen sollen ebenfalls berücksichtigt werden. Die Website zum Radverkehr in Mainz wird als deutlich verbesserungswürdig angesehen, diese befinde sich aktuell im Umbau. Neben der Öffentlichkeitsarbeit über die Internetseite, ist die Nutzung anderer Medien sowie Vor-Ort-Maßnahmen ausdrücklich erwünscht, um möglichst alle Nutzungsgruppen erreichen zu können. Es wird angemerkt, dass beispielsweise Flyer immer noch gewollt und angenommen werden. Regelmäßige Radaktionstage sollen sich wieder in Planung befinden.

- **Handlungsfeld: Datensammlung (7 Punkte)**

Gefordert wird eine Ausweitung der Datenerhebung und entsprechende Digitalisierung der Daten. Über die reine Sammlung der Daten hinaus sei auch die regelmäßige Pflege von Bedeutung. Es wird vorgeschlagen Daten mit Bezug zum Radverkehr in Mainz in ein GIS-System zu implementieren, dieses sei aufgrund der Möglichkeit verorten zu können ein geeignetes Mittel für die Sammlung der Daten. Man könne darüber hinaus das Arbeiten verschiedener Akteur:innen an einem GIS-Projekt ermöglichen, bei dem einzelne Layer individuell freigeschaltet werden, sodass jegliche Daten strukturiert eingetragen werden und kompakt gesammelt werden können.

- **Handlungsfeld: Umsetzung (7 Punkte)**

Die Umsetzung von Maßnahmen wird als verbesserungswürdig erachtet. Es sollen anfänglich besonders schnell umsetzbare und kostengünstige Maßnahmen umgesetzt werden, die keine intensive Planung benötigen, um eine wahrnehmbare Verbesserung der Zustände zu erreichen.

- **Handlungsfeld: Beteiligung (5 Punkte)**

Gewünscht wird die stärkere Einbindung relevanter Akteur:innen in Planungsprozesse und Vorhaben und das Einbeziehen von jeweiligen Expert:innen, z.B.

³⁹ E Klima 2022 – Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen

mit besonderen Ortskenntnissen. Auch das Integrieren in vorhandene bundesweite oder regionale Netzwerke wird als sinnvoll erachtet.

- **Handlungsfeld: Fahrradparken (4 Punkte)**

Der umfassende quantitative sowie qualitative Ausbau von Fahrradabstellanlagen, flächendeckend im gesamten Stadtgebiet, wird als notwendig bewertet. Die Angebote für Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt werden als nicht ausreichend angesehen. Hierzu wird die insbesondere in der Innenstadt verbreitete Problematik des Denkmalschutzes erwähnt, die den Ausbau von Abstellanlagen erschwert (benanntes Beispiel: Fahrrad-Parkbedarf an Markttagen).

Hinzu kommt der Wunsch nach einer Ausschilderung von Fahrradabstellanlagen. Letztlich werden konkret Doppelstockparker am Rathaus sowie an Schulen in Aussicht gestellt.

8 Auswahl guter Beispiele aus anderen Städten für Mainz

Nachfolgend werden für ausgewählte Themen Beispiele anderer Kommunen im Bereich der Fuß- und Radverkehrsförderung aufgeführt und erläutert, die auch für Mainz übertragbar wären.

Die Sammlung hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit und dient lediglich der Inspiration und Information.

8.1 Fußverkehr

8.1.1 Fußverkehrsstrategie, - konzept, - netze

Neben der Bundesregierung mit ihrer Fußverkehrsstrategie von Mai 2025⁴⁰ haben auch verschiedene Städte strategische Vorgaben oder Pläne zum Fußverkehr erstellt. So gibt es eine gesamtstädtische Fußverkehrsstrategie in Hamburg⁴¹, die neben einer Bestandsdarstellung und -bewertung auch ein Leitbild und Visionen vorstellt sowie Handlungsfelder und strategische Ziele definiert und eine Liste von „Handlungsoptionen“ zusammenstellt. Die Stadt Bielefeld hat ein gesamtstädtisches Hauptfußwegenetz erstellt (vgl. Abb. 8-1).

Stärker maßnahmenbezogen wurden in Hamburg Fußverkehrskonzepte entwickelt, die bestimmte Teile des Stadtgebiets abdecken (z.B. in der Neustadt, die auch Teile der Hamburger City umfasst, oder im Stadtteil St. Georg⁴²). Wesentliche Bausteine

⁴⁰ www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/fussverkehrsstrategie.pdf?__blob=publicationFile

⁴¹ www.hamburg.de/resource/blob/1098728/9094720959cb5d86073f212f2cf96cb5/fussverkehrsstrategie-data.pdf

⁴² <https://bv-hh.de/hamburg-mitte/documents/fussverkehrskonzept-neustadt-massnahmen-umsetzen-und-verbindungen-verbessern-137966> ; https://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2023/156248/pdf/endbericht_fussverkehrskonzept_st_georg_01_03_2022.pdf

sind eine Unfallanalyse und die Definition eines hierarchischen Wegenetzes mit Fußverkehrsachsen, Haupt-, Ergänzungs- und Erschließungswegen sowie ggf. Freizeitroutes (in Grünanlagen) und Zugängen zum öffentlichen Nahverkehr. Auf dieser Grundlage kann gebietsweise oder achsenweise der Abbau der erkannten Sicherheits- und Komfortdefizite vorgenommen werden, mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmenprogrammen.

Für Förderprogramme stellen entsprechende Konzepte absehbar eine Voraussetzung dar.

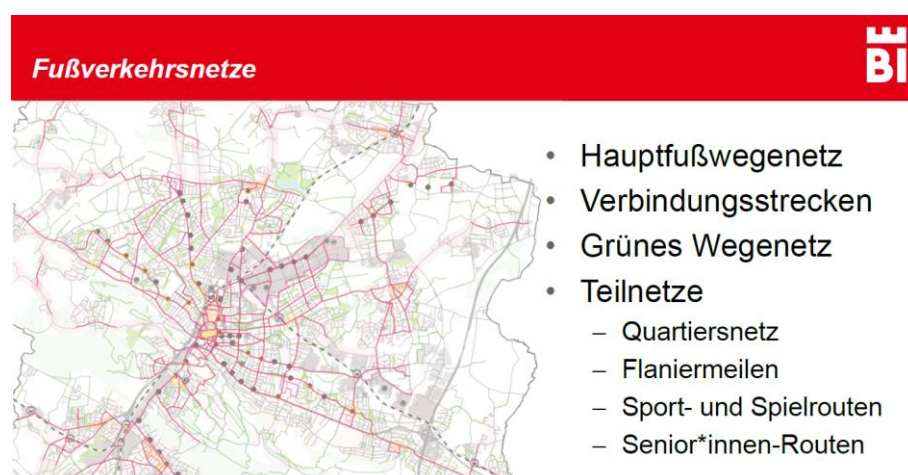


Abb. 8-1 Auszug aus der Präsentation Barbara Choryan, Stadt Bielefeld, bei der ADAC-Expertenreihe⁴³

8.1.2 Fußgängerzonen und verständliche Regelungen zur (Nicht-)Freigabe für den Radverkehr

Ein regelmäßiges Thema rund um innerstädtische Fußgängerzonen sind die Regelungen zur Freigabe für den Radverkehr. Während die ganztägige Freigabe für den Radverkehr in vielen Fußgängerzonen eher konfliktfrei sein kann, sind in manchen Fußgängerzonen auch Regelungen erforderlich, die ihn nur zeitlich befristet erlauben. Vor Ort wird das über Beschilderung geregelt, ein Überblick, wo welche Regelung gilt, besteht aber oft nicht.

In Hannover sind in der Innenstadt die Regelungen für Freigabe des Radverkehrs in der Fußgängerzone innerhalb des Cityringes für den Radverkehr vereinheitlicht worden (Freigabe außerhalb der Hauptgeschäftszeiten). Die Regelungen werden mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit unterstützt, neben der formell erforderlichen Ausschilderung.

⁴³ www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/fachinformationen-veranstaltungen/expertenreihe-referate/?redirectId=quer.expertenreihe2024.referate
(online nicht mehr verfügbar)

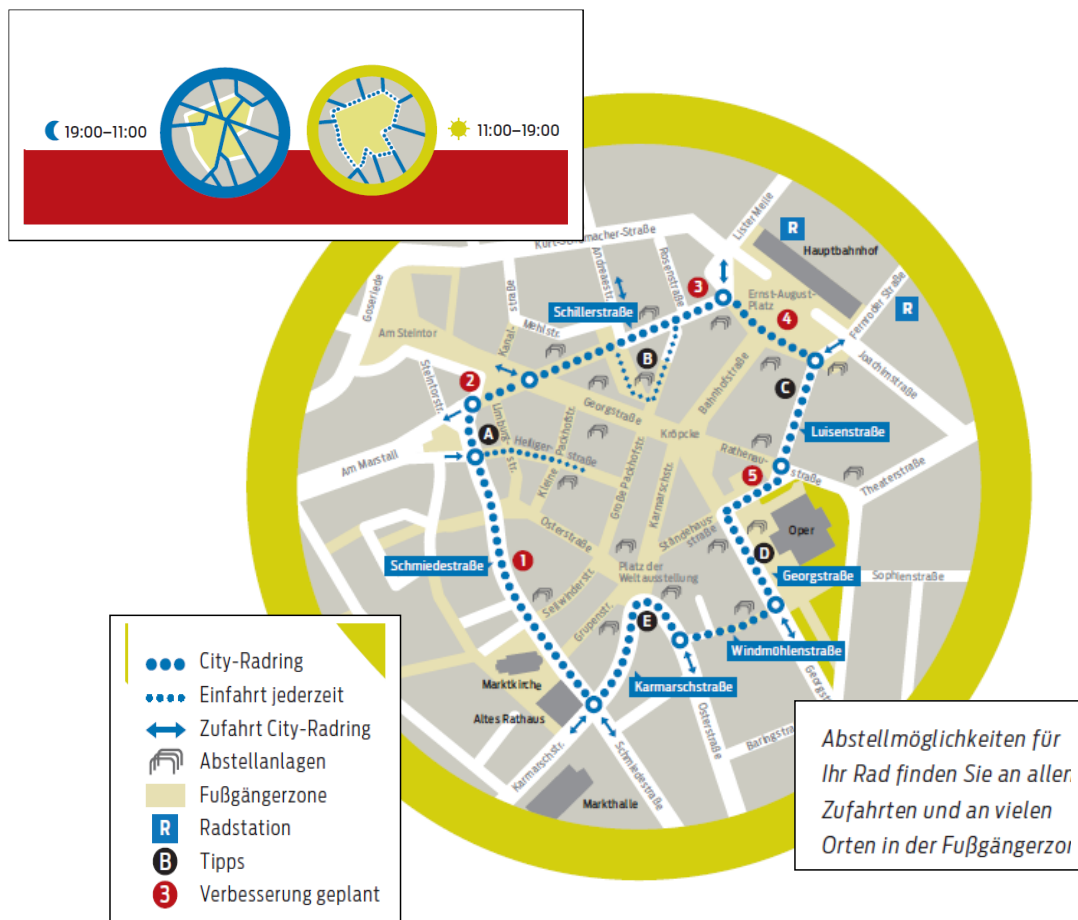


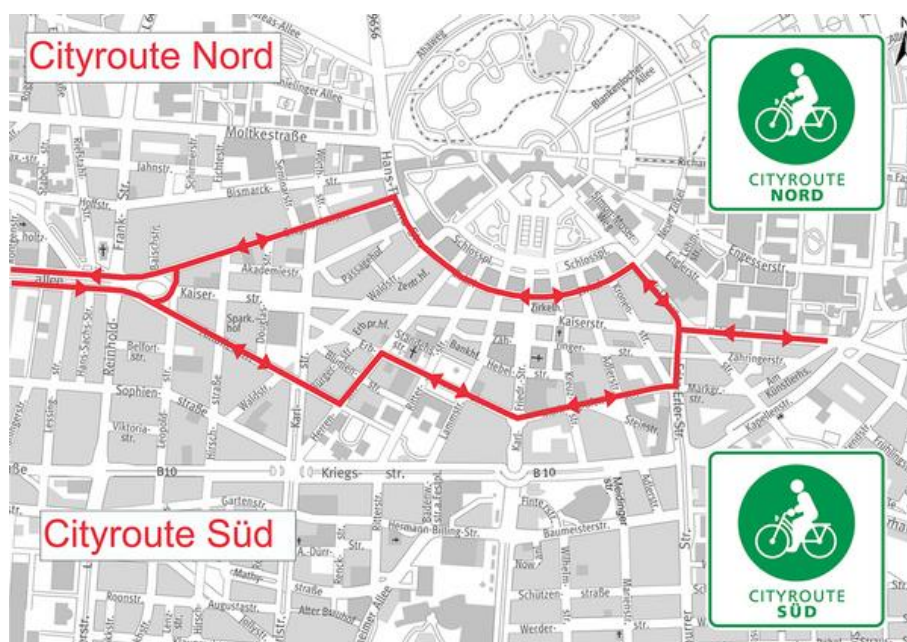
Abb. 8-2 Regelungen zum Radverkehr in den Fußgängerzonen der Innenstadt in Hannover, Auszug aus LHH 2016, verändert⁴⁴

Grundsätzlich sind die Kommunikation und Information zu den Regelungen als wichtig zu erachten. Darüber hinaus können unterschiedliche Freigabeszenarien auch innerhalb einer Stadt sinnvoll sein, diese sollten aber möglichst einheitlich (z.B. Bereiche mit ganztägiger Freigabe und Bereiche mit zeitlich einheitlicher Beschränkung) gehalten werden.

8.1.3 Attraktivierung Radrouten zur Entlastung Fußgängerbereiche

Zur Entlastung der Fußgängerzonen oder anderer für den Fußverkehr sensibler Bereiche ist der Ausbau attraktiver Radverbindungen in benachbarten Straßen möglich. So können Bereiche für den Fußverkehr weitestgehend von Radverkehr verschont bleiben. Ein Beispiel dafür ist die City-Radroute Karlsruhe, die um die zentrale Fußgängerzone der Innenstadt und um das Stadtteilzentrum Durlach herum eingerichtet wurden (Abb. 8-3). Ein anderes Beispiel ist der in Abb. 8-2 dargestellte City-Radring in Hannover.

⁴⁴ www.hannover.de/content/download/550592/file/Faltblatt_City-Radring.pdf

Abb. 8-3 Cityrouten Süd und Nord in Karlsruhe⁴⁵

Mögliche Anwendungsbeispiele sind neben der Altstadt in Mainz auch die Rheinpromenade, wo ein eigener Radweg oder eine Fahrradstraße für schnellen Radverkehr attraktiver zu befahren sind als die Gehwegbereiche direkt am Ufer.

8.1.4 Regelung von Abstellflächen für E-Scooter

E-Scooter sind für zu Fuß Gehende ein häufiges Ärgernis, sowohl bei der unerlaubten Nutzung von Gehwegen als auch insbesondere bei dem häufig ungeordneten und nicht selten hindernden Abstellen durch die Nutzenden. Die Stadt Hannover hat mit den in ihrem Stadtgebiet aktiven Betreibern eine Vereinbarung geschlossen, in der genaue Vorgaben für das Abstellen gemacht werden.⁴⁶ In der Folge hat die Stadt an stark genutzten Bereichen Abstellfläche eingerichtet, die von E-Scootern und den

⁴⁵ Quelle: www.karlsruhe.de/mobilitaet-stadtbild/mobilitaet/radverkehr/radverkehrsnetz

⁴⁶ <https://presse.hannover-stadt.de/pmDetail.cfm?pmid=20479>, u.a. mit folgenden Regelungen:

- „das gebündelte Abstellen einer größeren Anzahl von Fahrzeugen für länger als einen Tag sondernutzungspflichtig ist
- die Anbieter einen verpflichtenden Fotonachweis beim Parken verlangen und diesen regelmäßig kontrollieren müssen. Bei Verstoß ist eine einheitliche Strafe von mindestens 20 Euro zu verhängen
- E-Tretroller, die beispielsweise Geh- und Radwege blockieren oder in Verbotszonen abgestellt werden, schnellstmöglich, spätestens aber innerhalb von sechs Stunden nach Hinweisen durch die Stadt oder Dritte entfernt werden müssen
- die Anbieter eine gemeinsame Beschwerdestelle einrichten, die geeignet ist, per E-Mail eingehende Bürger*innenbeschwerden über unsachgemäß abgestellte Fahrzeuge anzunehmen, zu verarbeiten und Abhilfe zu schaffen sowie einen Antwortkontakt gegenüber dem*der Beschwerdeführer*in sicherzustellen.
- die Anbieter an den Fahrzeugen, in der App, auf der Anbieter-Homepage die Telefon-Hotline, die E-Mail-Adresse und ein QR-Code für die Bürger*innen sowie den Ordnungsdienst gut lesbar anbringen müssen.“

beiden nicht stationsgebundenen Fahrradverleihsystemen genutzt werden. Teilweise wurden dafür vorherige Parkplätze umgenutzt.



Abb. 8-4: Markierte Abstellfläche für E-Scooter in Hannover

8.2 Radverkehr

8.2.1 Freie Rechtsabbieger an Knotenpunkten

Die Stadt Köln hat auf einen Ratsbeschluss 2018 hin ein Programm zum Rückbau von freilaufenden Rechtsabbiegefahrbahnen („freie Rechtsabbieger“) entwickelt und zu großen Teilen umgesetzt. Freie Rechtsabbieger ermöglichen Kfz an stark belastenden Knotenpunkten ohne Signalregelung rechts abzubiegen. Damit beschleunigen sie den Verkehrsfluss im Kfz-Verkehr, weshalb sie seit den 1950er Jahren häufig gebaut wurden. Sie führen aber an zahlreichen Stellen zu Problemen bei der Verkehrssicherheit, da insbesondere Fuß- und Radverkehr mit teils folgenschweren Unfällen betroffen sind. Hinzu kommen gerade an stark Kfz-belasteten freien Rechtsabbiegern häufig Auffahrunfälle mit meist weniger schweren Unfallfolgen.



Abb. 8-5: Mit einfachen Mitteln aus der Nutzung genommener freier Rechtsabbieger in Köln⁴⁷

⁴⁷ Quelle: www.agfs-nrw.de/fachthemen/planung-und-nahmobilitaet/rechtsabbieger

Die Stadt Köln hat zuerst sämtliche freien Rechtsabbieger bezüglich des Unfallgeschehens untersucht, indem für jeden Knotenpunkt ein Datenblatt mit einem Luftbild und vorliegenden Daten erstellt wurde. Es stellte sich heraus, dass im Stadtgebiet an 309 Knotenpunkten insgesamt 510 freie Rechtsabbieger bestanden. Dabei waren 33 dieser Knotenpunkte (10 %) zuvor als Unfallschwerpunkte aufgefallen.

Darauf aufbauend wurde eine Prioritätenliste erstellt. In der Folge wurden zahlreiche freie Rechtsabbieger, teilweise kurzfristig mit Beschilderung, Pollern und Markierung, aus dem Betrieb genommen.⁴⁸ Zum Stand Frühjahr 2023 waren an 36 der untersuchten 309 Knotenpunkte die freien Rechtsabbieger für den Kfz-Verkehr gesperrt. In anderen Fällen muss das Signalprogramm angepasst werden, um u.a. konfliktfreie Rechtsabbiegephasen einzuplanen.⁴⁹ Für die Maßnahme, freie Rechtsabbieger für mehr Verkehrssicherheit abzubauen, erhielt die Stadt Köln im November 2022 den „Plan-F“ Award in der Kategorie Infrastruktur, ein Preis, der vom Bundesverkehrsministerium gefördert wird.⁵⁰ Das Programm wird als Best Practice mit Quellen dokumentiert.⁵¹ Ein ähnliches Programm gibt es auch in Hannover, wo vorrangig besonders unfallträchtige freie Rechtsabbieger signalisiert oder zurückgebaut wurden, andere aber belassen werden.

8.2.2 Besserer Radverkehrsfluss an signalisierten Knotenpunkten

In Münster wurde das Projekt Leezenflow eingeführt, das (zwischenzeitlich an acht Knotenpunkten, inzwischen nur noch an einem Knotenpunkt) anzeigt, in welchem Zeitraum das Signal an der kommenden festzeitgesteuerten Lichtsignalanlage auf Grün schaltet. Mit dieser Hilfe soll für Radfahrende besser einschätzbar sein, ob weiter wie bisher gefahren werden kann, sich ein Beschleunigen lohnt, um noch die Grünphase zu erwischen, oder eine langsamere Fahrt angemessen ist, um die Standzeit kurz zu halten. „Die innovative Anzeige an Laternenmasten vor Ampeln signalisiert in einigem Abstand vor der nächsten Kreuzung, wann die Ampel umschaltet. Das System berücksichtigt hierfür die Durchschnittsgeschwindigkeit des Radverkehrs an den jeweiligen Standorten aus Daten“, die zuvor gesammelt wurden.⁵²

Darauf aufbauend wurde das Projekt Velowave entwickelt, bei dem „die Radfahrenden bereits vor der nächsten Ampel [erfasst werden], sodass sie auf der Grünen Welle weiterfahren können, ohne ihre Geschwindigkeit anzupassen.“⁵³

⁴⁸ <https://koeln.adfc.de/artikel/abbau-freilaufender-rechtsabbieger>

⁴⁹ <https://www.stadt-koeln.de/artikel/72345/index.html>

⁵⁰ <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/aktuelles/72350/index.html>

⁵¹ <https://move-forward.eu/2023/06/21/koeln-freilaufende-rechtsabbieger/>

⁵² <https://smartcity.ms/leezenflow/>

⁵³ <https://smartcity.ms/velo-wave/>

Auf dem Leezenflow aufbauend ist in Berlin im September 2025 das Projekt VeloFlow gestartet⁵⁴, das im Vergleich mit Münster mit verbesserter Technik arbeitet und u.a. auch verkehrsabhängige LSA-Schaltungen berücksichtigt.

8.2.3 Kombination Fahrrad mit anderen Verkehrsmitteln

In Hannover ist die Anmeldung zum Jahres-Abo im örtlichen ÖPNV, zum Job-Ticket oder zum Deutschlandticket⁵⁵ und für Studierende mit dem Semesterticket⁵⁶ damit verbunden, dass auch das regionale Fahrradverleihsystem SprintRad, das derzeit von DonkeyBike (zuvor Nextbike) betrieben wird, mit genutzt werden kann. Diese ÖV-Kunden können pro Fahrt das Fahrrad eine halbe Stunde gratis nutzen, auch mehrmals pro Tag. Gegenüber vorherigen Regelungen erscheint die Nutzung dieser Räder damit erheblich häufiger (auch wenn keine genaueren Daten dazu bekannt sind). Eine hohe Nutzung ist speziell bei Studierenden festzustellen.

Neben der verkehrspolitisch gewollten Wirkung ist eine solche Maßnahme außerdem ein Anreiz, das Deutschlandticket in der eigenen Stadt zu kaufen, anstatt bei der DB oder bei anderen Anbietenden.

8.2.4 Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation von eigenen Tätigkeiten

Münster, Hamburg oder Bremen⁵⁷, haben in unterschiedlichen Zeitabständen und für unterschiedliche Zeiträume Berichte zum Radverkehr vorgelegt. Darin werden Zahlen und Fakten zusammengestellt, die die Entwicklung in diesem Tätigkeitsfeld der jeweiligen Stadt dokumentieren und die Wirkungen verdeutlichen. Auffällig ist die oft einfache, prägnante grafische Gestaltung.

Mannheim hat bis 2019 drei Zwischenberichte zum 21-Punkte-Programm erstellt, das dort in Folge des BYPADs 2009 entstand⁵⁸. Abb. 8-6 zeigt den Zielerreichungsgrad zum Jahr 2019.

⁵⁴ <https://www.berlin.de/weniger-dicke-luft/projekte-und-massnahmen/veloflow/>

⁵⁵ <https://www.uestra.de/service-und-mobilitaet/mobilitaetsangebote/sprintrad/>

⁵⁶ <https://www.uestra.de/service-und-mobilitaet/mobilitaetsangebote/sprintrad/sprintrad-registrierung-fuer-studierende/>

⁵⁷ Radverkehrsbericht Münster 2018–2022 www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/61_verkehrsplanung/pdf/p-RVB-MS_Digitalversion_230912.pdf
Bündnis für den Rad- und Fußverkehr, Kurzbericht 2024 [Kurzbericht 2024 - Bündnis für den Rad- und Fußverkehr](#)
Der Radverkehrsbericht Bremen 2015-2020
https://bau.bremen.de/sixcms/media.php/13/SKUMSW_RVB_MidRes.pdf

⁵⁸ Beispielhaft der dritte Zwischenbericht aus 2019, https://www.mannheim.de/sites/default/files/2020-02/21-Pkt.-Programm_dritter%20Zwischenbericht.pdf

21-PUNKTE-PROGRAMM FÜR MEHR RADVERKEHR

Beschlusstext aus dem Jahr 2010, sinngemäß gekürzt

- | | | |
|-------------------------------------|---|---|
| ☒ | 1. Mannheim entwickelt sich zu einer der fahrradfreundlichsten Großstädte weiter. | |
| ☒ | 2. Mannheim als „Geburtsstadt des Fahrrads“ positioniert sich auch überregional. | |
| ☒ | 3. Der Radverkehrsanteil wird bis 2014 auf 18%, bis 2020 auf 23% gesteigert. | |
| ☐ | 4. Die Verkehrssicherheit für Radfahrer soll durchgreifend verbessert werden. | |
| ☐ | 5. Die Stadt Mannheim verringert durch Prävention und bessere sowie mehr Abstellanlagen das Risiko des Fahrraddiebstahls. | ☒ vollständig erfüllt |
| ☒ | 6. Die Stadt Mannheim arbeitet aktiv in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg (AGFK-BW) mit. | ☐ teilweise erfüllt |

Abb. 8-6: Schneller Überblick zum Zielerreichungsgrad für das 21-Punkte-Programm in Mannheim (Auszug aus dem dritten Zwischenbericht 2019, MANNHEIM 2019⁵⁹)

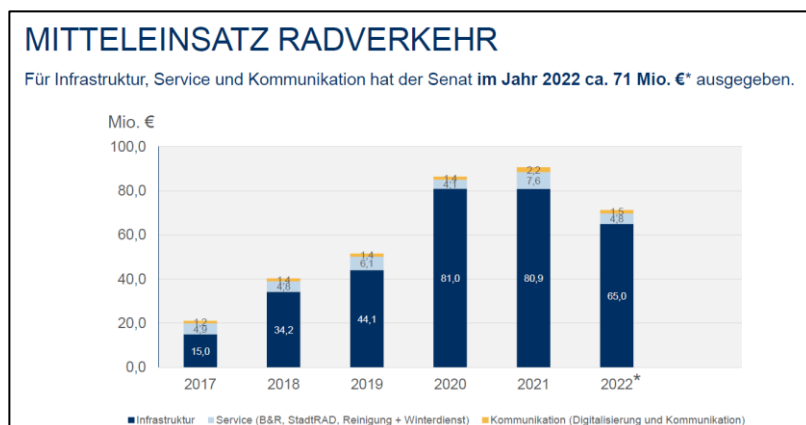


Abb. 8-7: Zwei Grafiken zum Finanzmitteleinsatz in Hamburg im Zeitvergleich. Auszüge aus Kurzbericht 2022, Hamburg (Quelle: www.hamburg.de/contentblob/17001098/7b9f993360030bb44546d3b-7561b931d/data/kurzbericht-2022.pdf)

⁵⁹ https://www.mannheim.de/sites/default/files/2020-02/21-Pkt.-Programm_dritter%20Zwischenbericht.pdf

8.2.5 Vergabe von Fahrrädern an neu mit Erstwohnsitz Angemeldete

Die Stadt Karlsruhe begrüßt Personen, die in Ausbildung oder Studierende der Karlsruher Hochschulen sind und ihren Erstwohnsitz in Karlsruhe anmelden, mit einem Begrüßungspaket. Darin enthalten sind neben Orientierungshilfen (Kartenmaterial, Informationsflyer) ein „Karlsruher Geschenkgutschein“ im Wert von 50 Euro sowie ein Los für die zweimal jährlich stattfindende Verlosungen für ein knallrotes Draisler-Fahrrad (im Wert von ca. 650 Euro)⁶⁰. Die ersten 400 Anmelder*innen ab dem 1. Oktober erhalten eins von 400 Draislern. Die exklusiv für Karlsruher Studierende designten Fahrräder sind „ferrari-rot“ und heißen „Draisler“ – nach dem in Karlsruhe geborenen Zweiraderfinder Karl Drais. Rund 4.300 dieser Räder wurden allein bis 2015 vergeben.⁶¹

In Karlsruhe mit zahlreiche technischen Studiengängen ist es auch ermöglicht worden, ohne persönliches Erscheinen im Bürgerbüro die Erstanmeldung vollziehen zu können (Übergabe per Fahrradkurier).



Abb. 8-8: Draisler-Rad, von denen 400 in Karlsruhe an Studierende und Auszubildende vergeben werden, wenn sie frühzeitig ihren Erstwohnsitz in der Stadt anmelden
(Foto: Stadtmarketing Karlsruhe, von <https://www.kit.edu/kit/17287.php#gallery>)

Neben der Imageverbesserung für die Stadt gibt die Vergabe der hochwertigen Fahrräder einen direkten Impuls bezüglich der Verkehrsmittelwahl von jungen Leuten, weil ein hochwertiges Fahrrad am Ausbildungsort zur Verfügung steht.

Ein Umzug in eine andere Stadt ist nachgewiesen als ein Zeitpunkt in der persönlichen Biographie, an dem Änderungen der Verkehrsmittelwahl besonders einfach angestoßen werden können, da sich noch keine Verhaltensroutinen entwickelt haben.

Karlsruhe als Stadt mit vielen Hochschulen und anderen Ausbildungsstätten erreicht damit eine Steigerung der Einwohnerzahl, was sich bei der Berechnung des Finanzausgleichs positiv auswirkt. Damit erhöhen sich die Mittel, die die Stadt über den kommunalen Finanzausgleich erhält. Die Karlsruher Erstwohnsitzkampagne ist

⁶⁰ www.erstwohnsitz-ka.de, https://web1.karlsruhe.de/Service/Formulare/ordnungsamt/2024-08-29_Erstwohnsitzkampagne_Flyer_DINlang_Print.pdf

⁶¹ <https://www.kit.edu/kit/17287.php>

eine der erfolgreichsten in ganz Deutschland.

Andere Städte haben andere Programme, die von Studierenden als „Begrüßungsgeld“ wahrgenommen werden. Einen Überblick gibt studis-online.de.⁶² Mainz ist hier bisher nicht aufgeführt. Gerade für Mainz als großer Hochschulstandort mit jährlich zahlreichen neu eingeschriebenen Studierenden ist dies eine ggf. direkt lohnende Investition. Für Mainz mit seiner hügeligen Topografie ist zu prüfen, ob zumindest teilweise Pedelecs in Frage kommen.

Auf [Mainz.de](https://mainz.de) wird bisher nur auf die formalen Aspekte zur Erstwohnsitzanmeldung hingewiesen, Belohnungen im angesprochenen Sinne sind nicht bekannt.

8.2.6 Überprüfung und Ausbau der Fahrradabstellanlagen an Schulstandorten im Stadtgebiet

Fahrradabstellanlagen an Schulen werden häufig genutzt, sind aber häufig nicht (mehr) anforderungsgerecht und nicht selten besonders von Vandalismus oder Fahrraddiebstahl betroffen.

Die Stadt Göttingen hat an ihren weiterführenden Schulen eine Überprüfung auf zahlenmäßige und qualitative Anforderungsgerechtigkeit vorgenommen, eine umfassende Schüler*innen-Befragung durchgeführt und darauf aufbauend ein Ausbauprogramm initiiert, das je nach Haushaltslage umgesetzt wird.⁶³ Im Regelfall kann bei derartigen Maßnahmen auf Förderprogramme zurückgegriffen werden.⁶⁴



Abb. 8-9: Abstellanlage an der Schule am Gleisberg: nicht wettergeschützt, ohne Schutz vor Vandalismus oder Diebstahl

⁶² <https://www.studis-online.de/studienkosten/begruessungsgeld.php>

⁶³ <https://www.goettingen.de/portal/meldungen/felix-klein-gymnasium-erhaelt-fahrradabstellanlagen-900004244-25480.html>

⁶⁴ Aktuell z.B. Förderprogramm Stadt und Land: <https://lbm.rlp.de/fuer-kommunen/foerderprogramm-stadt-und-land>

9 Zielwerte für den Fuß- und Radverkehr in Mainz

Als Ergebnis des BYPAD-Verfahrens steht die gemeinsame Erarbeitung und Abstimmung der Ziele zur zukünftigen Förderung von Rad- und Fußverkehr in Mainz.

Die Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr sind in vielen Aspekten eng verzahnt, zum Teil jedoch aber auch getrennt zu betrachten. Daher wurde die Zielformulierung so aufgebaut, dass zunächst „Allgemeine Ziele“ für alle Verkehrsarten und anschließend die Ziele für Fuß- und Radverkehr angeführt werden.

Im Gesamtzusammenhang und in Anlehnung an die hohe Relevanz der Fasnacht in Mainz wurden nachfolgend insgesamt 3x11 Ziele zum Fuß- und Radverkehr in Mainz formuliert, das die Leitlinien für die zukünftige Förderung der Verkehrsarten darstellt.

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 BYPAD⁶⁵-Prozesses dar. Dazu waren die wesentlichen Akteur:innen aus Verwaltung, Politik und Interessenvertretungen sowie weiteren Institutionen eingeladen.

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 2017-2019⁶⁶ 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 Personenumfälle 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 Personenumfälle mit

⁶⁵ BYPAD = Bicycle Policy Audit, europaweites Verfahren für das Qualitätsmanagement für den Radverkehr, das in Mainz angepasst auch für den Fußverkehr angewendet wurde

⁶⁶ Dieser gilt als aktueller Referenzwert für das Unfallgeschehen in Mainz unter gewöhnlichen Mobilitätsbedingungen vor der Covid-19 Pandemie.

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. 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 Klimaschutzziele“ (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 klimaneutral⁶⁷ 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“-Maßnahmen⁶⁸ 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.

⁶⁷ Beschluss des Stadtrates vom September 2019 zum „Klimanotstand“

⁶⁸ Anreize für den Umweltverbund und Restriktionen für den MIV

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.

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 gestuft 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 Beziehungachsen 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)⁶⁹ 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“⁷⁰.

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 Kinderwägen insbesondere auch in der historischen Mainzer Altstadt zu ermöglichen, werden Fußwege, die ausschließlich aus Kopfsteinpflaster bestehen, auf eine barrierefreie Umgestaltung (z.B. Fugenauffüllung, Abschleifen, ebene

⁶⁹ https://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/Schulweg/Schulweg-hidden_node.html

⁷⁰ <https://ivm-rheinmain.de/projekte/besser-zur-schule/> (IVM: Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain. Mainz ist dort Mitglied)

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 Minuten⁷¹ versehen. Dabei werden neben den touristischen Zielen vermehrt auch übergeordnete alltägliche Ziele berücksichtigt.

⁷¹ 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 2030⁷² und dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0)⁷³ 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 die städtischen Randgebiete und die Region geschaffen. Hierfür werden beispielsweise Pendlerradrouten (in Richtung Ingelheim, Wiesbaden, Rüsselsheim) angestrebt und mit den zuständigen Stellen abgestimmt. Die

⁷² <https://mwvlw.rlp.de/service/publikationen/details/905>

⁷³ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/nationaler-radverkehrsplan-3-0.html>

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 Gebäudewirtschaft⁷⁴).

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

⁷⁴ <https://gwm-mainz.de/> GWM = Gebäudewirtschaft Mainz

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 aufgegebenen 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 Fahrradvermietsystem (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.

10 Fazit

In der Stadt Mainz zeigt der Anteil des Radverkehrs in den vergangenen Jahren eine fortlaufend positive Entwicklung. Das Radfahren im Alltag aber auch der touristische Radverkehr gehört immer mehr zum Stadtbild dazu. Mit dem fahrRad Büro besteht seit 2020 auch eine klare Zuständigkeit für die Förderung des Radverkehrs innerhalb der Mainzer Stadtverwaltung.

Während die konzeptionellen Rahmenbedingungen bisher vor allem über Konzepte zum Klimaschutz oder zur Stadtentwicklung auch den Radverkehr mitbetrachtet haben, wird aktuell mit dem Radnetz eine eigene Strategie zur Förderung des Radverkehrs erstellt. Das BYPAD ist ein Teil dieser Strategie.

Im Bereich der Förderung des Fußverkehrs steht die Stadt Mainz dagegen noch in den Anfängen. Der Fußverkehr muss sich erst noch als eigenständig zu berücksichtigende Verkehrsart in den Köpfen etablieren. Eine Strategie zum zu Fuß Gehen gibt es noch nicht. Der Fußverkehr findet jedoch in zahlreichen Konzeptionen zur Stadtentwicklung, zum Klimaschutz oder auf Stadtteilebene Berücksichtigung. Darüber hinaus wurde ein Fußverkehrscheck durchgeführt und für die Grundschulen liegen beispielsweise auch Schulwegpläne vor.

Mittlerweile sind die personellen Zuständigkeiten innerhalb der Stadtverwaltung auch klar benannt.

Die Stadt Mainz ist Gründungsmitglied der seit 2023 bestehenden Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Kommunen (AGFFK) Rheinland-Pfalz.

Während die Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung für beide Verkehrsarten klar geregelt sind, müssen auch die Bereitstellung personeller und finanzieller Kapazitäten generell an die hohen Erwartungen und Aufgaben zur Förderung von Fuß- und Radverkehr angepasst bzw. etabliert werden.

In den letzten Jahren wurden bereits viele Maßnahmen geplant und umgesetzt, allerdings gilt es zukünftig auch „dickere Bretter zu bohren“, die Situation für den Fußverkehr grundlegend mit einzubeziehen und die Ressourcen dafür auch entsprechend anzupassen.

Mit der Durchführung des BYPAD-Audit im Rahmen des Radnetz Mainz zeigt die Stadt ihre grundsätzliche Bereitschaft und den Willen zur weiteren positiven Entwicklung im Bereich des Radverkehrs auf. Es kann auch für den Fußverkehr als Startschuss für eine unter allen Akteuren gemeinsame und weiter verstärkte Förderung gesehen werden.

Die wichtigsten Akteure zum Fuß- und Radverkehr haben in drei moderierten Workshops gemeinsam und intensiv diskutiert. In weiteren Terminen wurde versucht alle relevanten Akteure zur Teilnahme am Audit zu motivieren.

Durch die Status Quo Ermittlung anhand der umfangreichen Fragebögen mit der anschließenden Konsensfindung haben sich alle Teilnehmenden intensiv mit der aktuellen Situation zum Fuß- und Radverkehr in Mainz auseinandergesetzt. Gemeinsam wurden Stärken und Schwächen aufgezeigt und wichtige Handlungsfelder definiert. Das zentrale Ergebnis des BYPAD-Prozesses in Mainz stellen die „3x11 Ziele zum Fuß- und Radverkehr in Mainz“ dar, das im Fuß- und Radverkehr die Leitlinien für die zukünftige Förderung von Fuß- und Radverkehr in Mainz vorgibt.

Insgesamt kann das Durchführen des BYPAD mit der Integration des Fußverkehrs in den Prozess und der erfolgten Kommunikation der wichtigsten Akteure als positiver Schritt für die zukünftige Förderung der von Fuß- und Radverkehr gesehen werden. Dieses gilt es nun in den nächsten Jahren mit Taten zu füllen.

11 Anhänge

11.1 Konsensgespräch

11.1.1 Erwartungen und Befürchtungen der Teilnehmenden zu Beginn des 1. BYPAD-Konsensgesprächs

Zu Beginn des Treffens wurden die Teilnehmenden gebeten, Ihre Erwartungen und Befürchtungen zum BYPAD-Prozess zu notieren.

Die Beiträge der Teilnehmenden wurden den Kategorien „Erwartungen“ und „Befürchtungen“ unkommentiert zugeordnet.

Erwartungen

- Offene Diskussion
- Sachliche Diskussion
- Verständnis für andere Akteure gewinnen
- Beobachtung vieler Ansichten zu schnelleren umfassenderen Lösungen
- Konstruktiver Austausch aller Beteiligten
- Guter und offener Austausch
- Konstruktive Impulse
- Deutlich verbesserte Kommunikation der Beteiligten
- Verbesserung des Eigenamtverständnisses
- Bestandsaufnahme
- Verbesserungsvorschläge
- Was könnte in den Abläufen besser werden?
- Konkretisierung und Festlegung umsetzbarer und realisierbarer Ziele
- Erreichbarkeit der Innenstadt für alle sollte im Fokus der Verkehrsplanung stehen
- Alternativen für Fahrradfahrer zu Fußgängerzonen
- Ein Wust von Detailregelungen erschwert es allen Verkehrsteilnehmenden, die Regeln zu erfassen. Zu viele Schilder! Zu viele Detailregelungen
- Klare Kommunikation wer wo fahren darf
- Das Rad mitdenken auf allen Ebenen
- Durchgehende Fahrradwege
- Sicheres Radverkehrsnetz in Mainz
- Dass es zukünftig für Fußgänger und Radfahrer deutlich besser in Mainz wird. Mit dem Weg „BYPAD“ sehe ich da eine gute Chance
- Rad+Fußverkehr -> Nahmobilität und Synergien herausarbeiten
- Fußverkehr sollte auf der Waagschale mit den anderen Verkehrsmitteln mehr Gewicht bekommen (und damit bauliche Verbesserungen)
- Besser: Verkehrsplanung statt reine Radverkehrsplanung
- Mehr Transparenz zum Thema Rad & Fußverkehr: wohin wird/soll es gehen und Wer ist wo wie betroffen und wie kann man besser zusammenarbeiten?
- Verbindliche Kommunikationsprozesse zwischen Bürgern und Verwaltung entwickeln
- Verbindliche Problemlösungsprozesse entwickeln

- Regelmäßige Information/PR
- Erstellen Gesamtkonzeption
- Konkrete Maßnahmenvorschläge für die Verwaltung; inkludierend: klare Aufgabenverteilung (wer macht denn was?)

Befürchtungen

- Vor allem Ältere fühlen sich durch den Radfahrer und E-Tretroller gefährdet. Unbrauchbare Fußgängerzonen für Fußgänger
- Zu ideologische Betrachtung, siehe etliche Kreuze bei Level 4
- Isolierter Ansatz nur für den Radverkehr statt eines Gesamtkonzeptes für alle Verkehrsteilnehmer
- Rad > Fuß
- All die Arbeit führt maximal zu homöopathischen Effekten
- Zu viel Theorie ohne echte Ergebnisse bzw. Verbesserungen in der nahen Zukunft: Idee/Ziele bleiben liegen
- Ich befürchte, dass vorhandene Empfehlungen (BYPAD, Gonsenheim setzt aufs Rad) ignoriert werden
- Konzepte sind schön, aber wie sieht die Finanzierung aus?
- Nicht ins Handeln kommen
- mangelnde (sehr langsame) Umsetzung
- Wie greift das in die vielen anderen Pläne und Maßnahmen der Stadt und Stadtnaher Gesellschaften

11.1.2 Mündliches Feedback zum Ende des ersten Treffens

Die Reihenfolge der Auflistung wurde inhaltlich grob sortiert.

- Sehr schade, dass einige eingeladene Personen keine Rückmeldung gegeben haben, trotz mehrfacher und auch telefonischer Nachfrage. Das fahrRad Büro wird nochmal den Kontakt aufnehmen. Vor allem ist es schade, dass die Perspektive junger Leute fehlt.
- Wenn die Fragebögen straffer und prägnanter gestaltet werden, könnten eher noch mehr Kolleg*innen eingebunden werden. Vielleicht hätten auch mehr eingeladene Personen die Einladung angenommen.
- Der Sinn der Fragebögen erschließt sich verwaltungs-externen Personen nicht. Es fehlen zum Großteil noch Daten und Fakten.
- Das Ausfüllen der Fragebogen fiel vorher teils schwer. Der Zusammenhang der vier Punkte zu den vier Levels war nicht klar.
- Der Fragebogen zum Fußverkehr ist noch nicht ideal. Allgemein wird der Fußverkehr zu oft nicht als eigener Verkehrsträger, sondern als Freizeitbeschäftigung gesehen. Besondere Bedürfnisse beispielsweise von Personen mit Kinderwagen müssen besser berücksichtigt werden.
- In der gemeinsamen Durcharbeit waren die Fragebögen weniger unübersichtlich als in der Einzelbearbeitung vorm Termin.

- Vor dem Termin war teils noch nicht so klar, welche Gremien es gibt.
- Die kurzfristige Terminplanung in der Weihnachtszeit war ungünstig.
- Es war definitiv zu kalt im Veranstaltungsraum und der Termin war zu lang.
- Es war gut, dass nur ein Termin eingeplant werden musste. Dafür war auch die Länge okay.
- Gut, dass die Fragen zum Radverkehr zuerst besprochen wurden.
- Großer Dank an die Moderatorin und allen Anwesenden für die konstruktive Diskussion. Es war gut, das an einem Tag durchzustehen.
- Gute Stimmung und Gesprächsklima heute, auch bei divergierenden Meinungen. Dennoch war es anstrengend.
- Es war sehr hilfreich, dass Personen aus der Verwaltung anwesend waren und Einblicke geben konnten. So konnte Neues dazugelernt werden.
- Der Umgang heute war respektvoll und ehrlich. Gut, dass auch Unternehmen dabei waren.
- Großes Dankeschön, auch besonders an das fahrRad Büro.
- Die kommenden Termine sollten mit mehr Vorlaufzeit bekannt gegeben werden.
- Gut, dass auch der Fußverkehr betrachtet wird. Synergien zwischen Radverkehr und Fußverkehr sollten stärker betrachtet werden.
- Die Hoffnung, dass die zukünftige Planung für Radverkehr und Fußverkehr hier positiv angestoßen wird, ist da.
- Der gesamte BYPAD-Prozess ist bisher inhaltlich sehr positiv.
- Die Personen der BYPAD-Gruppe, die heute nicht anwesend waren, sollten über den heutigen Termin informiert werden.
- Es ist wichtig, dass alle Teilnehmenden von heute auch beim zweiten Treffen dabei sind.
- Es wäre gut, bald über die weiteren Termine informiert zu werden, auch weil Fastnacht ansteht.
- Der Prozess sollte verstetigt werden mit einer ähnlichen Gruppenzusammensetzung – nicht nur bei einzelnen Projekten wie dem BYPAD.

11.2 Liste zentraler Themen des 2. Treffens am 16.04.2024

Nachfolgend sind die zentralen Themen, die aus den Notizen der Teilnehmenden sowie der Diskussion hervorgehen, zusammengestellt und den definierten Handlungsfeldern zugeordnet.

11.2.1 Fußverkehr

Handlungsfeld: Strategie und Konzept

- Gesamtkonzept zum Fußverkehr für Mainz erarbeiten und Kombination mit weiteren Masterplänen
- Fußverkehr im SUMP berücksichtigen
- Fußverkehrsnetz / -strategie
- Sinnvoller / strategischer Umgang mit ruhendem (Kfz-) Verkehr (z.B. Quartiersgaragen, Tiefgaragen, Ordnung)

- Strategie 15-min-Stadt
- Vision Zero ist ein Muss, wofür viel getan werden muss.
- Verstetigung von Trampelpfaden
- Der Stellenwert des Fußverkehrs ist dem des Radverkehrs gleichzusetzen. Autoverkehr ist in der Innenstadt unterzuordnen.

Handlungsfeld: Gestaltung

- Klare und verständliche Regeln für gemeinsam genutzte Flächen (Fußgängerzonen); (1 Punkt)⁷⁵
- Zwillingsskinderwagen als schneller Maßstab für Änderungsbedarf
- Systemische Betrachtung (Wer zählt als Fußverkehrsteilnehmer; Rollis, Buggies etc.)
- Grünachsenkonzept von Mainz Zero berücksichtigen
- Wege rund um Orte, die von Kindern und Jugendlichen genutzt werden (z.B. Jugendzentren, Spielplätze), auf Sicherheit prüfen (Querungen, Beleuchtung, Sichtbehinderungen etc.)
- Eindeutige Regelung bei nicht- benutzungspflichtigen (ehemaligen) Radwegen.
- Sozialverträgliche Gestaltung
- Gestaltung (z.B. Blumenbeete) statt Poller und Sperrflächen
- "Rollspur" für Rollis, Rollatoren, Kinderwagen über Kopfsteinpflaster z.B. am Domplatz
- Bürgersteige sicher und einheitlich gestalten
- Geh- und Radwege mit Bordstein o.Ä. trennen
- Wo möglich Rad- und Fußverkehr trennen
- Reduzierung des Tempos in der Innenstadt
- Schöne / angenehme Wege vom Hbf. in die Innenstadt
- Kosteneffiziente, schnelle und effektive Maßnahmen wie Markierungen, Beschilderungen, mobile Elemente und Marketing

Handlungsfeld: Signalisierung optimieren

- Grünphasen / Räumungsphasen verlängern
- Anforderungsampeln an stark frequentierten Querungen mit kürzerer Anforderungszeit
- Ampelschaltungen sind oft nicht fußgängerfreundlich
- Fußgängerampeln optimieren und Schnittstelle zur Identifikation "schlechter" Schaltungen schaffen
- Fußverkehr bei Ampelschaltung priorisieren
- Einheitliche Fußgänger- Bedarfsampel; wann Blindenampel, wann Anforderungsampel?

⁷⁵ Diesem Einzelaspekt wurde ein direkter Punkt vergeben.

- Restwartezeit Anzeigen erhöht die Akzeptanz des Wartens
- "smarte" Ampelschaltung
- Ampelschaltungen auch für ältere / eingeschränkte Personen anpassen
- Prüfauftrag: Freie Rechtsabbieger
- Sicherheit bei Rechtsabbiegern durch bauliche Änderungen oder Ampelschaltungen erhöhen

Handlungsfeld: Schulwege

- Schulwegpläne aktualisieren und auf weiterführende Schulen ausweiten (ggf. gemeinsam mit Schüler:innen entwickeln)
- Priorität Nr. 1 Schulwege

Handlungsfeld: Kommunikation und Information

- Mängelmeldung
- Verhaltensschulungen für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer
- Früher Ansatz / Sensibilisierung in Schulen
- Motivation durch Events

Handlungsfeld: Instandhaltung und Pflege

- Instandhaltung Bestand

Handlungsfeld: Finanzen

- Haushaltstitel anmelden Instandhaltung Bestand

Handlungsfeld: Querungen

- Querung am Hbf. West verbessern
- Ampelschaltung mehr auf Anforderung schalten
- Sonnenschutz an Ampelanlagen
- Sichere Querungsmöglichkeiten (systematischer Ansatz)
- Querungen von Straßen durch Fußgängerzonen sichtbar machen. Bsp.: Quintinstr./ Stadthausstr./ Schusterstr. und Große Bleiche/ Neubrunnenplatz
- Differenzierte Querungen wo möglich/ nötig
- Erleichterung von Querungsmöglichkeiten

Handlungsfeld: Hindernisse

- Gar kein legales Gehwegparken mehr
- Außengastro auf Stellplätze und nicht auf Gehwege

- Größere Park- und Halteverbotszonen an Kreuzungen und Fußgängerübergängen
- Hindernisse auf Fußwegen minimieren z.B. durch feste Abstellflächen für E-Scooter
- Bordsteinabsenkungen markieren und Falschparkende hier kontrollieren

Handlungsfeld: Datengrundlagen

- Stärkere Kontrolle an bekannten Konfliktpunkten (Rad und PKW)
- Geofencing für E-Scooter
- Grundlagenenerhebung mithilfe von GIS und Analysetool (AGFFK)
- Kontinuierliche Erhebungen
- Erfassung besonders kritischer Stellen und anschließend Erstellung einer Prioritätenliste für Behebung

Handlungsfeld: Fußgängerzonen

- Einheitliche Pflasterung der Fußgängerzonen; (1 Punkt) ⁷⁶
- Einheitliche Regelungen/ konsequente Beschilderungen zu Zeiten, Verkehrsarten und baulichen Gegebenheiten
- Ausweitung von Fußgängerzonen
- Durchgängige Fußgängerzonen schaffen
- Fußgängerzonen klar regeln (Lieferverkehr und Radfahren)
- Schnelle und konsequente Sanktionierung von Falschparkern auf Fußgängerbereichen
- Regelung Radverkehr in Fußgängerzonen
- Mehr Straßen nur für Fuß- und Radverkehr
- Autofreie Bereiche durch modale Filter oder Superblocks
- Gemeinsame Nutzung von Wegen weitgehend abschaffen

Handlungsfeld: Infrastruktur

- Weitere Ausweisung von Spielstraßen

Handlungsfeld: Akteure

- Verkehrskommission
- Ausbau des Netzwerks in RLP und angrenzenden Bundesländern/ bundesweit
- Fußverkehrs-AG städtisch

⁷⁶ Diesem Einzelaspekt wurde ein direkter Punkt vergeben.

- Verankerung der Fußverkehrsbeauftragten in alle betroffenen Planungsprozesse und Verkehrsprojekte

Handlungsfeld: Wegweisung

- Verbesserung Wegweisung an strategischen Stellen

11.2.2 Radverkehr

Handlungsfeld: Wegeinfrastruktur

- Unklare nichtbenutzungspflichtige Radwege eindeutig als Fußwege; (1 Punkt)⁷⁷
- Fußgängerzonen für Radverkehr freigeben (ganz oder zu Lieferzeiten/nachts) (1 Punkt)
- Fahrradwege ins Umland und nach Wiesbaden ausbauen (1 Punkt)
- Trennung der Verkehrswege wo möglich
- Durchgehende Radrouten gestalten
- Piktogramme (Rad) auf Fahrbahnen weiterhin nutzen
- Piktogrammketten (besser als Schutzstreifen)
- Falschparkende auf Radwegen kontrollieren oder abschleppen
- Baustellenumleitungen für den Radverkehr verbessern
- Grundsätzlich einheitliche Radverkehrsführung
- Kein gehwegbegleitender Radweg (auf Gehwegniveau)
- Bei der Planung und Änderung an der Infrastruktur Lastenräder immer mitdenken
- Radfahren in Fußgängerzonen klar regeln
- Im Begegnungsverkehr sichere Abstände garantieren
- In dem Gewerbegebiet die Höchstgeschwindigkeit auf 30 reduzieren
- Sicherheit erhöhen (Beleuchtung, Abgrenzung zu Autos, Hindernisse entfernen, intuitive Regelungen)
- Absenkungen wo möglich baulich ergänzen
- Radsignale an Kfz-Signalanlagen ergänzen
- Bessere Lösungen fürs links abbiegen

Handlungsfeld: Strategie

- Fahrradfahren muss innerstädtisch schneller sein als Autofahren. Parken für Autos muss deutlich teurer werden (1 Punkt)⁷⁸
- Konsequente Beachtung der E Klima bei den Richtlinien; (1 Punkt)
- Grüne Welle für Radfahrer
- Gleichwertigkeit aller Verkehrsarten sicherstellen
- Mehr Modale Filter, weniger Kfz-Durchgangsverkehr

⁷⁷ Diesen Einzelaspekten wurde jeweils ein direkter Punkt vergeben.

⁷⁸ Diesen Einzelaspekten wurde jeweils ein direkter Punkt vergeben.

- Radwegenetz ganzheitlich denken, erst Verbindungen/ Notwendigkeiten finden, dann das Netz immer weiter verdichten

Handlungsfeld: Öffentlichkeitsarbeit

- Regeln und Vorschriften besser kommunizieren (Radwegpflicht, geöffnete Einbahnstr.) (1 Punkt)⁷⁹
- Öffentlichkeit einbinden auch außerhalb der „Fahrradblase“
- Öffentlichkeitskampagne: Aufgeweitete Radaufstellfläche
- Proaktive Kommunikation zu Radverkehrsprojekten in Richtung Stakeholder und Betroffene; Beteiligung ÖPNV an der Planung und nicht zugunsten des Radverkehrs ausbremsen
- „Mainzer Rad“ als Marke etablieren
- Verkehrsschulung für alle Verkehrsteilnehmer
- Gemeinsam, abgestimmte und öffentliche Kommunikation. Werbung zum Radverkehr (Vorteile aufzeigen) in Unternehmen, Schulen, der Stadt oder bei Aktionen.
- Stadtradeln-Aktion mit gesamtem Stadtrat
- Kreative Kommunikation mit Bürger:innen (Idee: mit Sprühkreide witzige Sprüche auf „alte“ Radwege schreiben, um zu verdeutlichen, dass dies kein Radweg mehr ist)
- Endlich eine nutzbare Rad-Homepage
- „Fahrradfahren ist cool“ öffentlichkeitswirksam inszenieren
- Autofreier Sonntag 1-mal im Monat
- Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Überholabstand
- Kilometer beim Fahrradfahren sammeln, Prämien seitens der Stadt, Wettbewerbe Meldungen in der Presse
- Flyer mit Radrouten durch die Innenstadt gestalten und verteilen

Handlungsfeld: Datensammlung

- Zählschleifen umsetzen
- Daten zum Radverkehr kontinuierlich Sammeln und für Auswertungen/ Informationen bereitstellen
- Daten mit GIS verknüpfen

Handlungsfeld: Umsetzung

- Radweg“reste“ zügig entfernen auch ohne größeres Konzept, um Konflikte mit Zufußgehenden zu reduzieren
- Neben Konzepten bekannte Konfliktstellen schneller bereinigen. Bsp.: Mittelweg Barbarossaring

⁷⁹ Diesem Einzeilaspekt wurde ein direkter Punkt vergeben.

- Einfache und schnell umsetzbare Lösungen (Kosteneffizienz)
- Nicht nur Planen auch Bauen, dafür nötiges Budget erhöhen

Handlungsfeld: Beteiligung

- Teilnahme und Einsatz in Netzwerken wie AG Nahmobilität Hessen oder DEPOMM e.V.⁸⁰
- Externe Stellen einbinden
- Ortsbeiräte als „Kenner“ vor Ort einbinden
- Schüler:innen als Expert:innen nutzen und Kooperationen mit Schulen
- Austausch im Rahmen der Jugendkonferenz als positives Beispiel
- Bike and Business, Firmen fördern, die von der PKW-Flotte auf E-Bike oder Lastenrad umsteigen wollen

Handlungsfeld: Fahrradparken

- Fahrradparken in der Innenstadt verbessern
- Fahrradparken an Schulen ausbauen
- Fahrradstellplätze/ -parkhäuser sichtbar ausschildern (Kommunikation verbessern)
- Bike and Ride stärker ausbauen und kommunizieren
- Planung Fahrradparken und meinRad enger verknüpfen
- Mobilitätsstationen
- Gute und kostenlose Radabstellanlagen

11.3 Feedback 2. Treffen BYPAD-Gruppe am 16.04.2024

Der Prozess wird als sehr inspirierend, fair und konstruktiv bewertet. Die Stimmung und Atmosphäre werden als sehr angenehm empfunden. Positiv hervorgehoben werden die Netzworkebildung sowie die Möglichkeit des Kennenlernens und Austauschs. Ebenfalls wird herausgestellt, dass jeder stattgefundene Dialog wichtig und von Bedeutung sei und bereits viele konkrete Erkenntnisse notiert bzw. aufgenommen werden. Der Wunsch nach zeitnaher Umsetzung erster Maßnahmen wird gleichermaßen von den Teilnehmenden geäußert, mit der Anmerkung, dass die aktuelle Fahrradsaison schon beginne. Gewünscht werden außerdem eine detaillierte Betrachtung und Besprechung einzelner Maßnahmen. Dafür würde es laut Frau Prahlow beim nächsten Treffen mehr Gelegenheit geben.

Kritisiert wird die abnehmende Teilnehmeranzahl im Vergleich zum ersten Treffen. Ebenfalls kritisch wird sich zum zeitlichen Beginn des zweiten Treffens geäußert, dies wird teils als zu spät wahrgenommen.

⁸⁰ Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement (DEPOMM) e.V.

11.4 Protokoll Zusatztermin zur Einbindung Politik

Stadthaus Große Bleiche am 13. Februar 2025

TOP 1: Begrüßung durch Dezernentin

Frau Steinkrüger (Dezernentin der Stadt Mainz für Umwelt, Grün, Energie und Verkehr) begrüßt die Vertreter der politischen Fraktionen des Stadtrates. Sie erläutert grob das BYPAD-Verfahren und geht auf die Förderung des Rad- und Fußverkehrs in Mainz ein. Dabei weist sie u.a. darauf hin, dass die Stadt Mainz eines der Gründungsmitglieder der Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußverkehrsfreundlicher Kommunen in Rheinland-Pfalz (AGFFK-RLP e. V.) sei.

Das BYPAD-Verfahren diene der Einigung auf Standards für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Mainz.

Frau Steinkrüger verlässt das Treffen nach Einführung zum BYPAD-Verfahren von Frau Prahlow aus gesundheitlichen Gründen und um den Teilnehmenden zu ermöglichen, eine offene und vertrauliche Diskussion zu führen.

TOP 2: BYPAD-Verfahren und bisherige Termine

Frau Prahlow (PGV-Alrutz) begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden und bedankt sich für das Interesse am sich in der Endphase befindenden BYPAD-Verfahrens.

Zum Anlass des Termins für die Vertreter der politischen Fraktionen erklärt Herr Panytsch (fahrRad Büro), dass es ein Anliegen der Stadtverwaltung ist, aufgrund der politischen Veränderungen auf kommunaler Ebene und der bisher sporadischen Beteiligung politischer Vertreter:innen bei den bisherigen BYPAD-Treffen, diese noch einmal „abzuholen“ und in den Prozess zu involvieren. Bevor es zum letzten Treffen der BYPAD Gruppe im Rahmen des aktuellen Audits kommt, bei dem die zukünftigen Zielwerte für den Rad- und Fußverkehr abgestimmt werden sollen, möchte man in Mainz noch einmal zur Teilnahme der Politik anregen. Die Zielwerte sollen anschließend durch den Stadtrat beschlossen werden.

Um den anwesenden Vertretern der Politik einen Überblick zum Verfahren zu geben, erläutert Frau Prahlow zunächst die Entwicklung des BYPAD-Verfahrens sowie anschließend den derzeitigen Stand des BYPAD in der Stadt Mainz. Siehe hierzu auch die gezeigte Präsentation (Anlage).

Frau Prahlow beantwortet eine Zwischenfrage, auf welcher gesetzlichen Grundlage bzw. auf welchem Regelwerk das BYPAD-Verfahren beruhe.

Das BYPAD Verfahren wurde durch ein EU-weites Forschungsprojekt entwickelt, das das Know-How und die Erkenntnisse der europaweiten Radverkehrsförderung berücksichtigt. Durch die fachliche Begleitung der BYPAD-Auditorin werden bei der Durchführung jeweils die aktuell gültigen Regelwerke für die Bewertung von Status Quo und relevanten Handlungsfeldern angesetzt, sodass ein zeitgemäßer Ansatz gewährleistet ist.

Eine weitere Nachfrage betrifft die durch die BYPAD-Gruppe erarbeitete Maßnahme, das legale Gehwegparken abzuschaffen. Diese Maßnahme wird von den politischen Vertretern als schwer umsetzbar bewertet, da diese nicht in den kommunalen Handlungsmöglichkeiten liege.

Frau Prahlow erklärt daraufhin, dass der Punkt sich nicht auf das generelle „Abschaffen“ bezieht, sondern stattdessen in der Auslegung und Einhaltung der empfohlenen Maße zu Gehwegbreiten in den Regelwerken. Hier gäbe es durchaus ausreichend Spielraum, um Flächen für den Fußverkehr zu sichern und Kfz-Parken entsprechend zu unterbinden bzw. nur dort zu ermöglichen, wo ausreichende Breiten vorhanden seien.

Schließlich gibt Frau Prahlow einen Ausblick zum weiteren Ablauf des BYPAD-Verfahrens und erläutert u.a. die für das dritte Treffen der BYPAD-Gruppe geplanten Inhalte. Die vorgestellten überwiegend positiven Feedbacks aus unterschiedlichen Verfahren sollen die politischen Vertreter zusätzlich motivieren, zukünftig am Verfahren teilzunehmen.

TOP 3:Fragen und Diskussion

Nach dem umfassenden Input-Vortrag können die Teilnehmer weitere Fragen zum Rad- und Fußverkehr in Mainz bzw. zum BYPAD Audit stellen:

- Frage: Wie geht man in Mainz mit E-Scootern um?
Herr Müller antwortet, dass das „wilde“ Abstellen der E-Scooter bereits angegangen wird. Es liegt ein entsprechendes Konzept der Verkehrsverwaltung vor, das auch vom Stadtrat beschlossen wurde. Insbesondere mittels dem sogenannten „Geofencing“ ist es technisch möglich, die Parkflächen und auch die Anzahl an parkenden Fahrzeugen zu begrenzen. Das größte Problem liege allerdings in der Überwachung und Kontrolle von Regelverstößen, was sich aufgrund der fehlenden personellen Möglichkeiten in Mainz aktuell schwierig gestalte. Außerdem sei die Sondernutzungsvereinbarung seitens des Ordnungsamtes immer noch nicht umgesetzt.
- Frage: Inwiefern wird deutlich, welche Aspekte für Mainz aus fachlicher Sicht wichtig sind?
Das ergibt sich laut Frau Prahlow insbesondere aus den Zielwerten, die unter Berücksichtigung der erarbeiteten Inhalte der BYPAD-Gruppe, durch den fachlichen und gutachterlichen Input des Planungsbüros entwickelt werden. Die weitere Priorisierung und Umsetzung konkreter Maßnahmen erfolgt zunächst auf Eben der Netzentwicklung im Rahmen des Radnetz Mainz bzw. durch eine anschließende Umsetzungsstrategie und Vorschläge der Stadtverwaltung im Nachgang.
- Frage: Wer kontrolliert, dass die Zielwerte auch umgesetzt werden und wer garantiert, dass nach dem BYPAD auch daran gearbeitet wird?

Herr Panytsch antwortet hierauf, dass die hierfür notwendige Arbeit für die Stadtverwaltung im Anschluss an das abgeschlossene Verfahren beginnt. Frau Prahlow ergänzt, dass es auch bei der Politik und den beteiligten Akteuren liegen könnte, bei der Stadt nachzuhaken, welchen Umsetzungsstand die herausgearbeiteten Zielwerte jeweils haben.

Grundsätzlich kann auch eine Wiederholung des BYPAD-Verfahrens nach einigen Jahren (empfohlen werden ca. 5 Jahre) hilfreich sein, die Entwicklung der Förderung von Rad- und Fußverkehr in Mainz zu evaluieren.

- Frage: Wann soll das dritte Treffen der BYPAD Gruppe stattfinden?
Herr Panytsch erklärt, dass ursprünglich ein Termin Ende März angedacht war. Allerdings ist dieser aufgrund der noch zwischen der Stadtverwaltung und PGV-Alrutz abzustimmenden Zielwerte nicht haltbar. PGV-Alrutz und Herr Panytsch stimmen sich hierzu noch ab. Es wird angestrebt das dritte Treffen vor oder direkt nach den Osterferien anzusetzen.

TOP 4: Verabschiedung

Den anwesenden politischen Vertretern sollen im Nachgang folgende Informationen übermittelt werden:

- Präsentation und Protokoll der heutigen Sitzung
- Präsentationen des 1. und des 2. BYPAD Treffens
- Abgestimmter Zwischenbericht

Bezüglich des Wunsches einzelner Teilnehmender auch die blanco BYPAD Fragebögen zur Einarbeitung ins Verfahren zu erhalten, weist Frau Prahlow darauf hin, dass das Versenden des Fragebogens für die Anwesenden wenig zielführend wäre.

Die leeren Fragebögen sind einerseits sehr umfangreich und andererseits vertraulich bzw. nur für interne Zwecke zu verwenden. Außerdem würden diese auch nicht mehr ausgewertet werden können. Alle Fragen sowie die relevanten Aspekte der Diskussionen zu den Fragen sind im Zwischenbericht aufbereitet.

Frau Prahlow und Herr Panytsch bedanken sich bei allen Anwesenden für das Interesse am BYPAD und die heutige Teilnahme. Sie verweisen erneut darauf, dass die verstärkte Teilnahme der Politik am weiteren Verfahren ein wichtiges Zeichen für die weitere Förderung von Fuß- und Radverkehr in Mainz und die Akzeptanz der abzuleitenden Zielwerte für Mainz wäre.

11.5 Literatur und Quellenangaben

Die Anmerkungen und weiterführenden Informationen der BYPAD-Auditorin und ihres Teams erfolgten auf Basis der verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO). Darüber hinaus lagen folgende Informationsquellen vor:

- Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen“. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen M 264. Bergisch Gladbach 2016.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Ergebnisbericht zur Studie „Mobilität in Deutschland 2017 (MiD). Bonn 2017.
- Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS) e.V.: Fußverkehrs-Checks in Mainz, Mainz 2020.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln 2006.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA). Köln 2011.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen, RSAS 2019
- Internetpräsenz ADFC (www.adfc.de/fahrradklima-tes) – mehrfach
- Internetpräsenz BYPAD-Konsortium (www.bypad.org) – mehrfach
- Internetpräsenz Stadt Mainz (www.mainz.de) – mehrfach
- Landeshauptstadt Mainz: Mobilitätsbefragung 2016, Mainz 2016.
- Landeshauptstadt Mainz: Mobilitätsbefragung 2019, Mainz 2019.
- Landeshauptstadt Mainz: Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. Datenblätter. 2. Fortschreibung 2023

Bei der Verwendung von Internetseiten wurden diese direkt im Text als Fußnote genannt.