



Antwort zur Anfrage Nr. 0176/2026 der ÖDP-Stadtratsfraktion betreffend **Ausbau des Radnetzes in Mainz (ÖDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Wie geht es in 2026 generell mit den Planungen für das Mainzer Radnetz weiter?

Das Radnetz Mainz befindet sich in der abschließenden Erarbeitungs- und Abstimmungsphase und soll 2026 in die politische Beschlussfassung eingebracht werden. Es ist als strategisches Zielnetz konzipiert und stellt keinen Maßnahmen- oder Bauplan dar. Ziel ist es, auf Grundlage belastbarer Daten und politischer Arbeitsaufträge darzustellen, wo Radverkehr im Stadtgebiet aktuell wie auch künftig eine besondere Bedeutung hat und welche Achsen für sichere, direkte und attraktive Verbindungen erforderlich sind. Die Verwaltung stützt diese Radnetz-Strategie insbesondere auf das bürgerschaftliche Engagement „Mapathon“ sowie auf die Ergebnisse der Mobilitätsbefragungen, die einen deutlichen Modal Shift zeigen. Der Radverkehrsanteil ist im Mainzer Stadtgebiet von 12 Prozent im Jahr 2008 auf 31 Prozent im Jahr 2023 gestiegen, zugleich werden 72 Prozent der Wege im Binnenverkehr mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt. Das Radnetz bildet vor diesem Hintergrund eine fachliche Grundlage für den Mobilitätsplan Mainz (SUMP Sustainable Urban Mobility Plan), den Masterplan 100 % Klimaschutz sowie weitere strategische Konzepte und schafft einen einheitlichen Orientierungsrahmen für Politik und Verwaltung sowie auch Bürger:innen. Konkrete Ausgestaltungen des Straßenraums, Priorisierungen einzelner Maßnahmen und Umsetzungen erfolgen erst in weiteren Planungsschritten und unterliegen jeweils gesonderten fachlichen Prüfungen, Beteiligungen und politischen Beschlüssen.

2. Für die Planungen des Radnetzes auf der Ebene der Ortsbezirke sind aus Sicht der ÖDP örtliche Beteiligungsformate erforderlich und zwar für den Ortsbeirat als auch die Bürgerinnen und Bürger. Beabsichtigt die Verwaltung solche Formate durchzuführen? Wenn ja, wann? Wenn nein, warum nicht?

Ja. Auch das Radnetz Mainz ist unter breiter Beteiligung erarbeitet worden: Unter anderem durch Online-Beteiligungen, Mapathon, Beiträge lokaler Initiativen sowie Informationsformate für Ortsbeiräte. Als strategische Ebene legt das Radnetz keine konkreten baulichen Maßnahmen fest. Bei der weiteren Konkretisierung und Umsetzung einzelner Maßnahmen werden die Ortsbeiräte weiterhin frühzeitig eingebunden. Bürgerbeteiligung ist ein wesentliches Instrument der Stadt- und Verkehrsplanung in Mainz und wird durch die Leitlinien für Bürgerbeteiligung weiter gestärkt.

3. Welche Aspekte der jetzt vorliegenden Radroutenplanungen spielen für die Umwandlung von Straßen in Fahrradstraßen eine entscheidende Rolle? Nach welchen Kriterien werden in Zukunft Straßen in Fahrradstraßen umgebaut?

Die Einrichtung von Fahrradstraßen erfolgt nicht pauschal, sondern stets auf Grundlage einer fachlichen Einzelfallprüfung. Maßgeblich sind unter anderem die Funktion der Straße im Radnetz, die Einbindung in überörtliche Radverkehrsachsen, die Verkehrsbelastung, die Bedeutung für den Kfz-Durchgangsverkehr, Aspekte der Verkehrssicherheit, die Belange des Fußver-

kehrs und der Barrierefreiheit sowie die städtebaulichen Rahmenbedingungen. Die Verwaltung stützt diese Bewertungen auf Verkehrserhebungen, Unfallanalysen und die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung, die zeigen, dass der Radverkehr in Mainz in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat und entsprechende Infrastrukturangebote erforderlich sind. Der Entwicklung der Fahrradstraßenachsen liegt der Netzgedanke zugrunde, wonach Stadtteilradrouten gut auffindbar, beleuchtet, regelmäßig gereinigt und mit möglichst geringer Kfz-Belastung geführt werden sollen. Fahrradstraßen eignen sich hierfür besonders, da sie eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ermöglichen, was nachweislich Sicherheitsgewinne mit sich bringt, weil Radfahrer:innen dauerhaft im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs bleiben und Konflikte reduziert werden.

4. Macht es Sinn Fahrradstraßen in Wohngebieten mit Tempo 30 km/h anzulegen?

Grundsätzlich schließen sich 30 km/h-Regelungen und Fahrradstraßen nicht pauschal gegenseitig aus. Sie verfolgen generell unterschiedliche Zielsetzungen. Während Tempo 30 in erster Linie der Verkehrsberuhigung dient, weist eine Fahrradstraße dem Radverkehr eine besondere Netz- und Vorrangfunktion zu. Auch in Wohngebieten mit Tempo 30 kann eine Fahrradstraße sinnvoll sein, wenn eine Straße eine wichtige Verbindungsfunktion im Radnetz übernimmt und Teil einer durchgängigen Stadtteilradroute ist.

Wie unter 3. bereits ausgeführt, ermöglichen es Fahrradstraßen, den Radverkehr gebündelt, übersichtlich und sicher auf der Fahrbahn zu führen, was sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit erhöht. Gleichzeitig profitieren Fußverkehr und Barrierefreiheit, da Konflikte auf den Gehwegen reduziert werden und diese im Einklang mit Vorgaben wie dem Beschluss „Sichere Gehwege für Alle“ barrierearm nutzbar bleiben.

5. Wer entscheidet in Zukunft über die Anlage von Fahrradstraßen? Werden dazu alle zuständigen Gremien der Stadt (Ortsbeirat, Mobilitätsausschuss, Stadtrat) eingebunden?

Der Prozess bleibt unverändert. Wie auch bisher schon werden Fahrradstraßen ausschließlich im Rahmen der bestehenden kommunalen Entscheidungsstrukturen eingerichtet. Zu allen bislang umgesetzten Fahrradstraßen wurden die zuständigen Ortsbeiräte einbezogen, der Verkehrsausschuss bzw. Ausschuss für Mobilität angehört und die erforderlichen Stadtratsbeschlüsse gefasst. Die Verwaltung bereitet die Maßnahmen fachlich vor und stützt sich dabei auf Verkehrserhebungen und Mobilitätsbefragungen sowie rechtliche Vorgaben.

6. Am Beispiel des Bereiches Gerhard-Hauptmann-Straße/Nerotalsstraße in Gonsenheim fragen wir an, wie sich die Verwaltung zu den Vorschlägen der Bürgerinitiative „Radaberfair“ positioniert (hat)?

Im Rahmen der laufenden Beteiligung zum Radnetz Mainz wurden Überlegungen dargestellt, wie Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs künftig verlaufen könnten. Dabei kommt der Gerhart-Hauptmann-Straße aufgrund ihrer Verteil- und Verbindungsfunktion eine Bedeutung für den Radverkehr zu, insbesondere als Alternative zu stärker belasteten Straßen, auf denen die Führung des Radverkehrs aufgrund baulicher Enge nicht komfortabel möglich ist. Welche konkreten Elemente der Radinfrastruktur dort künftig umgesetzt werden, ist derzeit nicht festgelegt und Gegenstand weiterer fachlicher Prüfungen, die sich unter anderem auf Verkehrserhebungen, Sicherheitsaspekte und rechtliche Rahmenbedingungen wie auch Eingaben von Bürger:innen stützen. Die Anregungen der Initiative „RadAberFair“ fließen in die Entwicklungen ebenso ein, wie die aus „Gonsenheim setzt aufs Rad“, „Mapathon“ und weitere.

7. Im Juni 2025 wurden dazu 2200 Unterschriften der Verwaltung übergeben. Hat die Verwaltung dazu eine Stellungnahme abgegeben?

Die Übergabe der Unterschriften wurde dokumentiert und in den laufenden fachlichen Abwägungsprozess einbezogen. Eine Einzelbewertung jeder Unterschrift erfolgt nicht, die darin zum Ausdruck gebrachten Anliegen fließen jedoch als Teil des Gesamtmeinungsbildes in die weiteren Planungen ein.

Mainz, 30.01.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete