Beschlussvorlage für Ausschüsse		
öffentlich		Drucksache Nr. 0564/2026
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 27.03.2026	**TOP**

Beratungsfolge Gremium	**Zuständigkeit**	**Datum**	**Status**
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	29.04.2026	Ö

Betreff:
Sachstandsbericht zu Antrag 0056/2024 der Grünen im Ortsbeirat Mainz-Altstadt
hier: Radwege auf Bürgersteigen überprüfen

Mainz, 13. April 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Altstadt nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Der Antrag greift ein zentrales Thema der Verkehrsorganisation im Mainzer Stadtgebiet auf und macht zugleich die grundlegende Herausforderung deutlich: Der öffentliche Raum ist eine begrenzte Ressource, in der sich unterschiedliche Verkehrsarten Fuß- Rad-, Kfz-Verkehr sowie Liefer- und Aufenthaltsfunktionen bewegen und miteinander in Einklang gebracht werden müssen. Die daraus entstehenden Nutzungskonflikte, insbesondere im Seitenraum, sind daher Ausdruck dieser Flächenkonkurrenz und erfordern eine sorgfältige, ausgewogene und rechtssichere Abwägung.

Für die Einordnung ist zunächst die geltende Rechtslage maßgeblich. Seit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 1997 gilt bundesweit ein klares Regel-Ausnahme-Verhältnis: Radverkehr gehört grundsätzlich auf die Fahrbahn. Eine Verpflichtung zur Nutzung von Radwegen besteht nur dann, wenn diese ausdrücklich durch die Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 an-

geordnet ist und hierfür eine besondere örtliche Gefahrenlage vorliegt (§ 2 Abs. 4 i. V. m. § 45 Abs. 9 StVO).

Diese Systematik wurde durch das Bundesverwaltungsgericht in seinem Grundsatzurteil vom 18.11.2010 nochmals ausdrücklich bestätigt und präzisiert. Eine Radwegebenutzungspflicht ist demnach nur dann zulässig, wenn eine qualifizierte Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko im Straßenverkehr deutlich übersteigt. Sie ist damit rechtlich die Ausnahme, nicht der Regelfall. Vor diesem Hintergrund wurden in Mainz, wie in vielen anderen Städten, die bestehenden Radwegebenutzungspflichten systematisch überprüft. Grundlage hierfür war ein fachlich fundierter Leitfaden sowie ein straßenbezogener Kriterienkatalog, der unter anderem Unfallgeschehen, Verkehrsbelastung, Straßenquerschnitte, Sichtbeziehungen und die bauliche Qualität der Radverkehrsanlagen berücksichtigt hat. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass bei einem Großteil der untersuchten Radverkehrsanlagen keine qualifizierte Gefahrenlage vorliegt und eine Benutzungspflicht daher rechtlich nicht aufrechterhalten werden darf.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die begriffliche Klarstellung: Mit der Entfernung der entsprechenden Verkehrszeichen entsteht kein Gehweg, sondern ein sogenannter nicht benutzungspflichtiger Radweg. Dieser bleibt weiterhin als Radverkehrsanlage erkennbar und nutzbar. Radfahrer:innen können frei wählen, ob sie diesen oder die Fahrbahn nutzen. Eine Umwidmung zugunsten des Fußverkehrs erfolgt dadurch nicht.

Die im Antrag angesprochenen Nutzungskonflikte im Seitenraum sind gleichwohl nachvollziehbar. Gerade in dicht bebauten innerstädtischen Bereichen treffen unterschiedliche Nutzungsansprüche auf begrenztem Raum aufeinander. Diese Konflikte lassen sich jedoch nicht allein durch formale Umwidmungen lösen, sondern erfordern differenzierte und ortsbezogene Lösungen.
Die Verwaltung verfolgt daher einen integrierten Ansatz: Ziel ist es, den Radverkehr entsprechend der geltenden Rechtslage vorrangig im Fahrbahnverkehr zu führen und gleichzeitig die Flächen für den Fußverkehr dort zu stärken, wo Nutzungskonflikte bestehen. Dies erfolgt durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen, klare Führungen, punktuelle Anpassungen im Straßenraum sowie begleitende Kommunikation und Sensibilisierung.
Dabei wird stets eine Abwägung zwischen Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit des Verkehrs, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität vorgenommen. Der öffentliche Raum ist eine begrenzte Ressource, die unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht werden muss.

Gleichzeitig werden diese Fragestellungen nicht isoliert betrachtet, sondern in die übergeordneten strategischen Prozesse der Stadt eingebettet. Mit dem derzeit in Erarbeitung befindlichen Radnetz Mainz sowie dem Mobilitätsplan Mainz werden die Belange des Rad- und Fußverkehrs systematisch, gesamtstädtisch und integriert weiterentwickelt. Ziel ist es, klare, sichere und nachvollziehbare Führungen für alle Verkehrsarten zu schaffen und Nutzungskonflikte langfristig zu reduzieren. Gerade der Mobilitätsplan verfolgt dabei einen integrierten Ansatz, in dem Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Nahverkehr und motorisierter Verkehr gemeinsam betrachtet und aufeinander abgestimmt werden. Auch die Anforderungen an Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und Klimaanpassung werden dabei ausdrücklich mitgedacht.

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass kurzfristige, pauschale Umwidmungen einzelner Flächen dem komplexen Gefüge des Straßenraums nicht gerecht werden. Vielmehr sind strategisch abgestimmte, fachlich fundierte und ortsspezifische Lösungen erforderlich, die im Rahmen dieser übergeordneten Planungen entwickelt und umgesetzt werden.

Die Verwaltung wird die im Antrag angesprochenen Aspekte daher weiterhin sowohl im Rahmen der laufenden Verkehrsplanung als auch in den strategischen Planungsprozessen berücksichtigen und dort, wo es sinnvoll und möglich ist, gezielte Verbesserungen vornehmen.