

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0830/2026
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 07.05.2026	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 19.05.2026

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ausschuss für Mobilität	Vorberatung	02.06.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	10.06.2026	Ö
Stadtrat	Entscheidung	17.06.2026	Ö

Betreff:

Verbesserung der innerstädtischen Radverkehrsführung
hier: Einrichtung einer Fahrradstraße in der Hinteren Bleiche

Mainz, 15. Mai 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Mainz, 19. Mai 2026

gez. Haase

Nino Haase
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität sowie der Ortsbeirat Altstadt nehmen die dargestellten Maßnahmen zur Einrichtung einer Fahrradstraße in der Hinteren Bleiche zur Kenntnis. Der Ausschuss für Mobilität empfiehlt und der Stadtrat beschließt die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Hinteren Bleiche. Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahme einschließlich begleitender Informations- und Kommunikationsmaßnahmen umzusetzen.

Sachverhalt

Die Landeshauptstadt Mainz verfolgt das Ziel, den Umweltverbund nachhaltig zu stärken und die Bedingungen für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr kontinuierlich zu verbessern. Grundlage hierfür bilden unter anderem die Mobilitätsbefragung 2023, die Ziele des Klimaschutzmasterplans sowie die strategische Ausrichtung der Stadt auf eine sichere, leistungsfähige und nachhaltige Mobilitätsentwicklung.

Die Mobilitätsbefragung 2023 zeigt, dass sich das Mobilitätsverhalten in Mainz in den vergangenen Jahren deutlich verändert hat. Während der Anteil des Radverkehrs im Jahr 2008 noch bei rund 12 % lag, beträgt er heute etwa 31 %. Gleichzeitig werden rund 72 % der Wege im Binnenverkehr im Umweltverbund zurückgelegt. Diese Entwicklung verdeutlicht die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs im Alltagsverkehr sowie die Notwendigkeit, die bestehende Infrastruktur und Verkehrsorganisation an die tatsächlichen Nutzungen und Anforderungen anzupassen.

Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Bereitstellung sicherer, verständlicher und durchgängiger Radverkehrsverbindungen. Untersuchungen und Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass die Nutzung des Fahrrads maßgeblich von der wahrgenommenen Verkehrssicherheit sowie von der Qualität und Kontinuität der Infrastruktur abhängt. Insbesondere im innerstädtischen Bereich sind klare und konfliktarme Verkehrsführungen von hoher Bedeutung.

Die bestehende Radverkehrsführung im Bereich der Kaiserstraße sowie der Großen Bleiche weist hierbei strukturelle Defizite auf. Die Straßenräume sind durch eine hohe Nutzungsdichte, intensive Fußverkehrsströme, Linienbusverkehr, Lieferverkehre sowie begrenzte Flächenverfügbarkeiten geprägt. Gleichzeitig bestehen insbesondere auf der Kaiserstraße keine durchgängigen und leistungsfähigen Radverkehrsanlagen. Dies führt zu Nutzungskonflikten sowie teilweise zu einem Ausweichen des Radverkehrs auf Gehwege.

1. Lösung

Vor dem geschilderten Hintergrund kommt der Hinteren Bleiche als parallel verlaufender Verbindung eine besondere Bedeutung innerhalb des innerstädtischen Radverkehrsnetzes zu. Die Straße weist bereits heute eine hohe Bedeutung für den Radverkehr auf und wird von zahlreichen Radfahrer:innen als alternative Verbindung zwischen Binger Straße und Bauhofstraße genutzt. Gleichzeitig verfügt die Hintere Bleiche im Vergleich zu den benachbarten Hauptachsen über eine deutlich geringere Verkehrsbelastung sowie eine für den Radverkehr geeignete Straßenraumstruktur.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße knüpft damit an bereits bestehende Verkehrsbeziehungen an und dient insbesondere der geordneten, sicheren und verständlichen Führung des Radverkehrs innerhalb der Innenstadt.

Die Realisierung der Fahrradstraße in der Hinteren Bleiche dient der Stärkung einer sicheren und leistungsfähigen Radverkehrsverbindung innerhalb der Mainzer Innenstadt sowie der Entlastung konfliktträchtiger Straßenräume. Gleichzeitig verfolgt die Maßnahme das Ziel, die unterschiedlichen Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum klarer zu ordnen und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen zu verbessern.

Die Hintere Bleiche übernimmt hierbei eine wichtige Netzfunktion innerhalb des innerstädtischen Radverkehrsnetzes. Aufgrund ihrer Lage zwischen der Großen Bleiche und der Kaiserstraße stellt sie eine direkte und gut nutzbare Parallelverbindung dar, welche eine Verteilung des Radverkehrs in die angrenzenden Quartiere ermöglicht. Die Straße weist im Vergleich zu den benachbarten Hauptachsen eine geringere Belastung durch den motorisierten Verkehr auf und ermöglicht eine

kontinuierliche Verkehrsführung mit vergleichsweise wenigen Konfliktpunkten. Dadurch eignet sie sich in besonderer Weise als innerstädtische Fahrradstraße.

Gleichzeitig trägt die Maßnahme zur Entlastung der hoch beanspruchten Straßenräume entlang der Großen Bleiche sowie der Kaiserstraße bei. Beide Achsen sind durch eine Vielzahl konkurrierender Nutzungen geprägt. Hierzu zählen insbesondere intensive Fußverkehrsströme, Linienbusverkehr, Lieferverkehre, Außengastronomie, Querungsbewegungen sowie eine hohe Komplexität der Knotenpunkte. Die bestehende Flächenverfügbarkeit ermöglicht dort nur eingeschränkt die Schaffung leistungsfähiger und durchgängiger Radverkehrsanlagen.

Durch die Bündelung des Radverkehrs auf der Hinteren Bleiche kann der Radverkehr gezielt auf eine hierfür geeignete Verbindung geführt werden. Gleichzeitig werden Nutzungskonflikte auf den Hauptachsen reduziert und insbesondere der Fußverkehr entlastet. Dies betrifft insbesondere Bereiche, in denen es bislang aufgrund fehlender oder unzureichender Radverkehrsinfrastruktur zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr kommt.

Die Maßnahme leistet darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Eine klare und eindeutige Verkehrsführung trägt regelmäßig dazu bei, Konflikte im Straßenraum zu reduzieren und die gegenseitige Wahrnehmbarkeit der Verkehrsteilnehmer:innen zu verbessern. Insbesondere die Führung des Radverkehrs auf geeigneten Fahrbahnflächen anstelle einer Verlagerung auf Gehwege unterstützt eine sichere und nachvollziehbare Verkehrsorganisation.

Von besonderer Bedeutung ist hierbei auch die Situation im Umfeld der Binger Straße. Diese weist aufgrund der topographischen Situation, der signalisierten Knotenpunkte, der Haltestellenbereiche sowie der künftig erweiterten Schieneninfrastruktur eine erhöhte Komplexität für den Radverkehr auf. Insbesondere im Bereich der Haltestellen sowie bei Schienenquerungen entstehen zusätzliche Konfliktpotenziale. Durch die Attraktivierung der Führung über die Hintere Bleiche wird eine alternative und konfliktärmere Verbindung geschaffen, wodurch die Nutzung besonders sensibler Streckenabschnitte reduziert werden kann.

Darüber hinaus trägt die Einrichtung der Fahrradstraße zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr sowie zur Stärkung der Barrierefreiheit bei. Insbesondere auf der Kaiserstraße ist zu beobachten, dass Radverkehr aufgrund fehlender geeigneter Infrastruktur teilweise auf Gehwege ausweicht. Dies führt zu Nutzungskonflikten und Beeinträchtigungen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen. Durch die gezielte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der Hinteren Bleiche können Gehwege wieder stärker ihrer eigentlichen Funktion vorbehalten werden. Dies unterstützt zugleich die Ziele der Landeshauptstadt Mainz im Bereich Barrierefreiheit und sichere Gehwege.

Die Fahrradstraße wird mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ eingerichtet. Dadurch bleibt die Erreichbarkeit für Anwohner:innen, Lieferverkehre, Handwerksbetriebe, Dienstleistungen sowie weitere berechtigte Verkehre weiterhin gewährleistet. Die Maßnahme führt somit nicht zu einer Sperrung des Quartiers für den motorisierten Individualverkehr, sondern zu einer klareren Ordnung und Priorisierung der Verkehrsabläufe entsprechend der Funktion des Straßenraums.

Die Maßnahme umfasst dabei bewusst nicht den oberen Abschnitt der Hinteren Bleiche zwischen Bahnhofstraße und Binger Straße. Die Querung der Bahnhofstraße bleibt aufgrund ihrer zentralen Funktion für den Straßenbahn- und Busverkehr als bedeutende ÖPNV-Achse für den Radverkehr untergeordnet. Vor diesem Hintergrund konzentriert sich die Einrichtung der Fahrradstraße auf den Abschnitt der Hinteren Bleiche zwischen der Gärtnergasse und der Bauhofstraße. Im Bereich der Einmündung Bahnhofstraße/Hintere Bleiche ist vorgesehen, die Fahrbeziehung für linksabbiegenden Kfz-Verkehr aus der Bahnhofstraße in die Hintere Bleiche künftig mittels Poller

zu unterbinden. Hintergrund sind wiederkehrende Konfliktsituationen mit dem öffentlichen Nahverkehr. Insbesondere beim Anfahren von Straßenbahnen und Bussen aus dem Haltestellenbereich in Richtung Parcusstraße/Hauptbahnhof kommt es regelmäßig zu Behinderungen und kritischen Verkehrssituationen durch linksabbiegende Kraftfahrzeuge. Durch die Anpassung der Verkehrsführung sollen diese Konflikte reduziert sowie die Leistungsfähigkeit und Betriebsstabilität des ÖPNV verbessert werden. Das Rechtsabbiegen aus der Bahnhofstraße in die Hintere Bleiche in Fahrtrichtung Binger Straße bleibt weiterhin möglich, sodass sich Verkehre über diese Verbindung verteilen können.

Mit der Einrichtung der Fahrradstraße sind ergänzende Anpassungen der Verkehrsorganisation und des Straßenraums verbunden, die sich aus den Anforderungen an eine sichere und gut erkennbare Fahrradstraße ergeben. Hierzu zählen insbesondere die Festlegung der Hintere Bleiche als Vorfahrtsstraße, Anpassungen bei Stellplätzen insbesondere in Kreuzungsbereichen zur Verbesserung von Sichtbeziehungen und Verkehrsabläufen sowie Maßnahmen zur besseren Erkennbarkeit und Verkehrssicherheit der Fahrradstraße.

Ziel ist eine klare, verständliche und konfliktarme Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer:innen. Gleichzeitig bleiben Lade- und Liefermöglichkeiten erhalten, um die Erreichbarkeit für Gewerbe, Dienstleistungen und Anwohner:innen weiterhin sicherzustellen.

Nach Beschlussfassung erfolgt zunächst eine begleitende Informations- und Kommunikationsphase über die Sommerferien 2026. Ziel ist es, Anwohner:innen, Gewerbetreibende sowie weitere Nutzer:innen frühzeitig über die Regelungen und die Funktionsweise der Fahrradstraße zu informieren sowie Fragen zur Maßnahme aufzugreifen.

Hierzu sind ergänzend zu einer schriftlichen Bürgerinformation offene Sprechstundenformate im Stadthaus Große Bleiche vorgesehen. Mitarbeiter:innen des fahrRad-Büros stehen dort an insgesamt drei Terminen für Fragen, Hinweise und Erläuterungen unmittelbar vor Ort zur Verfügung. Darüber hinaus werden die grundlegenden Regelungen und Funktionen einer Fahrradstraße über ergänzende Informationsmaterialien erläutert.

Die Umsetzung der Maßnahme einschließlich der erforderlichen Beschilderung und Markierung ist zum Ende der Sommerferien 2026 vorgesehen.

Ergänzend ist vorgesehen, die Auswirkungen der Maßnahme nach Umsetzung verkehrlich zu beobachten und zu evaluieren. Hierbei sollen insbesondere die Verkehrsabläufe, die Entwicklung möglicher Nutzungskonflikte sowie die Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Verkehrsverteilung betrachtet werden. Ziel ist es, die Funktionsfähigkeit der Maßnahme dauerhaft sicherzustellen und mögliche Optimierungsbedarfe frühzeitig zu erkennen.

2. Alternativen

Ein Verzicht auf die Einrichtung der Fahrradstraße würde die bestehenden Defizite innerhalb der Radverkehrsführung im Bereich der Innenstadt fortschreiben. Insbesondere die Konfliktsituationen zwischen Rad- und Fußverkehr entlang der Kaiserstraße sowie der Großen Bleiche würden weiterhin bestehen bleiben.

Gleichzeitig würde auf eine geeignete und bereits heute genutzte Parallelverbindung für den Radverkehr verzichtet. Dies hätte zur Folge, dass der Radverkehr weiterhin verstärkt auf hoch belastete und konfliktträchtige Hauptachsen konzentriert bliebe, obwohl dort nur eingeschränkte Flächenverfügbarkeiten bestehen.

Darüber hinaus würden Potenziale zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit sowie zur klareren Ordnung der Verkehrsabläufe ungenutzt bleiben. Auch die Ziele der Landeshauptstadt Mainz zur Förderung des Umweltverbundes und zur Schaffung sicherer und attraktiver Radverkehrsverbindungen könnten in diesem Bereich nur eingeschränkt erreicht werden.

3. Ausgaben / Finanzierung

Die erforderlichen Kosten für Beschilderung, Markierung sowie begleitende Informations- und Kommunikationsmaßnahmen werden aus bestehenden Haushaltsmitteln der Radverkehrsförderung finanziert.

4. Geschlechtsspezifische Auswirkungen

Keine.

5. Auswirkungen auf den Klimaschutz

Die Maßnahme unterstützt die Ziele der Landeshauptstadt Mainz zur Förderung des Umweltverbundes sowie zur Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen. Durch die Verbesserung der Bedingungen für den Alltagsradverkehr sowie die Schaffung sicherer und attraktiver Radverkehrsverbindungen wird die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen gestärkt.

Die Einrichtung der Fahrradstraße leistet darüber hinaus einen Beitrag zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie zur Entwicklung einer klima- und umweltverträglichen Mobilität innerhalb der Mainzer Innenstadt.

Finanzierung