Fahrradpolitik
Wir machen Verkehrspolitik für Stadt und Landkreis Mainz-Bingen und Bad Kreuznach

Dafür arbeiten wir vom ADFC Kreisverband Mainz-Bingen e.V. (kurz ADFC Mainz-Bingen) eng mit den lokal zuständigen Akteuren in Politik und Verwaltung - z.B. im Mainzer Mobilitätsbeirat, dem Runder Tisch Radverkehr etc., sowie relevanten Umweltschutzinitiativen und Plattformen wie dem Mainzer Radfahrforum, der Binger Mobilitätscommunity und der Kreuznacher Rad AG zusammen.

Radverkehrspolitisches Programm des ADFC Mainz-Bingen
(Stand 11.08.2026)
Inhalt:

1. Einleitung
2. Allgemeine Forderungen an Radverbindungen in unserer Region
3. Allgemeine Forderungen gegenüber Politik und Verwaltung in Mainz/Mainz-Bingen/Bad Kreuznach
4. Spezielle Forderungen bezüglich der Radinfrastruktur an die Stadt Mainz
5. Spezielle Forderungen bezüglich der Radinfrastruktur im Landkreis Mainz-Bingen
6. Abschließender Hinweis

1. Einleitung

Der ADFC hat das Ziel, die Interessen der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer/innen, insbesondere der Radfahrenden, unabhängig und parteipolitisch neutral zur Förderung des Gemeinwohls zu vertreten. Dies ist in den Satzungen des ADFC Mainz-Bingen, sowie des Landesverbandes Rheinland-Pfalz und des Bundesverbandes fest verankert. Dazu gehört es insbesondere, sich bei der Verkehrsinfrastruktur zu engagieren und Wünsche, aber auch Erfahrungen, diesbezüglich weiterzugeben und zu verteidigen.

Mit diesem radverkehrspolitischen Programm möchten wir aufzeigen, welche Anforderungen wir an die Radinfrastruktur stellen und welche Forderungen wir an die Politik in unserer Region haben.

2. Allgemeine Forderungen an Radverbindungen in unserer Region

Wir als ADFC haben die Vision, dass in unserer Gegend jede/-r das Rad gefahrlos fahren kann und es gerne als Fortbewegungsmittel und Freizeitgerät nutzt. Deshalb stellen wir die folgenden Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur in unserer Region. (Diese Punkte sind stark an die Forderungen des Bundes angelehnt, die beispielsweise unter https://www.adfc.de/artikel/so-geht-verkehrswende zu finden sind.)

- Die Radverkehrsinfrastruktur soll für alle Alters- und Nutzergruppen intuitiv nutzbar, attraktiv und sicher sein.
- Diese Infrastruktur soll als durchgängiges Radverkehrsnetz alle wichtigen Quellen und Ziele verbinden. Für die bestmögliche Nutzung dieser ist es essenziell Umwege zu vermeiden und die Radverbindungen gut auffindbar zu gestalten. Dazu sind gute und durchgehende Beschilderungen notwendig.
- Eine klare Führung des Radverkehrs in beide Fahrtrichtungen ist (für Radfahrende, zu Fuß gehende und Autofahrende) wichtig, um Missverständnisse und Unfälle zu vermeiden. Insbesondere an Kreuzungen muss darauf geachtet werden, dass die Wege für Radfahrende klar markiert sind. Attraktive und sichere Radverkehrsinfrastruktur wird nach folgenden Kriterien gestaltet:
- Der Radverkehr soll getrennt von KFZ- und Fußverkehr geführt werden. Eine gemeinsame Nutzung mit dem KFZ-Verkehr ist nur zielführend, wenn ein Tempolimit von maximal 30km/h vorliegt und gleichzeitig ein geringes Verkehrsaufkommen herrscht.
- An Straßen mit Verkehrsgeschwindigkeiten über 30 km/h sowie auf Straßen mit mittlerem bis hohem Kfz-Aufkommen erfolgt die Führung auf Radfahrstreifen. Wenn möglich sind diese

durch reflektierende Bauelemente abzutrennen (protected bike- lane) und an gefährlichen Stellen farblich vom Straßenbelag abzusetzen.
- An Straßen mit Geschwindigkeiten über 50 km/h fahren Radfahrende auf baulich getrennten Radverkehrsanlagen.

Natürlich gibt es in der Praxis Straßen, die essenziell für eine durchgehende Radverkehrsinfrastruktur sind, aber nicht genügend Platz für eine getrennte Radverbindung bieten. Für solche Fälle, wie sie z.B. häufiger in Mainz vorkommen, gibt es aus unserer Sicht zwei Möglichkeiten: Erstens sollte versucht werden durch eine Neuaufteilung des Straßenraums (z.B. Wegfall von Parkplätzen, Abbiege- oder Fahrspuren und Einrichtung von Einbahnstraßen) Raum für den Radverkehr zu schaffen. Ist auch dies nicht möglich, so muss die Straße so gestaltet werden, dass sie die Bedingungen des 1. Punktes erfüllt, sprich ein Tempolimit von max. 30km/h gilt und ein geringes Verkehrsaufkommen herrscht.

- Schutzstreifen sollen nur zum Führen des Radverkehrs oder zum Garantieren von Raum für Radfahrende bei erhöhten Verkehrsaufkommen eingesetzt werden. Als Fahrspur sind Schutzstreifen meist ungeeignet, da sie den KFZ-Verkehr häufig zum Überholen, Halten oder Parken motivieren.
- Moderne Radinfrastruktur muss den Trend zu neuen Fahrradtypen berücksichtigen, z. B. mehrspurige Fahrräder, Fahrradanhänger und Transport- und Lastenräder.

3. Allgemeine Forderungen gegenüber Politik und Verwaltung von Mainz/Mainz-Bingen/Bad Kreuznach

Als ADFC Mainz-Bingen setzen wir uns auf regionaler Ebene für eine wesentliche Verbesserung aller Aspekte des Radfahrens ein. Um möglichst effizient einen großen Fortschritt zu erreichen, wünschen wir uns von der Politik in unserer Region:

- Ein gesamtheitliches Radverkehrskonzept für die gesamte Region
- Schaffung einer attraktiven Radinfrastruktur. Dazu gehören direkte und sichere Radverbindungen innerhalb der Orts- und Stadtteile, sowie Radschnellverbindungen zwischen relevanten Knotenpunkten in den Kreisen Mainz, Mainz-Bingen und Bad Kreuznach und darüber hinaus zu den benachbarten Städten Wiesbaden, Frankfurt, Rüsselsheim, Worms, etc...
- Zentrale Koordinierung, Planung und Umsetzung der Orts- und Kreisübergreifenden Radinfrastrukturmaßnahmen. Das bedeutet z.B. die Umsetzung und Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Mainz-Bingen aus dem Jahr 2017.
- Die adäquate Ausstattung der jeweils zuständigen Kommunen mit Radinfrastrukturmitteln. Der ADFC Bund empfiehlt einen Betrag von 30€ pro Einwohner was auch dem Orientierungswert des Nationalen Radverkehrsplans entspricht.
- Aktive Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fuß freundlicher Kommunen (AGFFK - https://www.agffk-rlp.de/) seitens der relevanten Kommunalen Gliederungen. Im Zuständigkeitsbereich des ADFC Mainz-Bingen gehen bisher die Städte Bingen, Ingelheim und Mainz, der Landkreis Bad Kreuznach sowie die Verbandsgemeinden Nieder-Olm, Gau-Algesheim, Sprendlingen-Gensingen und Langenlonsheim-Stromberg mit gutem Beispiel voran. Zwecks effizienter Vernetzung wünschen wir uns den baldigen Beitritt des Landkreises Mainz-Bingen, der Verbandsgemeinden Bodenheim, Rhein-Selz und Rhein-Nahe sowie der Verbandsfreien Gemeinde Budenheim.
- Berücksichtigung der Mitarbeit und des Inputs der relevanten Interessensverbände wie bis Mitte 2025 teilweise über die Rad AG auf Landkreisebene geschehen. Dieses Format regelmäßiger Arbeitstreffen sollte wieder aufgenommen werden. Die seinerzeit dort vorgeschlagenen prioritär zu schaffenden Radverbindungen sollten konsequent zur Umsetzung gelangen.
- Kommunikationskampagnen für mehr Respekt aller Verkehrsteilnehmer untereinander und Berücksichtigung aller Verkehrsregeln für Fuß-/Rad und Auto. Transparente Kommunikation hinsichtlich bestehender und geplanter Radverbindungen sowie ihrer Umsetzung.

4. Spezielle Forderungen bezüglich der Radinfrastruktur in Mainz

Als einzige Großstadt im Gebiet Mainz/Mainz-Bingen benötigt Mainz eine besonders gut abgestimmte Radinfrastruktur und Kommunikation, um dem hohen Aufkommen vom Radverkehr Rechnung zu tragen und dessen Stärkung weiter zu fördern.

Wir begrüßen ausdrücklich die im August 2026 endlich erfolgende Einrichtung eines Radstreifens auf der Alicenbrücke, der Fuß- und Radwege auf der Binger Straße, der Fahrradstraße in der Hinteren Bleiche und der Neuordnung für den Umweltverbund in der Großen Bleiche zwischen Bauhofstraße und Peter-Altmeier-Allee - auch wenn es daran die ein oder andere Kritik geben mag. Für die Zukunft fordern wir als größter Interessenverband für Radfahrende bundesweit und in unserer Region:

- Kontinuierliche Berücksichtigung der im ByPad-Verfahren in 2026 verabschiedeten 3 x 11 Ziele für den Rad- und Fußverkehr bei allen relevanten Maßnahmen den Verkehrsraum betreffend.
- Noch in 2026: Stadtratsbeschluss zum Radnetzplan und zügige Umsetzung der sich daraus ergebenden Maßnahmen.
- Ausreichende Ausstattung des zuständigen Fach- und Arbeitspersonals im fahrRad Büro zur Umsetzung der notwendigen Radverkehrsinfrastruktur.
- Direkte, sichere und gut beschilderte Verbindungen zwischen allen wichtigen Quellen und Zielen der Stadt. Darunter fallen insbesondere: Bahnhöfe, Höfchen/Innenstadt, Universität, Uniklinik, Theodor-Heuss-Brücke, Kaiserbrücke mit Spindel, Südbrücke und die Wege in den südlichsten Stadtteil Ebersheim.
- Eine durchgängige und auch bei Festivitäten alltagstaugliche Verbindung entlang des Rheins von Laubenheim bis Mombach, wie auch mit einer umfangreichen Unterschriftenaktion gefordert.
- Eine deutliche Verbesserung der Anbindungen in die Nachbarkommunen in alle Richtungen. Besonders zu nennen sind hier: Die Brücken über den Rhein nach Wiesbaden und Ginsheim-Gustavsburg, die Wege in die VG Bodenheim, VG Nieder-Olm, Ingelheim und Budenheim mit dem Pendlerradweg.
- Genaue Übersicht über aktuelle und geplante Radverbindungen in und um Mainz. Hierzu sollte das Geoinformationssystem und der Stadtplan Mobil ergänzt werden. Auch eine von Zeit zu Zeit erfolgende Aktualisierung der Printversion „Radwegekarte Mainz“ (letzte Edition: wohl aus 2024) wäre vorteilhaft.

5. Spezielle Forderungen bezüglich der Radinfrastruktur im Landkreis Mainz-Bingen

Auf Basis vieler Gespräche mit allen Ebenen von Politik und Verwaltung des Landkreises Mainz-Bingen und der jeweiligen Kommunen sehen wir, dass die zersplitterten Zuständigkeiten von Ortsgemeinden, Städten, Landkreis und Landesbetrieb Mobilität (LBM) den Radwegebau be- bzw. verhindern. Unseres Erachtens hat der Landkreis Mainz-Bingen hier eine wichtige Koordinations- und Vorreiterfunktion wahr zu nehmen. Um dieser gerecht zu werden, fordern wir:

- Der Landkreis wird auch Mitglied bei der AGFFK RLP (https://www.agffk-rlp.de/) und vernetzt sich so mit vielen anderen Landkreisen und Kommunen die schon Mitglied sind. Durch die Mitgliedschaft können Synergien geschaffen und Effizienzen gehoben werden. Wir sind der festen Überzeugung, dass damit Gelder eingespart und Lebensqualität gewonnen werden kann.
- Der Landkreis kümmert sich in unterstützender Art und Weise um die Koordinierung aller Radwegeverbindungen im Landkreis. Dazu braucht es einen oder mehrere Kreisradfahrbeauftragte. Um den Kreishaushalt damit nicht zu belasten, könnte dies durch Änderungen von Verantwortlichkeiten bei den aktuellen Mitarbeitenden und/oder im Rahmen des Ehrenamtes erfolgen.
- Da viele im Radwegekonzept aus 2017 genannten Maßnahmen (https://www.mainz-bingen.de/de/Aemter-Abteilungen/bauen-umwelt/Bauen/Strassen-und-Radwege.php) immer noch nicht umgesetzt sind, ist es erforderlich, dass sich der Kreis mit seinen Gremien und den Kommunen endlich um die entsprechenden Umsetzungen und deren Weiterentwicklung kümmert. Hierzu ist unseres Erachtens eine fokussierte und konstruktive Koordination aller Radinfrastrukturmaßnahmen inklusive der für den Tourismus wichtigen aktuellen Planungen der Rheinhessen Touristik erforderlich - natürlich unter Beachtung der unterschiedlichen Zuständigkeiten für die jeweiligen Teilmaßnahmen.
- Hierbei sollte auf die in den Jahren 2022 bis 2025 erarbeiteten Ergebnisse der „AG Fahrradmobilität im Landkreis Mainz-Bingen“ mit vier vorgeschlagenen Priorouten zurückgegriffen werden. Das Format der AG Fahrradmobilität sollte wieder belebt werden, so dass die Verantwortlichen in der Verwaltung und die Verkehrsverbände sowie besonders

interessierte Radfahrende Bürger:innen sich einbringen und weitere Verbesserungen der Radinfrastruktur anschieben können.
- Die jüngst getroffenen Entscheidungen zur Errichtung von Schulen nahe Stadecken-Elsheim und Mommenheim erfordern dort eine entsprechend fokussierte und sofortige Radinfrastrukturplanung und Umsetzung. Insbesondere der Bau des lange geplanten Radwegs an der L426 zwischen Stadecken-Elsheim über Essenheim zum Lerchenberg darf nicht weiter verschoben werden. Der Landkreis setzt sich für einen zügigen Bau ein.
- Der Landkreis stellt vor allem für Lückenschlüsse im Radwegenetz einen Radwegefonds auf, damit nicht nur Pläne gemacht, sondern auch Maßnahmen umgesetzt werden. Hierbei soll möglichst auch auf bestehende Fördermöglichkeiten zurückgegriffen werden.

6. Abschließender Hinweis:

Aktuelle Entwicklungen rund ums Rad greifen wir im Rahmen von Veranstaltungen und mit Presseerklärungen – ggf. auch in Zusammenarbeit mit dem Mainzer Radfahrforum und entsprechenden Plattformen - auf. Weitere Ideen und Hinweise können gerne an uns über info@adfc-mainz.de gesandt werden.

Vorstand ADFC Mainz-Bingen

Versionierung
- Version 1.0 vom 15.11.2018
- Version 2.0 – abgestimmt in der Vereinssitzung am 14.10.2019
- Version 3.0 – abgestimmt in der Vereinssitzung am 14.12.2021
- Version 4.0 – abgestimmt im Vorstand am 11.08 2026