

# Radverkehrspolitisches Programm des ADFC KV Mainz-Bingen e.V. (Stand 14.12.2020)

## Inhalt:

1. Einleitung
2. Allgemeine Anforderungen an Radverbindungen in unserer Region
3. Allgemeine Wünsche an die Politik von Mainz/Mainz-Bingen
4. Spezielle Forderungen zur Radinfrastruktur an die Stadt Mainz

## 1. Einleitung

Der ADFC hat das Ziel, die Interessen der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer/innen, insbesondere der Fahrradbenutzer/innen, unabhängig und parteipolitisch neutral zur Förderung des Gemeinwohls zu vertreten. Dies ist in den Satzungen des ADFC KV 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 Bitten wir an die Politik in unserer Region haben.

Um dieses radverkehrspolitische Programm möglichst übersichtlich zu halten, sind detaillierte Statements zu den einzelnen Vorhaben, Verbindungen oder Punkten in Mainz und im Kreis Mainz Bingen in entsprechende Anlagen enthalten.

## 2. Allgemeine Anforderungen 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 Radfahrer/innen, Autofahrer/innen und Fußgänger/innen) wichtig, um Missverständnisse und Unfälle zu vermeiden. Insbesondere an Kreuzungen muss darauf geachtet werden, dass die Wege für Radfahrer/innen 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, Einrichtung von Einbahnstraßen oder Verkleinerung des Gehwegs) 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 eine **Tempolimit von max. 30km/h** gilt und ein **geringes Verkehrsaufkommen** herrscht.

- Schutzstreifen sollen nur zum Führen des Radverkehrs oder zum Garantieren von Raum für Radfahrer/innen 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 Wünsche an die Politik sowie Verwaltung von Mainz/Mainz-Bingen/Bad Kreuznach:

Als ADFC KV 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 Mainz, Bingen und Bad Kreuznach sowie für die 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....
- Die **Aufstockung des Radinfrastrukturetats**. Der ADFC Bund empfiehlt einen Betrag von 30€ pro Einwohner.
- Gründung eines Arbeitskreises **„Fahrradfreundliche Kommunen“** im Land Rheinland-Pfalz
- **Zentrale Planung und Umsetzung** der Orts- und Kreisübergreifenden Radinfrastrukturmaßnahmen,

- Berücksichtigung der Mitarbeit und des Inputs der relevanten Interessensverbände.
- **Transparente Kommunikation bestehender und geplanter Radverbindungen sowie ihrer Umsetzung.**
- Gute **Kommunikation** für mehr Respekt aller Verkehrsteilnehmer untereinander.

## 4. Spezielle Forderungen zur 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 dies weiter zu fördern. Als größter Interessenverband der Fahrradfahrer/innen fordern wir:

- **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, Südbrücke.
- Die begonnene Implementierung von **Stadtteilrouten** zur Verbindung aller Stadteile kreis- und sternförmig weiter voran zu treiben mit besonderer Berücksichtigung der unter 2. Allgemeine Anforderungen genannten Punkte.
- **Schnelle Fortführung des begonnen ByPad-Verfahrens.**
- Eine **genaue Übersicht** (online und offline!) über aktuelle und geplante Radverbindungen, z.B. in Form einer aktualisierten „Radwegekarte Mainz“ (letzte Edition: 5-te Auflage 4/2010).
- **Ausreichende Ausstattung des zuständigen Fach- und Arbeitspersonals** im fahrRad-Büro zur Umsetzung der notwendigen Radverkehrsinfrastruktur. Die Mitte 2020 erfolgte Implementierung mit 3 + 1 indirekte MAK erscheint als knapp bemessen und die weitere Aufstockung auf die Ende 2019 zugesagten 5 MAK geboten, um die Handlungsfähigkeit nachhaltig sicher zu stellen.

**Die ausführliche Auflistung von Ideen und Statements zu fahrradtechnisch relevanten Punkten** in der Stadt Mainz werden in separaten Positionspapieren veröffentlicht. Das **Positionspapier Bahnhofsumfeld Mainz** liegt bereits vor und ist auch auf unserer Homepage verfügbar.

### Versionierung:

- Version 1.0 vom 15.11.2018 – wie seit dem auf unserer Homepage unter „Radverkehr lokal“ veröffentlicht
- Version 2.0 – abgestimmt in der Vereinssitzung am 14.10.2019.
- Version 3.0 – abgestimmt in der Vereinssitzung am 14.12.2021.
-