

Das 12-Punkte-Programm: Sicherheit und Gerechtigkeit für Fuß- und Radverkehr

1. [Infrastrukturelle Umsetzung von §1 StVO] Maßstab für die Gestaltung von Verkehrsanlagen auch für den Fuß- und Radverkehr muss die technische Unterstützung der Realisierung des Paragraph 1 der Straßenverkehrsordnung werden; er fordert, dass im Verkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht zu wahren ist und alle am Verkehr Teilnehmenden sich so zu verhalten haben, dass niemand geschädigt oder gefährdet wird und niemand mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.
2. [Umsetzung der Regelwerke] Dementsprechend sind die gültigen Richtlinien und Empfehlungen zu Gestaltung von Fuß- und Radverkehrsanlagen bzw. deren aktuelle Weiterentwicklungen sowohl bei der Errichtung neuer Verkehrsbereiche und Radverkehrsführungen wie auch im Bestand Schritt für Schritt umzusetzen.
3. [Finanzielle Ressourcen] Bei der Stadt sind die hierfür erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen bereitzustellen. Die Empfehlung des Nationalen Radverkehrsplan von Aufwendungen von 18 Euro pro Einwohner/m ist umzusetzen. Angesichts der politischen Vorgaben und verbindlichen europäischen Richtlinien zum Lärmschutz, zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung handelt es sich um unabweisbare Aufgaben.
4. [Fuß- und Radnetz] Der Verkehrsraum wird so gestaltet, dass für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende eine sichere, zügige und attraktive Zielerreichung möglich ist. Diesen Zielen entsprechend wird die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur durchgeplant und entwickelt. Im Mainzer Verkehrsnetz wird ein Hauptradrouthenetz qualifiziert, in dem radfahrfreundliche, alltagstaugliche, zügige Verbindungen, auch unter Einbeziehung von Verbindungen über ausgewählten Wirtschaftswegen, zwischen allen Stadtteilen dargestellt sind. Die Hauptradrouten werden ausgeschildert. Es findet auf ihnen eine Winterräumung mit Priorität direkt nach dem ÖPNV statt.

5. [Fall geringer Autoverkehr] Die Führung des Radverkehrs auf Straßen ist differenziert zu behandeln: In Bereichen mit geringer Autoverkehrsbelastung bei maximal Tempo 30 werden keine benutzungspflichtigen Radwege eingerichtet. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Der Fußverkehr findet auf abgetrennten breiten Gehwegen oder auch im gleichen, gemeinsamen Verkehrsraum statt (Shared Space).
6. [Fall Separation des Radverkehrs möglich] Bei höherer Autoverkehrsbelastung wird außer dem Fußverkehr auch der Radverkehr, sofern der Platz dafür vorhanden ist oder durch Spureneinschränkung für den Autoverkehr oder durch Wegfall von Kfz-Parkraum gewonnen werden kann, vollständig auf eigenen Wegen geführt. Diese müssen durchgängig Raum für Überholvorgänge auch für Räder mit Anhängern und Lastenräder bieten (Mindestbreite 2,50 Meter). Einfahrten, Einmündungen und Kreuzungen müssen radverkehrsfreundlich und sicher gestaltet werden.
7. [Fall Mischverkehr auf Fahrbahnbreite] Auf Straßen mit höherer Belastung, auf denen eine solche sichere, vollständig getrennte Radinfrastruktur in adäquater Breite nicht eingerichtet werden kann, wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dabei ist eine Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf höchstens 30 km/h anzustreben. Wenn die Straßenbreite ausreicht, wird ein Radfahrstreifen (mindestens 2,50 Meter Breite plus ggfs. Abstand zu Autoparkplätzen) oder ein Schutzstreifen (mindestens 1,50 Meter Breite plus Randabstand) eingerichtet. In jedem Fall wird gewährleistet, dass Radfahrende stets im Sichtbereich des Autoverkehrs verbleiben, so dass die Unfallgefahr minimiert ist. Zu diesem Zweck werden in Kreuzungsbereichen Aufstellflächen markiert. Diese ersparen den Radfahrenden auch das Warten in der direkten Abluft der Automotoren an roten Ampeln. Ein vorgeschaltetes Fahrradgrün an unübersichtlichen Kreuzungen sichert die Spurenführung für den Radverkehr.
8. [Fall Mischverkehr auf einer Spur] Auf mehrspurig für den Autoverkehr freigegebenen Straßen mit nicht reduzierter Geschwindigkeit ist je Richtung eine Spur mit auf 30 km/h reduzierter Geschwindigkeit einzurichten (Shared Bike Lane).
9. [Unmittelbare Problembehebung] Es wird ein Fuß- und Radverkehrsteam eingerichtet, das im Mainzer Fuß- und Radnetz Problemstellen erfassen und bearbeiten kann, so dass erkannte Mängel (Behinderungen auf Verkehrsanlagen, fehlende und beschädigte Beschilderungen, ohne planerische Aktivität behebbare bauliche Mängel) zeitnah behoben werden können. Ein Meldungssystem für Hinweise über Störungen (per App und im Internet) wird eingerichtet.

10. [Digitalisierung] Das Angebot für die digitale Bereitstellung von Routeninformationen für den Radverkehr wird ausgebaut und zum qualifizierten Routing im Mainzer Verkehrsnetz auf der Basis von freien Kartendaten entwickelt. Die Möglichkeiten der digitalen Verkehrsunterstützung bei der Steuerung von Lichtsignalanlagensteuerungen wird gleichermaßen für die Verflüssigung von Fuß-, Rad- und Autoverkehr genutzt.
11. [Fahrradabstellanlagen, Bike & Ride] Das Angebot von öffentlich verfügbaren qualifizierten Fahrradabstellanlagen wird im ganzen Stadtgebiet kontinuierlich bedarfsgerecht ausgebaut. Die Einhaltung der Fahrradabstellplatzsatzung beim gewerblichen und privaten Bauen wird strikt überwacht. Bike & Ride, die Nutzung vom Rad für die Kurzstrecke bis zur ÖPNV-, insbesondere bis zur Tramhaltestelle oder Bahnhof, wird durch reichliche, gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Haltestellen breit unterstützt.
12. [Öffentlichkeitsarbeit] Über Rechte und Pflichten im Verkehr, insbesondere auch die Verhaltensweisen, die die gebotene Vorsicht und Rücksicht aller am Verkehr Teilnehmenden verlangen, wird kontinuierlich und intensiv mit geeigneten Mitteln aufgeklärt. Dazu gehört neben reinen Kampagnen auch die Überwachung der Höchstgeschwindigkeiten des KFZ-Verkehrs, der Rotlichtverstöße insbesondere bei Ampeln für den Fußverkehr und des Halteverbotes auf Fußwegen und Radspuren.