

# **Bericht zum 4. VCD-Radrouten-Check Von der Mainzer Ludwigstraße nach Bretzenheim/Coface-Arena und zurück (21.4.2012)**

## **1 Überlegungen zum Start**

Der 4. Radrouten-Check ordnet sich in die Frühjahrsaktion der Stadt "Mainz setzt aufs Rad" ein, in deren Rahmen diesmal offiziell das Radverleihsystem der MVG startet.

Die 1000 leuchtend gelben Leihräder, die bald die Mainzer Straßen beleben sollen, werden für mehr Aufmerksamkeit für den Radverkehr sorgen. Andererseits werden sie auch vermehrt deutlich machen, dass es vielfach noch an akzeptablen Radrouten fehlt – das heißt alltagstauglichen Verbindungsstrecken, auf denen die innerstädtische Fahrziele

- sicher,
- zügig
- und möglichst angenehm, ohne "Kampf" mit dem Autoverkehr und, wo es geht, auch mal über Wege durchs Grüne statt auf öden Straßen

erreichbar sind.

Zur Illustration der Notwendigkeit der Gestaltung von Radrouten können wir uns auch die Planungen an der Ludwigstraße, gegenüber vom Gutenbergplatz, dem Startpunkt unserer heutigen Tour, vor Augen halten. Hier soll der neue "Einkaufsmagnet" für Mainz in Gestalt einer gigantischen "Mall" errichtet werden. Bei den Planungen wird von durchschnittlich 25000 Besuchern am Tag für das Einkaufszentrum ausgegangen. Kleine Rechnung: Zu Spitzenzeiten wäre dann mit 5000 Besuchern in der Stunde zu rechnen. Wenn davon zehn Prozent (gegenwärtiger Radverkehrsanteil in Mainz) bis zwanzig Prozent (erhoffter Radverkehrsanteil in näherer Zukunft) das Fahrrad nutzen, sind dies 500 bis 1000 Radler, die hier in der Stunde eintreffen würden, oder ca. 10 bis 15 pro Minute.

Für diesen kontinuierlichen Radverkehrsfluss zur Ludwigsstraße fehlen gegenwärtig geeignete Routen (das werden wir bei der heutigen Tour auch mal wieder beobachten können). Bei einem Verkehrskonzept für ein Einkaufszentrum wird es daher bezüglich des Radverkehrs nicht genügen, lediglich Radabstellanlagen nachzuweisen, wie es bisher die Äußerungen seitens der Stadt nahelegen, sondern auch die Zufahrtsmöglichkeiten müssen entwickelt werden. Dazu müssen die Radabstellanlagen einem Ansturm von 500 bis 1000 Radlern pro Stunde gewachsen sein (die Stadt spricht nur von erforderlichen 300 Radabstellplätzen).

Es bleibt dabei, für Mainz steht eine gigantische Aufgabe an, bis dereinst ein gutes Radroutennetz existiert. Immerhin ist als positiv zu verzeichnen, dass inzwischen bei

der Stadt – unter anderem auch dank unserer Aktionen – ein entsprechendes Problembewusstsein vorhanden ist. Der Stadtrat hat am 1. Februar d. J. folgendem Antrag der Grünen mit Mehrheit zugestimmt:

*Die Verwaltung wird gebeten ein Konzept zur Förderung des Fahrradverkehrs, mit dem Ziel der Erhöhung des Verkehrsanteils des Fahrradverkehrs (modal split) und der Erhöhung der Verkehrssicherheit der Fahrradfahrer\_innen, zu erstellen. Folgende Aspekte sollen besonders berücksichtigt werden:*

- 1. eine bessere Kennzeichnung und Auszeichnung eines Radroutennetzes*
- 2. Beseitigung von Hemmnissen im vorhandenen Routennetz, wie Bordsteinabsenkungen und Schaffung ausreichende Aufstellfläche an Ampeln oder Freigabe von Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung*
- 3. der Fahrdynamik angepasste Wegführung und Ampelschaltungen*
- 4. Lückenschlüsse im Radroutennetz und Schlüsse von Unterbrechungen in Radwegen*
- 5. dort wo dies erforderlich, die konsequente Freihaltung von Radrouten durch die Verkehrsüberwachung*
- 6. Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht*
- 7. eine ausreichende Anzahl geeigneter und sicherer Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt*
- 8. der Erlass und die Umsetzung einer Fahrradabstellplatzsatzung*
- 9. Verhandlungen mit dem Land bezüglich Maßnahmen im Rahmen des Luftreinhalteplans (Pflichtaufgaben)*
- 10. Aufklärungskampagne für Fahrradfahrer\_innen zum sicheren und rücksichtsvollen Fahrradfahren in der Stadt.*

Beschlossen vom Mainzer Stadtrat am 1.2.2012

Daher ist es nur konsequent, dass es sich Katrin Eder, städtische Umwelt- und Verkehrsdezernentin, wie bei den vergangenen Checks nicht nehmen lässt, trotz angekündigtem schlechtem Wetter mitzufahren. (Beinah erliegt sie dem verlockenden Angebot eines örtlichen Fahrradladens, aufs Pedelec umzusteigen und die Tour mit Elektro-Unterstützung zu absolvieren, fährt aber dann noch mit Muskelkraft.)

## **2 Route nach Bretzenheim**

Für die Hinfahrt nach Bretzenheim nehmen wir uns vor, einen möglichst angenehmen Weg zu suchen. Erstes Zwischenziel ist die Straße Am Wildgraben/Mühlweg (Verlängerung der Unteren Zahlbacher), von der aus weiter nach Bretzenheim eingefahren werden kann.

Und selbst suchen müssen wir den Weg schon. Keine Beschilderung hilft in der Innenstadt denen, die auf der Strecke erstmals das Rad nutzen wollen, bei der Wegfindung (vgl. dazu Punkt 1 des Konzepts zur Förderung des Radverkehrs).

## 2.1 Routenwahl

Wenn das Kriterium für die Entscheidung für eine Route die (Un-)Annehmlichkeiten des Weges sind, stehen bei unserer heutigen Tour zwei Gesichtspunkte in deutlichem Konflikt.

Auf dem Kartenausschnitt ist, ausgehend vom roten Startpunkt, gelb die Strecke eingetragen, die zum "offiziellen" Radweg nach Bretzenheim führt. Dazu wäre vom Gutenbergplatz nach rechts in die für Radler im derzeitigen Zustand immer noch unangenehme Große Langgasse einzubiegen. An deren Ende wäre die Große Bleiche zu queren und dort dann dem rechtsseitigen Radweg entlang der Binger Straße zu folgen. Dieser leitet über etliche weitere beampelte Straßenüberquerungen zur Unteren Zahlbacher Straße. Dort dürfte sich der erfolgreich Angekommene eines für Mainzer Verhältnisse sehr komfortablen Radfahrstreifens auf der Straße (auf dem Kartenausschnitt breit hellblau) erfreuen.

Das Problem der gelben Route besteht darin, dass sie weder irgendwie als "schön" empfunden werden kann noch verkehrsmäßig angenehm zu fahren ist und dabei noch mit beachtlichen Verzögerungen gerechnet werden muss: Die Wegstrecke bis zum Beginn der Unteren Zahlbacher beträgt 1,5 km. Auf dieser Strecke erwarten den geduldigen Radler 12 (bei defensiverer Kreuzungsüberquerung sogar bis zu 17) Ampeln. M.a. W., im Schnitt steht ca. alle 100 Meter eine Ampel, die - da die Schaltungen nicht für den Radverkehrsfluss optimiert sind - meist Rot zeigen wird. Da kann man kaum noch von Fahren sprechen, das ist Stop and Go für Radfahrer.



*Innenstadtroute(n) (Kartenoriginal: <http://opencyclemap.org>)*

Die grüne Route führt dagegen zur Hälfte über kaum oder gar nicht von Autos befahrene Nebenstrecken und Wege. Nur dreimal sind Ampelkreuzungen zu überqueren. Auch die Gesamtlänge ist deutlich kürzer als Gelb plus Hellblau. Der

einzig, aber deutliche Nachteil, was die Annehmlichkeit betrifft, liegt in der zusätzlichen Steigung, die zu bewältigen ist. Die Route führt über den Stefansberg zur Uniklinik und dort wieder ins Tal zurück.

Im Ergebnis nehmen wir heute die Steigung in Kauf und wählen die grüne Route.

Und stellen schon bald fest, dass der Anstieg am Stefansberg weniger schlimm ist als sein Ruf. Auch die, die vorher mit großem Respekt von ihm sprachen, bewältigen ihn ohne Schieben. Und etwas Schieben wäre ja auch nicht ehrenrührig, sondern sinnvoll, wenn sich der Weg ansonsten besser anfühlt.

## 2.2 Gesperrt für Fahrzeuge aller Art ...

Allerdings müssen wir direkt am Stefansberg feststellen, dass der radfahrende Teil der Menschheit mindestens im Bewusstsein der Baustellenbeschilderer nicht zu existieren scheint.

Der Stefansberg ist mit dem vor wenigen Jahren offiziell in die StVO aufgenommen Schild "Sackgasse für Kfz, durchlässig für Radverkehr" ausgezeichnet. Radfahren soll hier also durchgängig möglich und erlaubt sein. Des weiteren werden Radler von der Gaustraße mit drastischem Hinweisschild auf genau diesen Weg Richtung Innenstadt geschickt. Dennoch steht 50 Meter weiter (und dies schon seit Monaten) das Schild "Durchfahrt verboten für Fahrzeuge aller Art" (ohne dass dieses Fahrverbot auch für Fahrräder Sinn machen würde).



*Durchfahrt für den Radverkehr frei:*



*Variation von Zeichen 357-51*



*Oder doch nicht (Zeichen 250)?*

### **2.3 Rätseln am Gautor**

Kaum ist der Stefansberg erklommen und St. Stephan in Sicht, wird die weitere Wegbestimmung unklar. Man könnte geradeaus zur Gaustraße fahren, um dort links abzubiegen. Doch eben um die enge Gaustraße zu vermeiden, wo Straßenbahnen und Autos Radfahrende nicht überholen können, wird der Stefansberg als Strecke für den Radverkehr empfohlen. Wir fahren daher nach St. Stephan links und dann wieder rechts in die Große Weißgasse, um nach weiteren 50 m das Gautor zu erreichen.

Hier wird die Verkehrsführung allerdings völlig unklar. Auch Ortskundige rätseln, wie man sie sich hier von der einen Straßenseite zur anderen (wo ein Radweg auf dem Bürgersteig ausgezeichnet ist) bewegen soll und kann.



*Fast kein Durchkommen am Gator*

Der schmale Fußgängerbereich vor dem Straßencafé ist sogar noch zusätzlich als Radweg in Richtung Innenstadt ausgewiesen. Hier darf und sollte nicht in Gegenrichtung gefahren werden.

Der mitradelnde Taxifahrer klärt uns auf, dass das kleine Straßenstück nach links zwar aus einer Einbahnstraße in Richtung Innenstadt kommt und in eine solche übergeht, aber selbst in der Gegenrichtung befahren werden darf. Auch wenn man auf dem schmalen Straßenstück mit entgegenkommenden Kraftfahrzeugen und Straßenbahnen zu rechnen hat! Hier bedarf es dringend einer klaren und auch für Radler sicheren Wegführung – vielleicht ja durch das Gator hindurch.

#### **2.4 Gator – Obere Zahlbacher – Zahlbacher Steig**

Nachdem die Straßenquerung im Gatorbereich geglückt ist, können wir relativ entspannt auf dem Bürgersteig, auf dem ein Radweg markiert ist, der Straße Am Gator folgen, am Fichteplatz halbrechts in die Obere Zahlbacher Straße einbiegen und auf ihr bis zur Hintereinfahrt der Uniklinik am Landwehrweg fahren.

Hier wechselt der Straßename, die Straße heißt jetzt "Zahlbacher Steig" und wird diesem Namen gerecht: In unserer Richtung führt er steil abwärts. Würden wir hier weiterfahren, würden wir vor allem eine Demonstration unsicherer Radwegführung erleben. Ziemlich unvermittelt endet der Radweg auf dem Bürgersteig, die Radler sollen sich in den fließenden Autoverkehr einfädeln. Man kann nur hoffen, dass der Radweg hier möglichst bald beseitigt wird, da es deutlich sicherer und komfortabler ist, sich schon deutlich vorher auf die Straße zu begeben (eine Weiterführung des bestehenden Radwegs ist nicht möglich, da die Bürgersteigbreite abnimmt).

#### **2.5 Milchpfad – Bahnstraße**

Wir wählen ab dem Kreuzungsbereich Klinikausgang/Zahlbacher Steig die (fast) autofreie und entspannt zu radelnde (relativ unbekannte) Alternative Milchpfad. Der

Milchpfad startet als Fußgänger- und Radweg nach halblinks und führt in etwa parallel zum Zahlbacher Steig, aber weniger steil, ins Tal.

Statt in eine Straße zu münden, setzt er sich im Tal fort und führt durch das reizvolle Biotopgebiet an der Lindenmühle schließlich zur Bahnstraße. Diese ist auch nur wenig von Kraftfahrzeugen befahren ist und endet direkt im Zentrum von Bretzenheim.

Insgesamt ist der Milchpfad ein durchaus empfehlenswerter Bestandteil einer Route und könnte entsprechend auch markiert werden.

Der problematischste Punkt in ihm ist die Überquerung der Unteren Zahlbacher Straße. Dort gilt zwar Tempo 30, doch Autofahrer, die sich der Stelle mit überhöhter Geschwindigkeit nähern, sind für die überquerenden Radler und Fußgänger erst spät zu erkennen. Hier sollte über eine bauliche Veränderung der Straße zur Geschwindigkeitsreduktion nachgedacht werden.

## 2.6 Orientierung Ortsmitte Bretzenheim

Im Zentrum von Bretzenheim angekommen, werden wir durch die angebrachten Radwegweiser informiert, dass wir, wenn wir umkehren, tatsächlich in die Innenstadt fahren, und wenn wir nach links abbiegen würden, nach Marienborn und Nieder-Olm radeln könnten.

Wir vermissen dagegen die Schilder, dass es geradeaus u.a. zum Lerchenberg, nach Gonsenheim und auch zum Ziel unserer heutigen Tour, der Coface-Arena, geht.



*Weg zu Ende?*

Im Gewirr der alten Dorfstraßen von Bretzenheim wäre auch die weitere Ausschilderung einer für Radler geeigneten Route, die den Ort quert (und dabei vielleicht sogar noch zu interessanten Stellen im Ortskern führt), dringend erforderlich.

Zugleich wären gefährliche Stellen, wo der Radverkehr von entgegenkommenden Autofahrern kaum wahrgenommen werden kann, zu entschärfen.



*Gefahrenstelle "Scharfes Eck" Wilhelmstraße/Steinbiedengasse/Zaybachstraße*

## **2.7 Zu den Feldern**

Wir arbeiten uns durch Bretzenheim durch, indem wir die Bahnstraße fahren, uns kurz nach rechts bewegen, am Rathaus dann nach links, weiter immer geradeaus (Straßen An der Wied, Gänsmarkt, Ludwig-Nauth-Straße), bis wir auf die Straße "Am Ostergraben" treffen. In diese biegen wir rechts ein und folgen ihr bis zum Friedhof.

Dort können wir links abbiegen und auf einer Brücke über die Koblenzer Straße fahren, um gleich darauf zum Stadionareal zu gelangen. Da ist man dann mitten auf den Feldern und könnte weiter zu den angrenzenden Stadtteilen fahren (im Gegenuhrzeigersinn Gonsenheim, Finthen, Lerchenberg, Marienborn, Hechtsheim).

Wir sind aber am Ziel unserer heutigen Tour, und das zum richtigen Zeitpunkt. In der Kneipe bei der Coface-Arena warten wir entspannt ab, dass der aufgekommene Regen wieder nachlässt.

Für die Route aus Bretzenheim in die Felder hätte es allerdings Alternativen gegeben. Die Straße Am Ostergraben stellt insbesondere in Bergauf-Richtung keine angenehme Strecke zum Radeln dar. Im Prinzip existieren andere Wege, die parallel verlaufen und auch schon früher in den Bereich der Felder abzweigen. Doch keiner von uns ist ortskundig genug gewesen, einen anderen Weg zu finden. Auch hier wünschen wir uns wieder, dass entsprechende Routen ausgezeichnet werden.





*Ist vielleicht hier einer mögliche Abzweigung für den Radverkehr Richtung Gonsenheim/Coface Arena usw.?*

### **3 Von Bretzenheim in die Innenstadt**

Der Rückweg soll nach unserem Vorhaben über die schwierige Strecke verlaufen. Daher lautet das Ziel jetzt Saarstraße/Binger Straße.

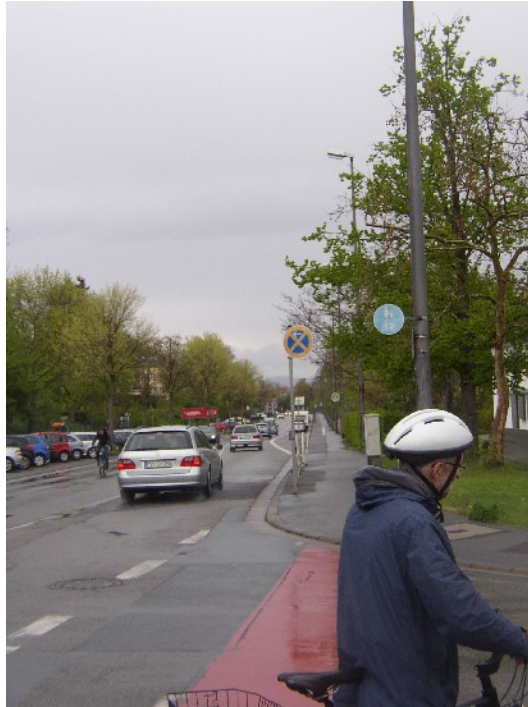
#### **3.1 Orientierung**

Die Rückfahrt beginnt wie die Hinfahrt geendet hat: Mit Wegfindungsschwierigkeiten. Wie von der Coface-Arena die Innenstadt erreicht werden kann, ist nicht deutlich. Wir suchen den Weg zur Universität, fahren dort irgendwo durch und landen, wo wir hinwollten, hinter dem Universitätssportplatz, an der Kreuzung Albert-Schweitzer-Straße/Backhaushohl.

#### **3.2 Albert-Schweitzer-Straße**

Wir könnten jetzt in die Albert-Schweitzer-Straße einbiegen und zur Saarstraße fahren. Dies vermeiden wir, u.a. weil der Bürgersteig der Albert-Schweitzer-Straße für gemeinsame Benutzung durch Radler und Fußgänger ausgezeichnet ist, hierfür sich aber in keiner Weise eignet (und die gemeinsame Nutzung auch irgendwo undefiniert endet).

Es ist zu hoffen, dass die Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht (vgl. Punkt 6 des Konzepts zur Förderung des Radverkehrs) hier vorgezogen und das Schild auf dem Bürgersteig entfernt wird. Stattdessen ist die Busspur für den Radverkehr freizugeben, damit Radler nicht zwischen Bussen und anderen Kfz eingeklemmt werden.



*In der Albert-Schweitzer-Straße verläuft (k)ein Radweg*

Wir überqueren daher die Albert-Schweitzer-Straße nur und radeln die Backhaushohl hinab zur Unteren Zahlbacher Straße.

### **3.3 Untere Zahlbacher, Einmündung in die Binger Straße**

Die Untere Zahlbacher bietet, wie schon erwähnt, den höchsten Straßenkomfort für Radler in Mainz. Auf der ursprünglich vierspurigen Straße ist in jeder Fahrtrichtung ein Schutzstreifen für Radler eingerichtet worden, auf dem Radler sogar nebeneinander fahren können.

Das Veloglück endet allerdings schon bald, wenn die Untere Zahlbacher in die Binger Straße mündet.

Die Radler werden jetzt wieder auf einen engen Radweg geführt statt auf der Straße belassen zu werden. Und danach wird es richtig eng auf dem Radweg, da auch der Radverkehr an der Saarstraße (von der Universität her) hier ankommt, und dies alles im Bereich einer Kreuzung und einer Tankstellenzufahrt.

Der Kreuzung Binger Straße/Römerwall stellt dabei ein zusätzliches Ärgernis für den Radverkehr da. Die Grünphase für Radler ist ausgesprochen kurz, da sowohl der kreuzende Verkehr wie auch die entgegenkommenden Linksabbieger und die parallelen Rechtsabbieger abgewartet werden müssen. Trotz der getrennten Phasen stellen dabei die Rechtsabbieger ein hohes Gefährdungspotential für den Radverkehr dar.

Würde der Radverkehr dagegen auf die Binger Straße geführt, könnten Rechtsabbieger und Radverkehr ohne Probleme koexistieren.



*Gefährliche Kreuzung Binger Straße/Römerwall*

### **3.4 Einmündung Linsenberg**

Die nächste Gefahrenstelle folgt kurz dahinter, diesmal ohne Ampeln. Auch hier droht der Radlerin und dem Radler, die den markierten Weg nutzen, Gefahr durch Rechtsabbieger. Der Radverkehr hat Vorfahrt, Autofahrer müssten warten. Doch diese kalkulieren oft nicht ein, dass vom vermeintlichen Gehweg her ein Fahrrad sich mit – im Verhältnis zu einem Fußgänger – hoher Geschwindigkeit nähern kann.



*Kreuzung Am Linsenberg*

Wie statistisch längst erwiesen, gaukelt das relativ beeinträchtigungsfreie Nebeneinander von Rad- und Autoverkehr bei einem auf dem Bürgersteig geführten

Radweg eine Sicherheit vor, die sich spätestens ins Gegenteil wendet, wenn Abbiegevorgänge ins Spiel kommen.

### 3.5 Kurzer Blick auf die gegenüberliegende Seite

Wir fahren ja gerade Richtung Innenstadt und beobachten die Problemstellen auf dieser Seite. Ein kurzer Blick auf die andere Straßenseite lässt erahnen, dass es den Radlern, die aus der Stadt kommen, keineswegs besser ergeht.

Das Foto zeigt die Einmündung der Wallstraße, an denen die Radfahrenden nicht in einem Zug über die Ampelkette kommen. Ein ähnliches Los (ihnen vorherbestimmt durch die Verkehrsplanung) wird ihnen gleich nochmal zuteil, wenn sie kurz die Saarstraße überqueren wollen, um in die Untere Zahlbacher zu gelangen.



*Blick zur Einmündung der Wallstraße*

### 3.6 Route Bahnhof West – Innenstadt

Unser Weges zurück zur Ludwigsstraße führt uns weiter auf dem Radweg an der Binger Straße entlang zur Großen Bleiche. Dort biegen wir nach rechts in die Umbach ein. Das ist nicht einfach, wie schon bei einem anderen Radroutencheck festgestellt:

Der Radweg, der weiterhin auf dem Bürgersteig geführt wird, obwohl hier reger Fußgängerverkehr herrscht, bietet eigentlich keine Möglichkeit zum Rechtsabbiegen.

Wenn Rad-Grün ist, haben auch die Fußgänger Grün, und es ist kein Durchkommen. Wenn dagegen Grün für den rechts abbiegenden Autoverkehr signalisiert wird, ist eigentlich Rad-Rot – aber vielleicht gilt es ja nur für die Geradeausfahrt.

Dazu kommt, dass kein Wartebereich für den rechts abbiegenden Ratverkehr existiert (und eigentlich auch kein funktionierender für den Geradeaus-Radverkehr):



*Ecke Große Bleiche/Umbach (Foto vom 2. Radrouten-Check)*

Nach Passieren der Großen Langgasse erreichen wir wieder die Ludwigstraße. Die Sicherheit für den Radverkehr auf Umbach und Großer Langgasse haben dabei seit dem letzten Radrouten-Check zugenommen, da Tempo 30 angeordnet ist. Jetzt fehlt noch, dass die Radwegebenutzungspflicht auf dem verbliebenen Teilstück aufgehoben wird.

#### **4 Fazit**

An vielen Stellen wäre es ein spürbarer Gewinn für den Radverkehr in Mainz, wenn im Alltag sichere und gut zu fahrende Routen konsequent ausgezeichnet und markiert würden.

An etlichen Stellen muss dafür allerdings der Verkehrsraum umgestaltet werden und vor allem, die Erwartungshaltung beim Autoverkehr transformiert werden: Wenn Radrouten existieren sollen, die es erlauben, dass der Radverkehr in sicherer Weise einen relevanten Anteil des Verkehrs in der Innenstadt und zu den Vororten übernimmt, darf er nicht – in einen oftmals gar nicht real vorhandenen Zwischenraum – zwischen Fußgänger- und Kraftfahrzeugverkehr gequetscht werden. Sondern entweder muss dem Autoverkehr Raum genommen werden und dem Radverkehr wirklich eigener Platz auf der Straße gegeben werden. Oder, in der Regel sicherer, das beanspruchte Tempo des Autoverkehrs (das reale Tempo liegt ohnehin nicht höher) muss auf ein Maß reduziert werden, dass – wie es auch zu früheren Zeiten der Fall war – langsamere Fahrzeuge die Straße gefahrlos nutzen können, dürfen und sollen.

## 5 Nachtrag

Eine Mitarbeiterin der AZ radelte mit, ihr Bericht erschien am 24. 4. und ist auch online verfügbar:

<http://www.allgemeine-zeitung.de/region/mainz/meldungen/11894662.htm>