

Bericht zum 5. Mainzer VCD-Radrouten-Check Vom Hauptbahnhof über Finthen nach Ingelheim (15. 9. 2012)

1 (Nationaler) Plan und (lokale) Wirklichkeit

Wesentliche Grundvoraussetzung des Radverkehrs sind durchgängige und vor allem alltagstaugliche Radverkehrsnetze. Diese sollten alle wesentlichen Quell- und Zielpunkte verbinden.

Die Radverkehrsnetze sind vor Ort in sich konsistent und frei von Barrieren zu gestalten. Hierbei ist den Belangen des Radverkehrs hinsichtlich Sicherheit, Komfort und Schnelligkeit angemessen Rechnung zu tragen.

Diese beiden Sätze stehen, kaum zu glauben, im *Nationalen Radverkehrsplan 2020* der derzeitigen Bundesregierung

(<http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/89724/publicationFile/62136/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf>, S. 17 bzw. 18). Sie variieren das Motiv der Radroutenchecks. Wir forderten schon immer alltagstaugliche Radverbindungen, auf denen Fahrziele

- sicher,
- zügig
- und möglichst angenehm, ohne "Kampf" mit dem Autoverkehr und, wo es geht, auch gern ohne von den Abgasen des Autoverkehrs belästigt zu werden,

erreicht werden können.

Fragt sich allerdings, ob die Bundesregierung gewillt ist, den lobenswerten Worten auch Taten bzw. Finanzmittel folgen zu lassen. Oder in Wirklichkeit sich weiterhin auf den Fernstraßen ausbau orientiert. Obwohl *Peak Oil*, das finale Übersteigen der Ölnachfrage gegenüber dem Angebot und damit eine Preisexplosion von Öl und Benzin, unweigerlich kommen und Autofahren endgültig zum Luxus der Wenigen machen wird. Und den Schwarzen Peter des ungenügenden Ausbaus der Radverbindungen erhalten wieder mal die klammen Kommunen zugeschoben, die ohnehin an den auf sie abgeschobenen Gemeinschaftsaufgaben ersticken.

Ein interessantes Zahlendetail: Für die "lärmoptimierte" (und "natürlich" gleichzeitig verbreiterte) Neugestaltung von 330 m Autobahnstrecke in Mainz-Hechtsheim standen 85 Millionen Euro zur Verfügung. Dies ist mehr als der Bund jährlich *im ganzen Bundesgebiet* für Radverkehrsinvestitionen aufwendet (und dieser Haushaltsansatz ist von Kürzungen bedroht).

Angesichts der herrschenden Prioritäten ist es erforderlich, den Finger bzw. die Räder auf die Wunden des Radverkehrsnetzes zu legen/stellen. Also sich konkret

anzuschauen, wie die Radverkehrsverbindungen vor Ort aussehen, aktiv zu werden und dafür einzutreten, dass die Interessen des Veloverkehrs nicht immer weiter unter die (Auto-) Räder kommen.

In diesem Sinn: Gegenstand des 5. VCD-Radroutenchecks am 15.9. war die Radverbindung Hauptbahnhof Mainz – Finthen – Ingelheim.

2 Am Start

Zum Start treffen sich fünfzehn radfahrbegeisterte Mainzerinnen und Mainzer am Hauptbahnhof. Auch Prominenz findet sich ein: Tabea Rößner, Bundestagsabgeordnete der Grünen und bekennende Radfahrenthusiastin, stößt zu der kleinen Karawane, die unter Anleitung des VCD-Experten Rupert Röder den Weg erkunden will.



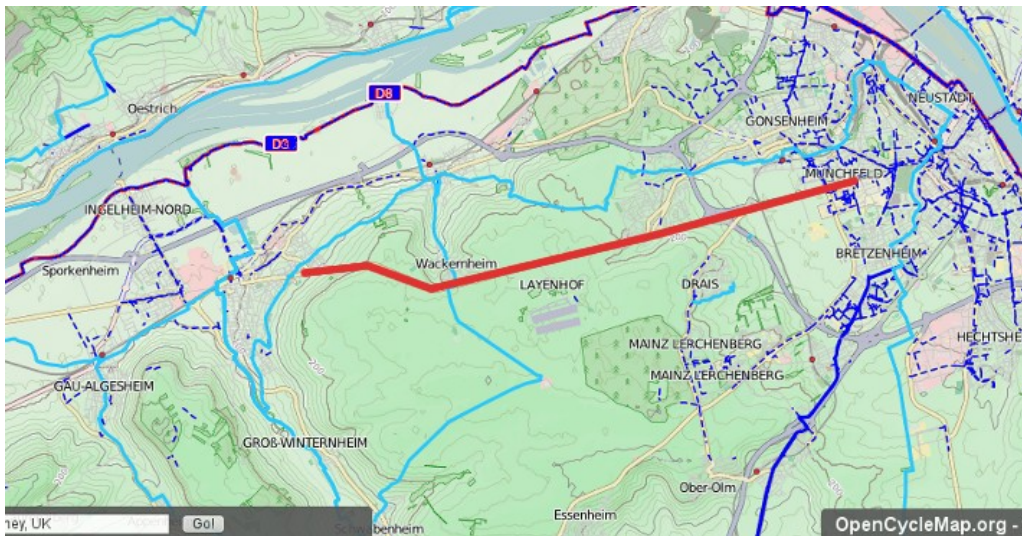
*Fahrtausrüstung mit Sicherheits-Klettbändern
(Foto: VCD Rheinhessen)*

Erste Beobachtung: Es gibt Radwegweiser am Bahnhof, die die Richtungen zu mehreren Vor- und Nachbarorten anzeigen, aber kein Schild verrät Ortsunkundigen, wie man eventuell nach Finthen fahren könnte. Und sogar wer Einheimische fragt, erhält oft den Tipp, eine Route über Gonsenheim zu suchen. Auch wenn dies sicherlich eine Option wäre, würde man dabei einen ziemlichen Umweg fahren.

Der folgende Kartenausschnitt verdeutlicht dies: Wie mit dem Lineal gezogen, führt die Straßenverbindung von der Innenstadt nach Wackernheim. Von da ist es auf der Straße auch nicht mehr weit nach Ingelheim. Ein Bogen über Gonsenheim (oder gar auf dem hellblau gezeichneten Landesradroutennetz oder dem violetten Rheinuferweg) würde die Fahrt erheblich verlängern. Die Straße nach Finthen ist freilich als Kfz-Straße ausgebaut. An das Anlegen einer parallelen Radschnellstrecke hat offenbar niemand gedacht.

Aber es gibt ihn doch: den Schleichweg nach Finthen, der fast parallel zur Autoverbindung verläuft. Wie wir auf dem Radrouten-Check erleben werden, ist er

allerdings nur mühsam aufzuspüren, zum Teil in schlechtem Zustand. Mit anderen Worten, er wäre dringend der Aufwertung zu einer komfortablen Mainzer Radroute bedürftig.



*Für Kfz geht es doch auch: Geradlinig nach Ingelheim
(Kartenoriginal: <http://opencyclemap.org>)*

3 Hauptstrecke mit Engpässen: Vom Bahnhof zur Universität

Die erste Etappe des Weges führt zur Universität.

Die Strecke Hauptbahnhof – Universität bildet wahrscheinlich eine der vielbefahrensten Mainzer Radrouten, da Studierende zu den Hauptradnutzern zählen. Es existiert hier eine (fast) durchgängig Radwegauszeichnung, allerdings mit den üblichen Problemen. Der Weg ist überall zu schmal für den kombinierten Rad- und Fußverkehr, erst recht natürlich für den Zweirichtungsradverkehr. Letztere ist z.T. erlaubt und ergibt sich an den anderen Stellen aus den hauptsächlichen Fahrausgangspunkten und -zielen fast zwangsläufig.

3.1 Einmündung Wallstraße

Direkt oberhalb des Hauptbahnhofs, unter der Straßenbrücke, finden wir eine Kreuzungssituation vor, die dem Radelnden ein mehrfaches Stopp and Go durch eine dreigeteilte Überquerung der Wallstraßeneinmündung aufbürdet. Der parallele Autoverkehr muss dagegen "natürlich" nur an einer einzigen Ampel potentiell stoppen.



Blick zur Einmündung der Wallstraße (Foto: VCD Rheinhessen)

Gefährlich wird die Situation dadurch, dass vom Hauptbahnhof aus gesehen die dritte Radampel (im Bild auf der linken Seite) noch Rot zeigt, wenn auch der Autoverkehr aus der Wallstraße schon Rot hat. Dies verführt die durch die dritte Ampel genervten Radler dazu, das Signal zu missachten. Dabei übersehen sie leicht, dass eine eigene Ampelphase dafür vorgesehen ist, dass PKWs aus dem Bahnhofsparkplatz ausfahren können. Gerade weil dies nur ab und zu und unerwartet geschieht, sind schwere Unfälle vorgezeichnet.

3.2 Streckenführung zur Universität

Außer dem schmalen Radweg die Saarstraße entlang existiert noch ein paralleler Fuß- und Radweg durch die seitliche Grünanlage, der recht angenehm zu befahren ist. Er ist allerdings an der Wallstraße schlecht zu erreichen und auch die spätere Zufahrt zu ihm müsste besser ausgezeichnet sein.

3.3 Wegeführung an der Uni-Kreuzung

Der Parallelweg durch die Grünanlage mündet kurz vor der Kreuzung Saarstraße/ Martin-Luther-King-Weg in den Saarstraßen-Radweg. Dort steht den Radfahrenden, so sie den Radwegmarkierungen folgen, wieder ein Kreuzungsmarathon bevor. Eigentlich will man nur schlicht nach links in die Albert-Schweitzer-Straße abbiegen. Wer den Markierungen folgt, hat dafür 1. eine Rechtsabbiegerspur zu überqueren (eigentlich mit Vorfahrt für den Radverkehr, aber sich darauf zu verlassen, könnte lebensgefährlich sein), 2. auf das Freisignal für die Überquerung des Martin-Luther-King-Wegs zu warten, 3. auf Grün auch noch für die Überquerung der Saarstraße zu warten. Der mehrminütige Vorgang wird zu vielen Tageszeiten weiter dadurch erschwert, dass an den Wartepunkten nirgends der Stauraum für die vielen ankommenden Fahrräder reicht.

Wir machen es auf unserer Tour anders. Statt den engen Radweg zu überfüllen, immerhin sind wir 15 Personen, wechseln wir auf die Straße. Dort stellen wir fest: Vor

der Autoampel ist ein Vorrangbereich für die Spurwahl der Radfahrenden eingerichtet. Das ist vorbildlich, wir können bequem vorfahren und uns einordnen. Interessant nur: Wer sich vorschriftsmäßig verhält und den Radweg nutzt, hat keine Möglichkeit, zu diesen Spuren zu gelangen – außer durch Rad-Flug oder Rad-Sprung, eine Fortbewegungsform, die zwar über mehrere Meter hinweg nur selten vorkommt, aber anscheinend der Radwegplanung oft zugrundeliegt.

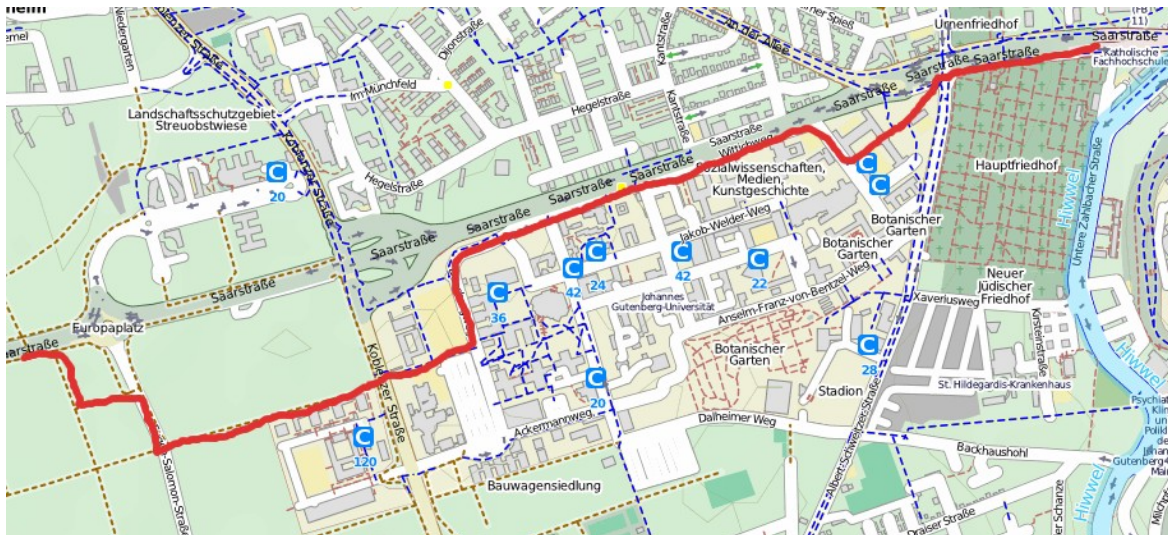


*Vorbildlich die Vorrangspuren für den Radverkehr, aber nur mit Rad-Sprung erreichbar
(Foto: VCD Rheinhessen)*

Sinnvoll wäre hier entweder, den Radverkehr von vorneherein auf der Straße zu belassen oder ihn mit einer Vorampel auf die Straße zu führen.

4 (K)eine Route durch die Universität zur Coface-Arena

Nach der erfolgreichen Einmündung in die Albert-Schweitzer-Straße folgen wir dem Standardweg der Studierenden. Wir wechseln auf das Gelände der Universität und fahren durch deren Eingangsportale in ihr etwas labyrinthisches Straßen- und Wegenetz. Unser Ziel ist die neue Fuß- und Radverkehrsbrücke, mit der die tiefliegende Koblenzer Straße ohne Ab- und Aufstieg überquert werden kann. Die Brücke ist allerdings anscheinend primär für den Fußverkehr von der Bushaltestelle an der Saarstraße konzipiert und nicht ohne weiteres von der entgegengesetzten Seite her der Uni findbar. Wir haben etwas Mühe, uns durch das Wegelabyrinth hindurchzuarbeiten. Der abgebildete Kartenausschnitt zeigt den vorzugsweise einzuschlagenden Weg, den wir nicht ganz treffen.



Der Rote Faden durchs Unilabyrinth (Kartenoriginal: <http://opencyclemap.org>)

Kurz hinter der Koblenzer Straße stoßen wir auf die Eugen-Salomon-Straße, benannt nach dem ersten Vorsitzenden des 1. FSV Mainz 05, der später von den Nazis vertrieben wurde. Linker Hand liegt in Rot weithin sichtbar das neue Stadion des Fußballvereins, die Coface-Arena. Wir fahren aber, mit leichtem Seitenversatz, geradeaus weiter auf die Wirtschaftsweg, die die Felder zwischen Bretzenheim und den Vororten weiter außerhalb erschließen.

5 Und es gibt sie doch: Route über die Felder nach Finthen

5.1 Durch die Wirtschaftsweg

Bei der Vielzahl der Wege sind wir verunsichert, ob wir uns noch richtig orientiert haben.

Wenig später kommt die Überraschung: Mitten auf unserer Route taucht auf einmal ein Radwegweiser nach Finthen auf, zwar etwas windschief, aber noch nutzbar. Wir wissen, dass wir nicht von der Richtung abgekommen sind und können beruhigt dem Weg folgen.



Der erste Wegweiser nach Finthen, mitten auf der Route (Foto: VCD Rheinhessen)

Die Ausschilderung hört aber so unvermittelt, wie sie begonnen hat, nach Kurzem wieder auf. Den weiteren Weg an den Ausfallstraßen vorbei und unter oder über Straßenüber- und -unterführungen finden wir nur dank intensivem Kartenstudium.

Die mitradelnde Bundestagsabgeordnete Rößner stellt zu Recht fest: "Wenn der Bund und das Land Autobahnen und überregionale Kfz-Straßen bauen und damit auch den Radverkehr unterbrechen und ausbremsen, dürfen an den klammen Kommunen nicht die Kosten für die ausgleichende Entwicklung und Beschilderung eines Radroutennetzes hängen bleiben."

5.2 Baustelle L 419

Das letzten dreihundert Meter nach Finthen haben wir das mulmigste Gefühl auf unser Tour: Wir müssen auf die L 419 fahren, die durch eine Baustelle eingengt ist. Hier kommen die Autofahrer fast direkt von der Autobahn an, es ist zu befürchten, dass ihre Geschwindigkeitswahrnehmung noch nicht einer Straße angepasst ist, auf der auf engem Raum auch Radelnde unterwegs sind.



Warten auf die Gelegenheit zum Einbiegen in die L 419 (Foto: Tabea Rößner)

Die gute Nachricht: Die Baustelle dient dazu, für 270000 Euro einen sicheren Radweg seitlich der Straße zu errichten. Die schlechte Nachricht: Es ist nicht zu erwarten, dass für seine Fortführung zu einer vernünftigen Radroute nach Mainz in absehbarer Zeit Mittel zur Verfügung stehen werden.



Blick auf die Baustelle (Foto: VCD Rheinhessen)

Das zweite Foto demonstriert auch eindrücklich, wie eng eine Straße von gewöhnlicher Breite wird, wenn seitlich nur ein schmaler Streifen für die Benutzung durch den Radverkehr markiert ist – und dass es da schon mal zu gefährlichen Kollisionen kommen kann.

6 Straßentrasse nach Ingelheim

6.1 Ortsdurchfahrt Finthen

Die weitere Fahrt auf der Kurmainzstraße durch Finthen verläuft problemlos. Tempo 30 – wie vom VCD grundsätzlich innerorts gefordert – wäre allerdings wünschenswert und würde die Sicherheit für die Radfahrenden spürbar erhöhen.



Kurmainzstraße Finthen (Foto: VCD Rheinhessen)

6.2 Auf dem Radweg entlang der L 419

Am Ortsausgang Finthen startet ein zur L 419 parallel verlaufender Radweg in hinreichender Breite, auf dem sich relativ komfortabel und sicher bis nach Wackernheim fahren lässt. Zum Glück ist er im Moment nicht durch landwirtschaftlichen Verkehr verschlammt. Das könnte zu anderen Jahreszeiten und bei anderen Wetterverhältnissen anders aussehen.

6.3 Irre-Führung des Radverkehrs von Wackernheim nach Ingelheim:

Bei der Ortsdurchfahrt Wackernheim ist, wie oft bei Radwegen, nicht so klar, wo die Radwegsführung endet oder beginnt.

Wirklich ärgerlich wird es aber am Ortsausgang Wackernheim. Dort weist ein Radwegweiser nach links in Richtung Ingelheim. Wer sich an ihn hält, fährt einen vermutlich beschaulichen Weg durch die hiesige Weinanbauregion, der allerdings bei Dunkelheit oder schlechten Wetterbedingungen schwierig zu verfolgen sein dürfte. Auf ihm beträgt die Entfernung nach Ingelheim über 5 km. Weil wir wissen, dass wir uns schon auf der Mainzer Straße befinden, die direkt zu unserem Ziel in Ingelheim führt, bleiben wir stattdessen auf der Straße und fahren geradeaus weiter. Nach Kurzem werden wir durch einen Wegweiser für den Autoverkehr informiert, dass es bis Ingelheim nur noch 1,5 km seien. Wir fühlen uns durch den Radwegweiser veräppelt: Wenn das Rad im Alltag genutzt wird und genutzt werden soll und nicht nur als Mittel für den Sonntagsausflug verstanden wird, kann es nicht angehen, dass die Radfahrenden auf einen Weg geschickt werden, der dreimal so lang ist wie der direkte, jedenfalls nicht, ohne dass die Alternativen klar ausgezeichnet und angeboten werden. Auf dem Kartenausschnitt ist die Schleife, die der Radweg geführt ist, in Blau zu sehen. Die L 419, in Gelblichweiß gezeichnet, führt direkt nach Ingelheim.



Radwegsschleife vor Ingelheim (Kartenausschnitt <http://opencyclemap.org>)

Leider hat die L 419 auf diesem Abschnitt keinen parallelen Radstreifen. Da auf Landstraßen die Kfz mit hohem Tempo fahren dürfen, wird das Radfahren zwischen und neben den Autos ausgesprochen unangenehm, insbesondere wenn sich Autos begegnen oder überholen.

Da es von Wackernheim nach Ingelheim vorwiegend bergab geht, legen wir aber die unangenehme Etappe rasch zurück.

7 Abschlussgespräch

Nur kurz hinter dem Ortseingang von Ingelheim erreichen wir den Zielpunkt der Tour, das Gut des Ökowinzers Arndt Werner, selbst langjähriges VCD-Mitglied, der uns zu Brezeln und Saft und einem Probiertglaschen auf seinen Hof einlädt – eine wunderbare Gelegenheit, nochmal über die Eindrücke von der Fahrt zu plaudern.



(Foto: VCD Rheinhessen)