

## **Bericht zum Radrouten-Check Stadt – Hechtsheim – Ebersheim am 13.11.2010**

Rupert Röder, roeder@didactools.de

Trotz laut Vorhersagen drohendem schlechten Wetter versammelten sich fünfzehn Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum "Radrouten-Check".

Das Motto lautete:

**Mainz könnte Radfahrstadt werden. Aber es ist noch viel dafür zu tun.**

In einer Stadt mittlerer Größe wie Mainz ist das Fahrrad häufig das Verkehrsmittel, das schnellstmöglich zum Ziel bringt. Ökologisch sinnvoll und der Gesundheit zuträglich ist die Nutzung des Fahrrads allemal. Damit möglichst viele Menschen alltäglich das Rad als Verkehrsmittel gern wählen, müssen die innerstädtische Fahrziele im Alltag

- **sicher,**
- **zügig**
- und möglichst angenehm und **stressfrei** (ohne Kampf mit dem Autoverkehr)

erreichbar sein.

Als innerstädtische **Radrouten** werden die Wege bezeichnet, die die Stadt in diesem Sinne für den Fahrradverkehr erschließen (sollen). Sie sollen insbesondere dem Ziel Rechnung tragen, dass die Nutzung des Rads nicht nur für den Schönwetterausflug attraktiv sein soll, sondern als **praktikable Alternative für die Wege des Alltags** empfunden werden kann. Das bedeutet insbesondere, dass **Radfahrer nicht als Verkehrsteilnehmer 2. Klasse** gelten dürfen, sondern ihrem Interesse an sicherer und zügiger Zielerreichung die gleiche Aufmerksamkeit zu gelten hat wie dem Autoverkehr.

Lobenswerterweise wurde in der Stadt Mainz im letzten Jahr eine Reihe von Radrouten ausgeschildert. Beim "Radrouten-Check" am 13.11.2010 war das Ziel, die Alltagstauglichkeit der Radverbindung Innenstadt – Hechtsheim – Ebersheim zu prüfen und ggfs. Verbesserungsvorschläge zu sammeln.

### **1 Allgemeine Feststellungen**

#### *1.1 Sichtbarkeit der Radroutenkennzeichnungen verbessern*

Die Radroutenkennzeichnungen sollten generell auffälliger sein. Bei Dunkelheit ist ein Großteil faktisch nicht zu finden, weil sie nicht im Lichtkegel einer Straßenlaterne

stehen und der schwache Lichtschein einer Fahrradlampe sie in der Regel ebenfalls nicht erreicht. Daher wurde schon der Vorschlag vorgetragen, die Pfosten großflächig mit Reflexfolien zu bekleben.

### *1.2 Innerörtliche Startpunkte markieren*

Die Routen sind zwar ausgeschildert, aber sie sind für den Ortsunkundigen nicht zu finden, weil an den eigentlichen Startpunkten der Wege (Hauptbahnhof, Innenstadt, Ortsteilzentren) keine Schilder bzw. Pläne angebracht sind.

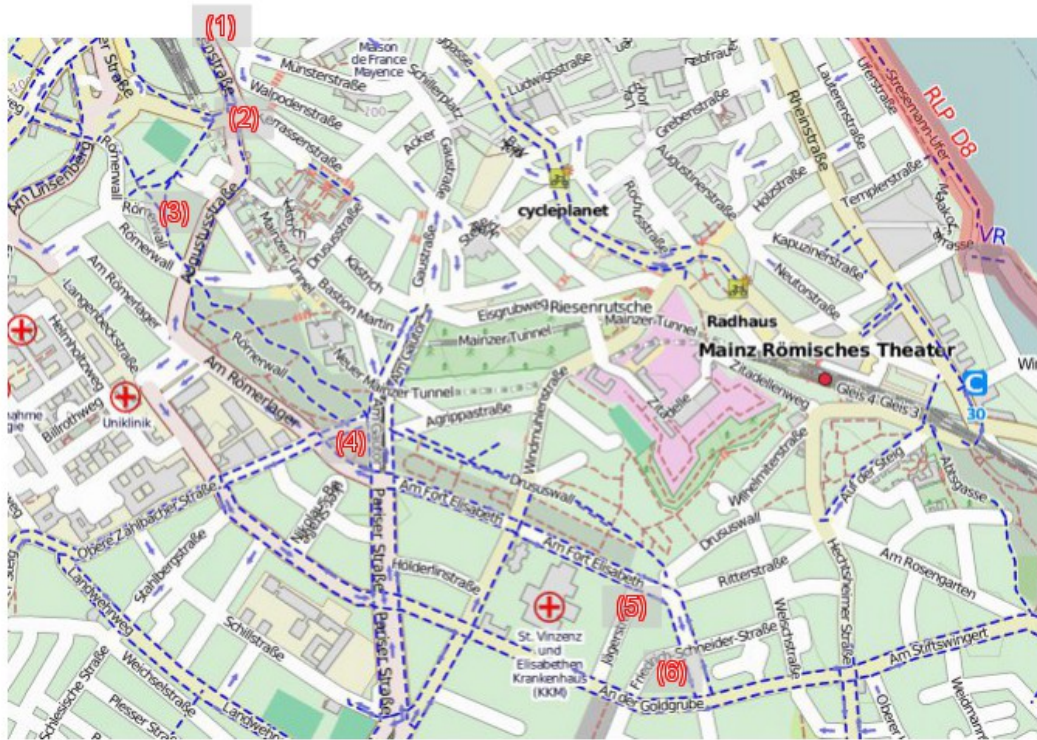
### *1.3 Ampelschaltungen fahrradfreundlicher gestalten*

Oft queren Radverbindungen gemeinsam mit Fußgängerwegen Straßen per "Drückampel". Für diese gibt es zwei Typen von Schaltungen:

- (1) Grünschaltung unmittelbar auf Anforderung (eventuell nach einer Karenz, wenn die Fußgänger/Radfahrerphase gerade geschaltet war). Diese Schaltung stellt ein faires Angebot für Fußgänger und Radnutzer dar. Leider werden solche Ampeln in den Abend- oder Nachtstunden oftmals komplett abgeschaltet; angesichts des weiterhin hohen Tempos der wenn auch wenigen passierenden Kfz ist die Querung dann oft gefahrvoll. Zur Nachtzeit könnten die Ampeln eventuell auch nur Anforderung aktiviert werden (analog zu manchen Schaltungen bei Straßenbahnengleisquerungen).
- (2) Grünschaltung nur im Rahmen der Taktung umliegender Autoampeln, sofern zusätzlich der Drücker betätigt ist. Wenn man kurz nach Beginn einer potentiellen Radfahrer-Grünphase an der Ampel ankommt, erhält man daher an diesen Stellen kein Grün, wenn niemand anderes zuvor den Drücker betätigt hat, und muss einen Ampelphasenwechsel abwarten – äußerst ärgerlich, insbesondere, da niemand einen Nutzen davon hat. Die so geschalteten Drücker könnten schlicht eingespart werden. Die mindeste Forderung ist, dass Fußgänger/Radfahrer-Ampeln stets grün zeigen, wenn es in die Taktung der Autoampeln passt. Vielleicht würde dies auch dazu führen, dass die betreffenden Ampeln von den Autofahrern seltener überfahren würden.

Generell ist bei der Planung der Ampelphasen die Situation des Radverkehrs stärker zu berücksichtigen. Wenn für den Autoverkehr eine "Grüne Welle" geschaltet ist, stört ein einzelner Halt von zwei Minuten weit weniger, als wenn ein Radfahrer an drei Ampeln die Ampelphase abwarten muss.

## 2 Feststellungen zu Etappe 1: Bahnhof – Oberstadt



Karte aus OpenCycleMap.org

### 2.1 Hauptbahnhof, (1) in der Karte

Für Ortsunkundige ist der Radrouten-Startpunkt nicht zu finden, an der zentralen Orientierungssäule fehlt ein Hinweis. Erst 100 Meter entfernt beginnt, sehr versteckt, die Auszeichnung. Wo übrigens der Hinweis auf die Verbindung nach Ebersheim fehlt und dafür eine, aber nicht die günstige Route nach Bodenheim beschildert ist.



## 2.2 Kreuzung Alicenstraße/Augustusstraße/Kupferbergterrasse

Die ausgeschilderte Wegführung weist nach rechts und führt über eine Fußgängerampel in den Beginn des Grüngürtels. Dieser Weg weist diverse Nachteile auf, u.a. ist er in der Dunkelheit schlecht beleuchtet (weiteres s. folgende Punkte). Mindestens alternativ sollte die Route über die Kupferbergterrasse/Drususstraße ausgeschildert sein.

## 2.3 Erster Wegweiser nach Ampel über Augustusstraße (auf der Karte (3))



Das Schild wird häufig als direkte Weisung nach links, auf den Radweg, missverstanden (soll dagegen ein Stück geradeaus und dann links bedeuten). Auch der weitere Weg durch den Park ist insbesondere bei Dunkelheit kaum zu identifizieren.

## 2.4 Erneute Kreuzung der Augustusstraße (4)

Die Route quert wieder die Augustusstraße, nochmals mittels einer Ampel, bei der mit langen Wartezeiten zu rechnen ist. Allein die beiden Querungen können mehrere Minuten Zeit erfordern.

## 2.5 Fichteplatz (5), Zielbestimmung



Am Fichteplatz befindet man sich ca. 400 Meter vom Schillerplatz entfernt und steht eigentlich am (Gau-) Tor der Innenstadt, die von hier auch relativ gut mit dem Rad zu erreichen ist. Das Schild weist einen jedoch zur Stadtmitte über den Hauptbahnhof, mit der Entfernungsangabe von 3,6 km (und vom Hauptbahnhof zur Innenstadt, die jedenfalls die faktische Stadtmitte bildet, gibt es keine gut fahrbare Radroute).

## 2.6 Fichteplatz (5), Überquerung



An dieser Stelle befindet sich bei Befolgung der Route wahrscheinlich die gefährlichste Straßenquerung auf dem Weg nach Hechtsheim. An einer sehr unübersichtlichen Stelle (Fahrbahnen nur zum Teil einsehbar wegen eines bepflanzten Mittelstreifens) ist auf den Autoverkehr aus drei Richtungen und relativ schnell anfahrenen Straßenbahnen aus zwei Richtungen zu achten. Definitiv keine Stelle, an der Kinder die Straße überqueren sollten. (Diesen neuralgischen Punkt berührt übrigens auch der

Radverkehr aus dem Grüngürtel von Weisenau auf dem Weg zur Innenstadt und zum Hauptbahnhof, hier ist dringend eine Veränderung angezeigt.)

### 2.7 Drususwall-Ende (4)

Bezeichnenderweise endet bei Google Maps der Weg hier im Nichts. In Wirklichkeit sind die letzten 30 m des schönen Parkwegs nicht asphaltiert, sondern nur mit Sand bestreut. Das hilft zwar bei leichtem Regen gegen Pfützenbildung, aber nach Starkregen sorgen diese wenige Meter dafür, dass Hose und Schuhe nicht mehr bürotauglich sind.



### 2.8 Ecke Ritterstraße/Drususwall (4)



An dieser Stelle liegt nahe, dass man der deutlich rot markierten Wegführung folgt und damit auf die linke Seite der (Neumann-) Straße gerät – um erstaunt den entgegenkommenden Radlern auszuweichen. Denn eigentlich soll man hier die Straße überqueren, um den Radweg rechts zu nehmen. Das ist aber, zumal bei Dunkelheit,

kaum zu erkennen. Empfehlenswert wäre hier, die rote Markierung zu verzweigen und auch über die Straße zu führen. Damit wäre auch den von links kommenden Autofahrern – die laut Verkehrsschild den Radfahrern Vorfahrt gewähren sollen, aber mangels Beleuchtung des Radwegs diese abends gar nicht sehen können – sehr deutlich signalisiert, dass hier ein kreuzender Verkehrsweg besteht.

Im Hintergrund befindet sich auf dem Foto auch der überflüssigste Radweg der Route, der ein kurzes Stück über den Gehsteig geführt wird – an einer Stelle, an der dies nach der aktuellen StVO nicht mehr geschehen sollte –, nur um dann an der dort nicht querbaren Straße "An der Goldrute" zu enden (Markierung (6) auf der Karte).

### 3 Etappe Oberstadt – Hechtsheim – Ebersheim

#### 3.1 Emy-Roeder-Straße



Am Ende des Kärcher Wegs stehen Radfahrer und Radfahrerinnen vor der Entscheidung, dem Radrouten-Schild über die Ampel zu folgen oder alternativ ein kleines Stück den Radweg an der Emy-Roeder-Straße zu nutzen. Ersteres ist bei Dunkelheit und bei winterlichen Verkehrsverhältnissen schwierig, da die Radroute über ein nicht beleuchtetes und im Winter nicht geräumtes Wegstück führt. Der Radweg an der Emy-Roeder-Straße besitzt allerdings auch besondere Tücken. Wie das Bild zeigt, wird sein Ende signalisiert, nur um fünf Meter dahinter wieder neu zu starten. Nach StVO müsste man für diese fünf Meter wohl auf die Straße wechseln. Für den Weg nach Hechtsheim sollte man allerdings hier direkt nach links abbiegen, da an der Stelle, an der eigentlich die Verbindung nach Hechtsheim abzweigt, ein Grünstreifen zu überqueren ist.

### 3.2 *Einfahrt nach Hechtsheim*



Vor der Einfahrt nach Hechtsheim werden Rad und Nerven durch eine Schotterstrecke geprüft, deren Beseitigung mit dem Ende der Tunnelbaustelle hoffentlich bald ansteht. Vielleicht wäre bei den 75 Millionen Euro, die der Tunnelbau kostet, aber auch ein Tausender übrig für die zwischenzeitliche Asphaltierung des Weges.

Gravierender erscheint, dass die Ausschilderung für die Radrouten-Nutzer nicht mehr weitergeführt ist. Der günstigste Weg zum Zentrum von Hechtsheim und weiter nach Ebersheim führt vor der Überquerung der Straßenbahngleise nach links. Den finden hier nur Ortskundige. Die anderen fahren über die nicht ungefährliche Tankstellenzufahrt geradeaus weiter – um dann allerdings im ebenfalls nicht mehr ausgeschilderten weitläufigen Randbezirk von Hechtsheim zu landen, wo sie nur mit Glück die richtige Richtung nehmen.

Auch im gesamten Ortsbereich von Hechtsheim fehlen Hinweise auf die Weiterführung des Weges.

### 3.3 *Militärstraße nach Ebersheim*

Ist man doch mit Glück auf der alten, vom KFZ-Durchgangsverkehr befreiten Straße nach Ebersheim gelandet, so findet man einen im Großen und Ganzen akzeptablen Weg vor. Manko ist vor allem der Schlamm, der durch die landwirtschaftlichen Fahrzeuge eingetragen wird.



Ortskundige wundern sich allerdings, dass sie die Abzweigung nach Bodenheim passieren, die ausgeschilderte Radroute jedoch einen anderen, viel längeren Weg weist.

### 3.4 Überquerung der Rheinhessenstraße

Der eigentliche Radweg quert nach der Militärstraße die Rheinhessenstraße, um dann nach einem kurzen Stück über die Felder Ebersheim zu erreichen.

Nur ist definitiv von dem Versuch abzuraten, jedenfalls bei schlechter Sicht oder starkem Verkehr, hier über die Straße zu kommen.

Stattdessen folgt man besser einem kurzen Stück Radweg nach links, wo eine Ampelquerungsmöglichkeit zur Töngesstraße nach Ebersheim besteht. Die Töngesstraße wirft die nächste schwierige Entscheidung auf: Mit dem Rad auf der Straße fahren, die nicht breit ist und von Autofahrern gern für kurze Sprints genutzt wird, oder sich auf dem engen Fußgängerweg bis zum Ortseingang von Ebersheim durchschlagen.

## 4 Fazit

Manches passt schon heute bei der Radroute Mainz – Ebersheim. An etlichen Stellen könnte freilich mit Liebe zum Detail einiges verbessert werden. Dann könnten mehr Menschen das Gefühl entwickeln, sich sicher, zügig und angenehm mit dem Rad durch Mainz bewegen zu können, und es würden sich mehr auch für die Nutzung des Rads entscheiden.

Auf der Check-Tour hat das Wetter schon mal mitgespielt. Allen Wetterbericht zum Trotz wurde die Check-Gruppe nicht durchnässt. Und sie ließ sich am Ende der Tour in Ebersheim einen Kaffee und den von einer ortsansässigen Bäckerei spendierten Streuselkuchen schmecken.

