

Bericht zum VCD-Radrouten-Check "Von der Stadt nach Mombach und zurück" (6. 8. 2011)

Rupert Röder, roeder@didactools.de

Wie schon beim ersten und zweiten Radrouten-Check haben wir auch beim dritten Glück mit dem Wetter. Trotz Regenankündigung und dementsprechend mitgeführter Regenschutzkleidung herrscht am letzten Samstag der Sommerferien angenehmes Radelwetter. Und trotz Noch-Urlaubszeit findet sich wieder ein gutes Dutzend Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum Radrouten-Check ein.

Diesmal dürfen wir auch lokale Amt- und Würdenträger(innen) begrüßen:

Katrin Eder, seit zwei Monaten Umwelt- und Verkehrsdezernentin der Stadt Mainz, nimmt persönlich an der Tour teil, um sich vor Ort und mit betroffenen Bürgerinnen und Bürgern mit der Radfahrtsituation zu beschäftigen. (Sie nahm übrigens auch schon am ersten Radrouten-Check teil, als ihr jetziges Amt noch nicht in Sicht war.) Helga Schmadel, Landesvorsitzende des Verkehrsclub Deutschland, schaut, was aus ihren täglichen Strecken in ihrem ehemaligen Wohnort Mainz geworden ist. Auch der Fraktionsvorsitzende der Stadtratsfraktion der Grünen, zugleich Mitglied im städtischen Verkehrsausschuss und Mitglied des Ortsbeirats Mombach, fährt mit. Ansgar Helm-Becker kann dabei einbringen, dass er als Taxiunternehmer "die andere Seite" des Verkehrs ebenfalls perfekt kennt.

Nebenbei eröffnet sich uns auch ein Blick in die vielfältige Zukunft des Radverkehrs: Helga Schmadel erprobt, wie Mainzer Radwege und ihr neues Liegerad zueinander passen.



Frau Schmadel auf (in?) ihrem Liegerad

Ein anderer Teilnehmer, Dr. Wolfgang Klee, nutzt die Gelegenheit zur Testfahrt für ein Rad mit Elektrohilfsantrieb (ein "Pedelec"). Mit Pedelecs erreicht man mit Motorhilfe eine Geschwindigkeit von 25 km/h. Auf vielen Strecken überholt man daher

"Normalradfahrer" locker. Das Pedelec von Dr. Klee ist sogar ein Moped-Äquivalent mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 40 km/h. Trotz des vorhandenen Zusatzantriebs gedenkt sein Besitzer allerdings, vorzugsweise mit Muskelkraft zu fahren. Für höhere Geschwindigkeiten als die üblichen 10 bis 20 km/h des Durchschnittsradlers sind die zur Verfügung stehenden Wege wohl nicht wirklich geeignet ...



*Dr. Klee vor seinem Pedelec
(rechts am Bildrand, erkennbar am Akku-Kasten)*

Pedelecs sind derzeit ein Renner auf dem Fahrradmarkt. Wenn sie sich in der Praxis einen ernsthaften Verkehrsanteil erobern oder auch breitspurigere Dreiradfahrzeuge (bzw. Räder mit z.B. Kinder-Anhänger) verstärkt genutzt werden, stellt sich die Problematik der Radverkehrswege noch einmal verschärft. Das den Fahrzeugen und dem Fahrverhalten angemessene Tempo fächert sich weiter auf. Überholvorgänge zwischen den Fahrrädern werden erforderlich. Kein Mensch will, unterwegs zur und von der Arbeit mit dem Pedelec, längere Zeit hintere Zeit hinter einem Freizeitradler herfahren, der es vielleicht auf seinem betagten Gefährt gerade mal auf 10 km/h bringt.

1 Zum Sinn des Radrouten-Checks

Zur Erinnerung: Das Motto unserer Zusammenkunft lautet

Mainz könnte und soll Radfahrstadt werden. *Wir schauen uns an, wie diesem Ziel näherzukommen ist.*

Innerhalb der Stadt ist bekanntlich das Fahrrad das Verkehrsmittel der Wahl, wenn es darum geht, schnellstmöglich von A nach B zu kommen.

Wie aktuelle Studien akribisch erhoben und nachgerechnet haben, bringt die Nutzung des Fahrrads obendrein noch Lebenszeit ein. Denn Radfahren ist gesund. So wiesen österreichische Forscher auf, dass, wer in Wien radelt statt mit dem Auto zu fahren,

sich über eine um mehrere Monate erhöhte Lebenserwartung freuen darf. Und spanische Wissenschaftler ermittelten, dass das öffentliche Fahrradverleihsystem in Barcelona durch die körperliche Aktivität der ca. 180.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer jährlich immerhin statistische 12,28 Todesfälle verhindert (der Gesundheitseffekt überwiegt bei weitem die leicht erhöhte Unfallgefahr).¹

Was hindert angesichts solcher Feststellungen am Umstieg aufs Rad?

Eine große Rolle spielt, dass Radfahren in der Stadt als gefährlich wahrgenommen wird (und oft auch ist, vgl. Abschnitt 5). Die Gesundheitsförderlichkeit der Radnutzung erscheint abstrakt, die Gefahr, von einem Autofahrer über den Haufen gefahren zu werden, steht beim Radeln ständig konkret vor Augen.

Ein großer Teil des Problems rührt daher, dass der Autoverkehr augenscheinlich Priorität bei der Gestaltung der Verkehrswege und -anlagen hat. In der Konsequenz erlebt man sich beim Radfahren immer wieder als hintangestellt und buchstäblich ausgebremst, wenn nicht akut gefährdet. Und während für den Autoverkehr ein bedarfsgerechtes Netz mit hohem Mitteleinsatz aufrechterhalten wird, sind für den Radverkehr gut geeignete Verbindungen oft nur schwer zu finden.

Damit möglichst viele Menschen alltäglich das Rad als Verkehrsmittel gern wählen, müssen die Verkehrswege, -anlagen und -regeln so entwickelt werden, dass die innerstädtische Fahrziele im Alltagsverkehr

- sicher,
- zügig
- und möglichst angenehm, insbesondere ohne "Kampf" mit dem Autoverkehr, erreichbar sind.

Mit den Radrouten-Checks testen wir wichtige Verbindungsstrecken in Mainz im Hinblick auf diese Kriterien, um Problemstellen aufzuzeigen und Verbesserungsvorschläge zu entwickeln.

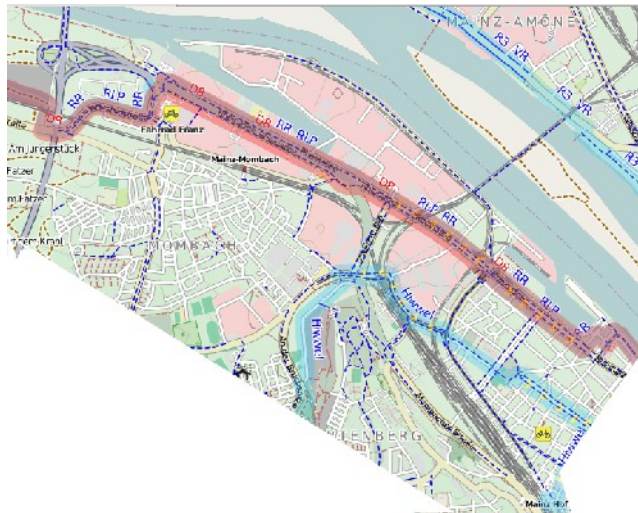
Nachdem wir bereits Routen in Richtung der östlichen Vororte Hechtsheim/Ebersheim sowie Weisenau/Laubenheim testbefahren haben², steht diesmal ein Trip in den Westen nach Mombach (und Ausblick nach Budenheim) an.

2 Wegfindung

Startpunkt des Radrouten-Checks ist wieder der Hauptbahnhof.

1 Vgl. Berichte in Spiegel-Online: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,753206-2,00.html> sowie <http://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/0,1518,779006,00.html> bzw. die Quelle <http://www.bmj.com/content/343/bmj.d4521.full>

2 Berichte sind nachzulesen auf der VCD-Seite <http://www.vcd.org/vorort/rheinhausen/themen/arbeitskreise/fahrrad/>



*Karte aus OpenCycleMap.org
(ganz im Süden der Hauptbahnhof, die möglichen Routen
nach Mombach sind andeutungsweise sichtbar)*

Wir starten wie üblich mit einer Diskussion des Weges, den wir nehmen können. Es stellt sich heraus, dass mindestens vier verschiedene Wegführungen existieren, die jeweils von einzelnen von uns bevorzugt würden, von denen jede allerdings auch mit gravierenden Nachteilen behaftet ist:

- (1) Route entlang der Mombacher Straße. Der Gehsteig ist freigegeben für den Radverkehr (früher als Radweg markiert), ist allerdings sehr eng, die Wegführung z.T. chaotisch. Die Nutzung der Straße wäre zu bevorzugen, da die Straßen hier relativ breit sind und der Autoverkehr deutlich geringer ist als auf der Rheinallee. Die Route erscheint allerdings von der Innenstadt aus etwas abgelegen, da erst der Bahnhof (auf Fuß/Radweg auf der Bahnhofsrückseite) zu umfahren ist.
- (2) Kaiser-Wilhelm-/Barbararossa-Ring-Route. Der Ring-Mittelstreifen war früher vorgeschriebener Radweg, ist jetzt noch freigegeben zur Radnutzung, allerdings viel zu schmal bei Nutzung durch Fuß- und Radverkehr in beiden Richtungen. Aber auch die Straße ist eng, so dass Radfahrer an etlichen Stellen nicht überholt werden können. Die unangenehme Folge sind (echt oder befürchtet) drängelnde Autofahrer im Rücken.
- (3) Eine Parallelroute zur Ring-Strecke durch die Neustadt. Definitiv nur bei bester Ortskenntnis der vielen Straßen der Neustadt findbar.
- (4) Route entlang der Rheinallee, ausgewiesene Radwege, aber teils schwierig, teils gefährlich zu fahren.

Eine Ausschilderung am Bahnhof entdecken wir mal wieder zunächst nicht. Sie existiert dennoch, ist allerdings unter dem Blätterdach eines Baums verborgen.



Wegweisung u.a. nach Mombach am Mainzer Hauptbahnhof

Das nicht zu findende Schild verweist auf Weg (2). Der Rheintourismus wird dagegen auf Weg (4) geführt.

Wir entscheiden uns, auf dem Hinweg die bestbekannte Route (4) zu testen und für den Rückweg uns von Ortskundigen die Route (3) zeigen zu lassen.

3 (K) ein Weg zur Rheinallee

Leider ist der Weg zur Rheinallee und damit auch zur Rhein-Radwander-Route nicht ausgeschildert. Radtouristen, die am Bahnhof ankommen, dürften ziemlich hilflos vor der Aufgabe stehen, zum Rhein oder zu den Mainzer Sehenswürdigkeiten zu gelangen.

Die verkehrsmäßig besten Wege an den Rhein führen durch die Mainzer Neustadt. Dort benötigen Ortsunkundige allerdings dringend eine Wegweisung.

Zu empfehlen wäre Touristen, dass sie an der zeithistorisch wichtigen und architektonisch beeindruckenden neu errichteten Mainzer Synagoge vorbei zum Rhein fahren. Das ist heute denn auch unser Weg.



Mainzer Synagoge (Quelle: wikipedia)

Von dort folgt die Route auf der Josefstraße weiter bis zur Rheinallee (und ggfs. zum Rhein).

Das folgende Foto zeigt, dass sich für uns an dieser Stelle ein Hindernis auftürmt. Vorschriftsgemäß müssten wir bei der Einmündung der Josefstraße in die Rheinallee, da wir uns Richtung Mombach weiterbewegen wollen, bei Grün auf den Radweg auf der gegenüberliegenden Seite der Rheinallee fahren. Der ist allerdings durch eine Bake von der Fahrbahn getrennt. Sollen wir, um der Radwegbenutzungspflicht Genüge zu tun oder auch aus Furcht vor dem Verkehr auf der Rheinallee, das Rad über die Absperrung heben? Anscheinend hat niemand eingeplant, dass aus der Josefstraße auch Radverkehr auf die Rheinallee einbiegt.



Kein (Rad-) Weg nach links

Oder doch? Es existiert tatsächlich eine vorschriftenkonforme Möglichkeit, die Rheinallee zu queren. Linker Hand weist ein kleines Schild darauf hin, dass die Brücke, die an dieser Stelle über die Rheinallee führt, auch als Radwegsführung zu begreifen ist. Die Brücke, die hier Hoffnung verheißt, ist tatsächlich eine lokale Berühmtheit. Es

handelt sich um die "Grüne Brücke", die vom Architekten und Künstler Dieter Magnus konzipiert wurde mit dem ausdrücklichen Ziel, die Zerschneidung der Stadt durch eine Hauptverkehrsachse mittels einer menschenfreundlichen, begrünten Hochtrasse als Verbindung abzumildern.



Auffahrt zur Grünen Brücke

Bei allem Respekt vor Zielsetzung und Architektur der Brücke – für eine Alltags-Radroute hilft sie nicht wirklich weiter. Fahren bzw. das de facto erforderliche Schieben über die Brücke würde eine Umweg von ca. 5 Minuten bedeuten. Dies verträgt sich mit einer Spazierfahrt, aber nicht etwa mit dem täglichen Weg zur Arbeit.

Im Ergebnis zögern wir nicht und biegen aus der Josefstraße auf die Auto-Fahrbahn der Rheinallee ein, um dann 50 m später auf den Radweg zu wechseln. Das stellt natürlich kein wirkliches Problem dar. Aber auch nur, weil wir dank Ortskunde wissen, dass die Begrenzungsbake gleich enden wird und wir nicht dauerhaft auf der Rheinallee werden fahren müssen.

4 Am Zoll- und Binnenhafen: Halten für keine Autos und eine interessante Wegweisung

Die Rheinallee entlang ist auf jeder Seite ein Fahrradweg ausgezeichnet. In unserer Richtung erwarten uns nur die kleineren Tücken, die Radwege zu bieten haben. Der Weg ist schmal. Die Wurzeln der eigentlich angenehm Schatten spendenden Alleebäume lassen den Weg zur Holperstrecke werden. Zudem begegnen uns immer wieder Radler. Theoretisch ist das Nutzen des Weges in die andere Richtung nur auf Teilen des Weges zulässig. Um aber immer auf die "richtige" Seite zu kommen, müsste man ggfs. Umwege von mehreren hundert Metern bis zu einer geeigneten Ampelkreuzung plus mehrfaches Warten auf Grün absolvieren. Das passt nicht zum Wunsch auf zügiges Vorankommen.

Unsere kleine Karawane kommt ins Stocken, als wir die Straße "Am Zoll- und

Binnenhafen" queren wollen. Es handelt sich um eine typische mehrspurige Straßeneinmündung. An ihr müssen Radler bis zu dreimal warten, bis sie die 30 m zurückgelegt haben. Wobei der Stauraum vor den Ampeln nicht einmal für uns ausreicht, obwohl wir auch den abbiegenden Radweg Richtung Hafen versperren. Ansgar Helm-Becker macht darauf aufmerksam, dass wegen der Verlegung des Hafensbetriebes die Straße, an der wir warten müssen, fast gar nicht mehr genutzt wird. Es ließe sich daher ohne Probleme eine Bedarfsschaltung installieren, die nur wenn tatsächlich ein Kraftfahrzeug vom Hafen kommt, eine Grünphase eintaktet. Im Normalfall könnte dagegen das Signal den Rad- und Fußverkehr freigeben.



Freie Fahrt für Rad- und Fußverkehr wäre hier ohne weiteres möglich

Für Erheiterung sorgt das ungewöhnliche Schild, das wir an dieser Stelle in der nach rechts abzweigenden Straße erblicken.



Ungewöhnliches Schild mit interessanter Botschaft

In direkter Ansprache an die Radfahrer wird diesen mitgeteilt, dass der Radweg, der hier zum Hafen führt, dort ende. Das stimmt allerdings nicht wirklich. Am Hafen befindet sich der Ausgang zur Kaiserbrücke, über die man die Wiesbadener Rheinseite radelnd erreicht. Eigentlich handelt es sich um die angenehmste Radverbindung zwischen Mainz und Wiesbaden (trotz der Treppen am Beginn und Ende der Brücke mit gänzlich unzureichender Rad-Rille). Wahrscheinlich ist aber für den wahren Mainzer ein Weg nach Wiesbaden schlicht kein Weg.

Wer dennoch nach Wiesbaden möchte, der wird zur Strafe durch einen Wegweiser, den wir kurz darauf an der Rheinallee passieren, zur Schiersteiner Autobahnbrücke geschickt (wo ebenfalls eine Treppe auf den Radler wartet). Wer diesem Schild folgt, fährt einen gehörigen Umweg, der sich als reichlich unangenehm erweist. Und am Ende landet man, wie der Brückename andeutet, in Wiesbaden-Schierstein und damit in erheblicher Entfernung vom Wiesbadener Zentrum, wohin man ja vermuten könnten, durch einen Wegweiser "Wiesbaden" geleitet zu werden.

5 Entlang der Rheinallee: Auf der einen Seite zu schmal, auf der anderen richtig gefährlich

Für uns stimmt die Richtung, wir folgen weiter dem Radweg die Rheinallee entlang.

Fragt sich nur, wo eigentlich der Radweg ist. An manchen Stellen verschwindet mangels Platz die Auszeichnung für die Radfahrer. Gut, dass gerade keine Fußgänger unterwegs sind und wir fahren können.



Kein Radweg

Aber selbst bei markiertem Radweg ist die Breite so gering, dass bei Einhaltung der Spur ein Liegerad – oder ein Kinderanhänger – gefährlich nahe an den Straßenrand käme.



Kaum Radweg

Doch, es stellt sich heraus: der Weg, den wir weiterfahren, ist sogar ein Zweirichtungs-Radweg mit einer klar unzulässigen, deutlich zu geringen Breite (Regelbreite Zweirichtungs-Radweg 2,50m, Mindestbreite 2,00 m). Ausgerechnet dieser Weg darf sich mit der Kennzeichnung als Rhein-Radwander-Weg (RLP Radroute D8) schmücken. De facto empfängt die Stadt die aus Richtung Ingelheim ankommenden Radtouristen mit einem unfreundlichen Akt.



Zweirichtungs-Radweg?

Auf der anderen Seite der (freilich über weite Strecke nicht überquerbaren) Rheinallee existiert auch ein Radweg. Der ist aber nicht nur unkomfortabel, sondern wegen der vielen Abzweigungen und Einmündungen von und zur Rheinallee (auf der schnell gefahren wird) wirklich lebensgefährlich.

Zu dem Zeitpunkt, als dieses Protokoll schriftlich niedergelegt wird, gibt die Tagespresse einen Polizeibericht wieder:³

³ <http://www.allgemeine-zeitung.de/nachrichten/polizei/11136405.htm>; vgl. auch http://www.mainzer-rhein-zeitung.de/mainz_artikel,-Radfahrer-stirbt-bei-Unfall-in-der-

06.09.2011 - MAINZ

Ein 25-jähriger Radfahrer ist ... gegen 15 Uhr bei einem Unfall an der Mainzer Rheinallee ums Leben gekommen. .. war der junge Mann aus dem Mainzer Stadtteil Mombach auf der Rheinallee unterwegs, als ihn ein 39-jähriger Autofahrer ... offenbar beim Abbiegen übersah und erfasste.

Durch die Kollision stürzte der Radfahrer und zog sich so schwere Verletzungen zu, dass er noch an Ort und Stelle verstarb. Der Autofahrer erlitt einen schweren Schock ...

6 Mombacher Irr-fahr-garten

Unsere Tour geht zum Glück unfallfrei vonstatten. Am Ende der Rheinallee erreichen wir den Mombacher Kreisel. Wir versetzen uns hier nochmal in die Position des Radwanderers, der weiter Richtung Budenheim und Ingelheim fahren möchte. Erstaunlicherweise zeigt der Radwegweiser nun weg vom Rhein in Richtung Unterführung. Ob der Richtung, in die wir geschickt werden, wundert sich auch die Mainzer Verkehrsdezernentin.



Die Verkehrsdezernentin wundert sich

Die Ortskundigen wissen, dass die ausgewiesene Route unangenehm ist. Sie zeigen der Gruppe, wo sich stattdessen angenehm in Rheinnähe durch die Landschaft radeln lässt.

[Mainzer-Rheinallee- arid,301808.html](#)



Die Alternative: eine naturnahe Rhein-Route

Da es kurz zuvor noch heftig geregnet hat, warten auf dem romantischen Wegstück allerdings große Schlammpfützen auf uns. Insbesondere die Fahrerin des Liegerades wird etwas nasser, als ihr lieb ist. Über ein paar Meter Wegbefestigung würden sich die Radler hier freuen.



Mombacher Irrfahrten-Plan (Karte von <http://opencyclemap.org>)

Die Karte lässt erkennen, dass der (lila eingetragene) Landes-Radwanderweg nach dem kurzen Abstecher nach Mombach dann auf das gleiche Feldwegenetz führt, in das man auch auf dem Weg am Rhein gelangen kann.

Wir fahren jetzt aber, anstatt das Mainzer Stadtgebiet Richtung Budenheim zu verlassen, aus den Feldern wieder zurück nach Mombach (und gönnen uns an dem nun doch heiß gewordenen Tag im Eiscafé die fällige Erfrischung).

7 Auf schnellem Weg in die Innenstadt zurück

Für den Rückweg beschließen wir, keinen fragwürdigen Ausschilderungen zu folgen, sondern auf den Rad-Rat des Taximenschen Ansgar Helm-Becker zu hören:

Wir fahren die Mombacher Hauptstraße bis zur Kreuzung Zwerchallee. Von dort nutzen wir den linksseitigen Radweg in der (hier nicht erlaubten) Gegenrichtung, weil anders mehrere unübersichtliche Straßenquerungen anstünden. Wir passieren die Schottwerke und gelangen zum Bismarckplatz. Auch dort sind Ortsunkundige ziemlich verloren. Angeblich stehen dort Radwegweiser, die auf die von uns dann weiter gewählte Route Richtung Mainzer Neustadt zeigen. Gesehen haben wir sie nicht, schon der Einlass in den Neustadt am Bismarckplatz ist als solcher nicht zu erkennen.



Orientierungslos am Bismarckplatz

Vom Bismarckplatz geht es – ohne Hilfe durch Ausschilderungen – weiter durch die westliche Neustadt zum Goetheplatz, den wir diagonal queren. Dort stellen wir zur großen Überraschung fest, dass wieder Beschilderungen auftauchen und genau der Trampelpfad mitten durch die Wiese als offizieller Radwanderweg gewürdigt ist.



Radwanderweg im Goethepark

Kurz darauf, nach einer Fahrt von Mombach aus von nur ca. 10 Minuten, endet unsere kleine Tour ungefähr da, wo sie begann, in den Straßenschluchten der Neustadt. Wo es sich dank Tempo-30-Zone und durchgängiger Erlaubnis für Radler, Einbahnstraßen

in beide Richtung zu nutzen, gut fährt. Nur es ist wieder die Hilfe zu vermissen, die erklärt, wie man an den Rhein, den Bahnhof oder das Stadtzentrum gelangt, ohne sich im Netz der Neustadtstraßen zu verheddern.



Zurück in der Neustadt (kurz vor der Grünen Brücke)

8 Fazit

Insbesondere auf dem Rückweg haben wir festgestellt, dass es Wege nach und von Mombach gut, die sich im Prinzip gut mit dem Rad fahren lassen. Sie sind z.T. nicht ausgeschildert bzw. weisen Lücken in der (vorschriftenkonformen) Befahrbarkeit auf.

Dagegen ist von der Nutzung des relativ gut markierten touristischen Radwanderwegs von Mombach zur Innenstadt schon aus Gründen der Sicherheit dringend abzuraten. Die Stadt Mainz sollte eine auch für Radwanderer sichere und attraktive Alternativ-Route ausschildern. Anstatt dass die Besucher 4km am Gewerbegebiet der Rheinallee entlang geführt werden, könnten sie durch Mombach radeln (die dortige Gastronomie wird es danken). Entsprechend der von uns genutzten Route wären sie dann weiter in die Neustadt, z.B. zur Synagoge und dann zum Rhein, zu leiten.

Als Fazit stellen wir fest, dass die meisten von uns, obwohl Vielradler in und um Mainz, bei unserer Routenerkundung wieder vieles entdecken konnten, einerseits Problemstellen, andererseits aber auch interessante Wegführungen, die wir nutzen können.

So ist die Motivation hoch, demnächst mal wieder zu starten, um weitere Check-Route anzugehen bzw. -zufahren.

9 Nachtrag

Presseecho zum Bericht:

<http://www.allgemeine-zeitung.de/region/mainz/stadtteile/mombach/11032957.htm>