

Bericht zum Radrouten-Check Stadt – Weisenau – Laubenheim – (Hechtsheim) am 12.3.2011

Rupert Röder, roeder@didactools.de

Am ersten Tag mit Frühjahrs-Radelwetter versammeln sich ca fünfzehn Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum "Radrouten-Check".

Das Mantra des Radrouten-Checks lautet wieder:

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

Konkret:

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.

Nachdem im letzten Herbst die Radroute nach Hechtsheim und Ebersheim testbefahren wurde, nehmen wir uns jetzt die Radverbindung von Bahnhof/Innenstadt nach Weisenau/Laubenheim vor. Ziel ist wieder, die Alltagstauglichkeit der Radverbindung zu prüfen und ggfs. Verbesserungsvorschläge zu sammeln.



Karte aus OpenCycleMap.org

(die von uns gewählte Route bis zum Volkspark ist grün markiert)

1 Wegfindung

Startpunkt des Radrouten-Checks ist der Hauptbahnhof. *Obwohl es hier Fahrradwegweiser gibt (wenn auch so versteckt, dass sie beim ersten Checktermin nicht gefunden wurden), zeigt kein Schild eine Radroute nach Weisenau oder Laubenheim an.* Man muss sich schon ganz gut in Mainz auskennen, um dennoch einen Weg zu finden, der sich einigermaßen ohne Angst um Leib und Leben mit dem Rad fahren lässt.

Da die Mehrzahl der Vororte von Mainz etliche Höhenmeter über dem Rheinniveau liegen, gilt es bei der Wegplanung immer auch zu bedenken, wie die zu bewältigende Steigung am besten angegangen wird.

Wir erörtern vier mögliche Routen Richtung Weisenau:

1. Den Rheinuferweg nutzen bis Weisenau/Eisenbahnüberführung und von dort zum Zentrum von Weisenau hochfahren.
2. Die Stadt in der Längsachse (Bahnhofstraße/Gr. Langgasse/Weißliliengasse) durchfahren, in den Volkspark einbiegen, hier die allfällige Steigungsstrecke bewältigen und schließlich über die Göttelmannstraße Weisenau/Zentrum erreichen.
3. Starten wie nach Hechtsheim, also am Bahnhof die Alicenstraße nach oben nehmen und durch den Grüngürtel fahren, um anschließend über Drususwall, Am Rosengarten und Göttelmannstraße nach Weisenau zu gelangen.
4. Eine Kombination von 2. und 3.: In der Stadt bis in die Weißliliengasse fahren, von dort über den Fuß- und Radweg zur Zitadelle hochfahren, danach wieder über Rosengarten und Göttelmannstraße das Ziel ansteuern.

(1) scheidet aus Gründen der mangelnden Alltagstauglichkeit aus:

- *Vom Bahnhof ist der Rheinradweg relativ mühsam zu erreichen (ausgeschildert ist der Weg dorthin übrigens auch nicht wirklich, obwohl gerade diese Beschilderung für den Radtourismus wichtig wäre).*
- *Bei Messen am Rheinufer und auch bei schönem Wetter wegen der vielen Spaziergänger ist der an sich angenehm zu befahrende Rheinradweg weitgehend unpassierbar.*
- Die Bahnstrecke kann in Weisenau nur an einer einzigen Stelle gequert werden, so dass in Weisenau die meisten Ziele nur mit Umwegen erreicht werden können.

(2) wäre die schönste Route, *kann aber derzeit nicht konfliktfrei gefahren werden (Volkspark ist Fußgängerbereich).*

(3) könnte erwogen werden, stellt aber definitiv einen Umweg dar.

Wir wählen im Ergebnis Route (4); und begeben uns in das für Radelnde sehr schwierige Straßenumfeld des Mainzer Hauptbahnhofs.



2 Beobachtungen auf dem Weg vom Bahnhof bis zum Rosengarten

2.1 Vom Hauptbahnhof zur Großen Langgasse

Im Hauptbahnhofbereich ist Radverkehr insbesondere in Richtung der Innenstadt nicht wirklich vorgesehen. PKW-Verkehr startet ja tatsächlich nur wenig am Bahnhof. Mit dem Rad bildet der Bahnhof aber bei vielen Wegen eine wichtige Station. *Zwischen Bahnen, Bussen und parkenden Autos ist jedoch kaum ein sicheres Durchkommen mit dem Fahrrad möglich.*

Wir fahren durch die Bahnhofstraße zum Münsterplatz und sind froh, dass wir aufgrund unserer Zahl die Straße in ganzer Breite einnehmen. Als Alleinradler wäre die Sorge größer, an den Rand gedrängt zu werden und möglicherweise dann eine unangenehme Begegnung mit der Tür eines am Rand geparkten Kraftfahrzeugs zu machen.

Am Münsterplatz können wir auf den Radweg einbiegen, der von der Alicenbrücke zur Großen Bleiche führt. Das scheint zunächst ein unproblematischeres Radfahren zu verheißen. Die Übersichtlichkeit endet aber schon nach wenigen Metern an der Kreuzung mit der Großen Langgasse – in die wir ja abbiegen wollen. Hier finden wir den normalen Wahnsinn einer Wegführung vor, bei deren Planung der Radverkehr nicht wirklich berücksichtigt wird.



Folgende Probleme sind festzustellen:

- *Kurze Grünphase für den Radverkehr, lange für die Autos*
- *Wegführung und Ampelbedeutung unklar:*

Einen Radweg mit zugehöriger Ampel gibt es nur für geradeaus. Beim Abbiegen darf und muss man sich in die Autospur einfädeln. Da ist schon in der Theorie nicht so klar, an welche Ampel sich der Radfahrer zu halten hat. In der Praxis kommt man dem Autoverkehr in die Quere, wenn man sich ans Autogrün hält, und muss sich durch die Fußgänger durchschlängeln, wenn man auf Fußgänger- und Radfahrergrün wartet.

- *Der gemeinsame Wartebereich für Fußgänger und Radfahrer ist, wie an vielen ähnlichen Kreuzungen, viel zu klein.*

Fazit: Eigentlich hilft hier nur, den Radverkehr konsequent auf die Straße zu holen, statt zu versuchen, ihn in den Fußgängerbereich abzuschieben.

Anmerkung: Schon seit etlichen Jahren ist angedacht, eine Radverbindung vom Bahnhof zur Großen Langgasse über Schottstraße, die Parcusstraße querend und dann weiter durch die (ev. zur verkehrsberuhigten Zone umgewandelte Gärtnergasse) zu führen. Der entsprechende Kartenausschnitt aus der Broschüre "Mainz setzt aufs Rad" der Stadtverwaltung aus dem Jahr 1988 (!) enthält eine entsprechende gestrichelt-schwarze Linie, die einen "mittelfristig geplanten" Weg darstellt. Von dieser Verbindung kann man zur Zeit nur träumen.



2.2 Große Langgasse

Die Große Langgasse/Weißliliengasse (auch Altstadttangente genannt) ist diejenige Haupttransversale durch die Stadt, die wenigstens im Prinzip für den Radverkehr geeignet ist. Andere innerstädtische Routen sind entweder ganz oder teilweise Fußgängern vorbehalten oder sind noch schwieriger bzw. gefährlicher für den Radfahrverkehr (die Rheinstraße ist überörtliche Durchgangsstraße).

Das folgende Bild kann als Vision gedeutet werden: Würden die Bedingungen für den Radverkehr in Mainz so verbessert werden, dass z.B. 20 Prozent der innerstädtischen Weg mit dem Rad zurückgelegt würden, so würde während etlicher Zeiten am Tag der Radverkehr eine komplette Spur in der Großen Langgasse einnehmen:



Um den steigenden Radfahrbedürfnissen gerecht zu werden und ihnen buchstäblich Raum zu geben, sollte die Große Langgasse umgestaltet werden:

- *Sie sollte als Tempo-30-Bereich eingerichtet werden.*
- *Die Konfliktsituation mit den parkenden Autos ist zu entschärfen.*

2.3 Weißliliengasse

Das relativ entspannte Vorwärtskommen der Gruppe auf der Großen Langgasse findet kurz darauf schon wieder ein Ende. Es beginnt ein sog. Radweg, auf dem sich Fußgängerströme und Radverkehr mehrfach vermischen und wechselseitig behindern (nur der Autoverkehr darf eine ungestörte Bahn für sich haben):



In der Weißliliengasse besteht dann zwar noch weiterhin eine Radwegbenutzungspflicht, aber der sog. Radweg ist vielfach eingengt, zugestellt und anderweitig genutzt, so dass ein ungefährdetes und nicht gefährdendes Fortkommen mit dem Rad oft kaum noch möglich ist. Schon gar nicht ist die Wegführung auf höhere Kapazitäten ausgerichtet.



2.4 Zur Zitadelle

Wir verlassen die Weißliliengasse und beginnen den Aufstieg zur Zitadelle, indem wir den kombinierten Fuß- und Radweg hinter dem Eisgrubbräu hinauffahren. Zum Glück ist gerade kein Gegenverkehr, für einen Fuß- und Radweg in beide Richtungen ist der Pfad sehr schmal. Oben angekommen, stellen wir fest: Der Weg setzt sich zwar fort,

aber erst jenseits der Straße, die an diesem Punkt kaum überquerbar ist. Faktisch soll man wohl zur Ampel 50 m weiter gehen/fahren. Auf dem Rad eigentlich kein Problem, da fehlt dann allerdings der Radweg. Und zu Fuß ist der Umweg für die, die zur Zitadelle wollen, schon ziemlich lästig.



2.5 Salvatorstraße/Rosengarten

Nachdem wir die Zitadelle passiert haben, befinden wir uns auf der Salvatorstraße, ein für den Radverkehr ziemlich unangenehmes Wegstück, da deutlich ansteigend und ohne Radspur. Wir biegen nach links zum Rosengarten ab, wie jedes ungeschützte Linksabbiegen keine angenehme Aktion.



3 Weisnauer Eindrücke

3.1 Göttelmannstraße

Es ist gut, dass in der Göttelmannstraße die aktuelle Rechtslage schon umgesetzt ist, dass eine Radwegbenutzungspflicht nur festgelegt werden kann, sofern dies durch

eine spezifische Gefahrenlage konkret begründet wird. Der seitliche Radweg, der an etlichen Stellen in einem schlechten Zustand ist, immer wieder unübersichtliche Wegausfahrten kreuzt und dessen Benutzung gefährlicher ist als die Nutzung der Straße, darf daher gemieden werden. Allerdings sehen dies Autofahrer oft nicht ein und versuchen, Radler auf die Radwege zu schicken.



Um sich derlei Konflikten nicht auszusetzen, wechseln etliche mit ihrem Rad lieber gleich auf den holprigen Pfad neben der Straße.

Auch unsere Gruppe ist, wie das Foto zeigt, in ihrem Verhalten gespalten.

Anstelle eines Radwegs auf dem Gehsteig wäre eine breite Radspur (Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen) auf der Straße vorzuziehen, wenn die Gesamtbreite hierfür reicht. Immer noch besser als die gegenwärtige Situation wäre, wenn die Autoparkplätze in den Bereich des jetzigen Radwegs verschoben würden, so dass die Straße unstrittig sowohl dem Radverkehr wie auch dem Autoverkehr dient und dabei genügend Platz auch für das sichere Überholen eines Radlers durch ein KFZ bietet.

3.2 Weg-Ver-Weiser

Eine Beobachtung am Rande: Schon beim ersten



Radrouten-Check im November 2010 wurde festgestellt, dass die Ausschilderung nach Bodenheim fragwürdig ist. So auch hier: Die beiden Wegweiser, die an der Göttelmannstraße stehen, zeigen in entgegengesetzte Richtungen, obwohl Bodenheim eigentlich auf dem Weg nach Nierstein liegt.

3.3 Tanzplatz

Der Weisenauer Tanzplatz ist unser Etappenziel. Wir steuern ihn in einer steilen Abfahrt auf Heiligkreuzweg/Langgasse an. Der Genuss der Abfahrt wird durch die Unübersichtlichkeit der Straße mit potentiell hohem Gefährdungspotential für den Radverkehr arg gemindert.

Zum Glück sind wir ortskundig: Die Abfahrt zum Tanzplatz, die nicht etwa für Radfahrer verboten ist, sondern die Zufahrt zum Rheinradweg darstellt, ist von der Wegführung her unauffällig und ist auch nur fast unsichtbar markiert.



4 Rheinradweg mit Handicaps

Vom Tanzplatz starten wir Richtung Laubenheim.

Die eindrucksvolle Straßen- und Bahnüberführung, die vom Tanzplatz ans Rheinufer führt, lässt uns das Rheinpanorama, in das wir gleich eintauchen werden, zuerst einmal von oben bewundern.



Dass der weitere Weg trotz seiner Schönheiten auch Tücken aufweist, darauf deutet seine Beschilderung am Winterhafen hin (die wir auf unserer Tour nicht passiert haben). Der international verständliche Wegweiser, der dort zusammen mit der Radwandermarkierung zum Radeln einlädt, wird einen Meter daneben konterkariert durch die (nur deutsch betexteten) Schilder "Betriebsweg, Benutzung verboten", "Frei für Fußgänger, Radfahrer u. Anlieger auf eigener Gefahr", "Astbruchgefahr" sowie das Sackgassenschild (das bislang nicht durch das neue Schild mit Hinweis auf einen weiterführenden Radweg ersetzt ist):



Probleme bereiten aber nicht nur wetter- und naturbedingte Gefahren wie drohender Astbruch oder, dass der Weg, wenn der Rhein über die Ufer tritt, unter Wasser steht. Sondern auch sonst steht die Alltagstauglichkeit des für den Sonntagsausflug

durchaus reizvollen Wegs in Frage:

4.1 Schwierige Kreuzungen mit Werksverkehr

Der Weg führt hinter Weisenau bald am ehemaligen Weisenauer Zementwerk vorbei. Die eigentliche Produktion wurde vor ein paar Jahren eingestellt, der kreuzende Werksverkehr ist, falls überhaupt noch vorhanden, sehr selten geworden. Die Schilder "Radfahrer bitte absteigen" hängen aber immer noch da und werden als pure Ignoranz gegenüber den Bedürfnissen der Radler, die die Strecke schnell durchfahren wollen, empfunden.



4.2 Weg zu schmal

An vielen Stellen reicht die Wegbreite nicht, um in angemessenen Tempo radeln zu können, insbesondere, da der Weg auch von Joggern und Spaziergängern gern genutzt wird. Schon ein einzelner Radler benötigt die Wegbreite fast für sich.



4.3 Weg nicht dunkelheitstauglich (1)

Eine Radroute soll nicht nur bei strahlenden Sonnenschein - wie wir ihn bei unserer

Tour zum Glück genießen können -, sondern auch bei Regen und bei Dunkelheit, vernünftig nutzbar sein. Davon kann beim Rheinradweg, immerhin die derzeit praktisch alternativlose Radverbindung zwischen Weisenau und Laubenheim, nicht die Rede sein.

An etlichen Stellen insbesondere neben dem ehemaligen Zementwerk ist die Szenerie düster, selbst bei hellem Tageslicht. Bei schlechtem Wetter und Dunkelheit ist man ausgesprochen froh, solche Strecken schnell hinter sich zu lassen.



4.4 Weg nicht dunkelheitstauglich (2)

Ein großes Problem bei schlechten Licht- und Sichtverhältnissen, insbesondere bei Fahrtrichtung von Laubenheim nach Mainz, ist die Ausschilderung. An der fotografierten Stelle ist der Start der Radverbindung bei Dunkelheit kaum zu finden. Und wenn man ihn verfehlt, landet man im Niemandsland eines Gewerbegebietes. Ähnliches gilt auch für die ganze ca. 1km lange Strecke vor diesem Punkt.



4.5 Kleine Irreführung inclusive

Vor der Unterführung unter der Autobahn werden die Nicht-Ortskundigen durch den abgebildeten Radwegweiser, sofern sie ihn bemerken und befolgen, für ca. 50 m auf den Gehsteig geleitet, um dann anschließend auf die Straße zurückzukehren.



4.6 Abstecher zum Bahnhof

Kurz vor Erreichen des Ziels führt unsere Route am Laubenheimer Bahnhof vorbei, der bekanntlich insgesamt eine Sanierung gebrauchen könnte. Ein Ortskundiger lenkt noch unseren Blick auf den Radständer am Bahnhof, dem sicherlich keiner von uns sein Fahrrad anvertrauen wollte – klassischer Fall eines Felgenkillers:



5 Fazit

Es hat Spaß gemacht, die Route zu fahren, insbesondere weil sich das Wetter von seiner besten Seite gezeigt hat und wir als Gruppe eine schöne Spazierfahrt hatten. In

entsprechend guter Stimmung erreichen wir das Ziel, den Marktplatz in Laubenheim.



Mit der Alltagstauglichkeit der von uns getesteten Strecke ist es allerdings nicht weit her. Für ein im Alltag attraktives Radeln ohne Stress-Situationen taugt die von uns gewählte Strecke aus der Stadt nach Weisenau nur begrenzt. Und die Strecke nach Laubenheim ist definitiv eine Strecke, die nur Hartgesottene bei schlechtem Wetter oder Dunkelheit fahren werden. Da sind definitiv Wünsche für die Schaffung – und Ausschilderung – besserer Routen offen.

Wir überlegen derweil schon mal, welche Route wir als nächste checken wollen.

6 Nachtrag: Vorschlag zur Wegführung und -gestaltung

Damit ist es nicht nur bei der Aufnahme von Mängeln und Problemen bleibt, haben Teilnehmer einen Vorschlag entwickelt, wie die Wegführung nach Weisenau und Bodenheim aussehen sollte und was dafür vorrangig baulich und organisatorisch zu entwickeln ist. Dies sei hier auch aufgenommen:

*Auswahl der geeigneten Vorzugsroute Hauptbahnhof/Innenstadt
Weisenau/Laubenheim*

Hauptbahnhof - Münsterplatz - Schillerstr (nicht Große Bleiche- Große Langgasse wie bei der Gruppenfahrt)- Ludwigsstr. - weißliliegasse - Holzhofstr - vorbei am Römischen Schiffahrtsmuseum - Eisenbahnunterführung - Durchfahrt auf breiter Allee durch den Stadtpark/Volkspark - Unterer Michelsbergweg - Jugendherberge - Otto-Brunfels-Schneise zur Göttelmannstr.

Diese Route bis zur Eisenbahnunterführung (genauer bis zur Ampelanlage vor dem Gebäude von DB/Schenker) und dort Übergang auf den Rheinferradweg ist auch die günstigste Variante für den Radverkehr in Richtung Laubenheim/Bodenheim und weiter.

Diese Route sollte bis zur Eisenbahnunterführung als Pilotprojekt für eine Fahrradstammstrecke in die erreichten Ortsteile initiiert werden. Sie sollte so gestaltet werden, dass sie den Erfordernissen eines sicheren Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer gerecht wird.

Vorrangige bauliche und organisatorische Veränderungen

1. Schaffung eines Radstreifens auf der Fahrbahn der Weißliliengasse und Holzhofstr für beide Richtungen anstelle des heutigen gefährlichen Kombiwegs Radfahrer/Fußgänger
2. Freigabe des unteren Teils der breiten Allee des Stadtparkes für Radfahrer. Der obere Teil vor dem Hotel Favorite bis zur Eisenbahnbrücke ist bereits freigegeben
3. Erneuerung des Fahrbahnbelages der Straße Unterer Michelsbergweg
4. Eindeutige Beschilderung der Route und zwar nicht nur mit dem grünen Fahrradsymbol, sondern mit Ziel- und Km-Angaben. z. B. Weisenau 2,7 km/Laubenheim 5,8km, und zwar in einer Weise, die auch bei Dunkelheit find- und erkennbar ist (z.B. durch Markierung der Schildmasten mit Reflexionsfolie).