

Konzept Radroute

Bericht zum 9. Mainzer VCD-Radrouten-Check

(4. 5. 2014)

Rupert Röder

(radverkehr.rheinhessen@vcd.org)

Inhaltsverzeichnis

1	Konzept "Radroute".....	1
2	Das Thema.....	2
2.1	Sinn und Unsinn von Radwegen.....	2
2.2	Radrouten.....	3
2.3	Radrouten finden und gestalten.....	3
3	Eine exemplarische Radroute.....	4
4	Etwas mühsamer Start unserer Tour.....	6
5	Eingang zum Drususwall.....	7
6	Drususwall-Ausfahrt.....	8
7	Querung "An der Goldgrube"	9
8	Fortsetzung der Fahrt über Ebersheimer Weg/Karcher Weg.....	10
9	Überquerung Emy-Roeder-Straße.....	11
10	Über Fahrradstraßen ins Zentrum von Hechtsheim.....	11

1 Konzept "Radroute"

Der neunte Radroutencheck hat noch ausgeprägter als die letzten Checks ein systematisches Thema und dient weniger der Erkundung einer Route. Denn noch ist in der Öffentlichkeit kaum angekommen, worum es beim Konzept "Radroute" eigentlich geht.



Einladungsposter zum VCD-Radrouten-Check

Daher beginnt auch dieser Bericht mit einer ausführlichen Vorstellung des Konzepts.

2 Das Thema

In der Öffentlichkeit und im Privaten ist noch viel zu viel davon die Rede, es würde an *Radwegen* mangeln. Damit wird aber der entscheidende Punkt verfehlt. *Radwege* im Sinne der StVO sind Wege, die Radelnden ausschließlich oder gemeinsam mit Fußgängern vorbehalten sind.

2.1 Sinn und Unsinn von Radwegen

Solche Wege *können* manchmal hilfreich sein, um Rad zu fahren, zum Beispiel über Land. Wenn sie aber dazu dienen, den Radverkehr auf schmale Seitenpfade der Fahrbahn abzudrängen und diese Radstrecken dann auch noch vom Autoverkehr gekreuzt werden, sind sie kontraproduktiv, oft ausgesprochen gefährlich.

Die in großer Zahl eingerichteten, nebeneinanderliegenden oder gar kombinierten Fuß- und Radwege auf dem Bürgersteig stellen zudem in sich eine permanente Problemsituation dar. Fußgänger sind nicht wie ein Fahrzeug physikalisch richtungsgebunden. Unversehens machen sie einen Schritt zur Seite, mitten in die Radspur. Von den Hunden, die manche Fußgänger mit sich führen, ganz zu schweigen. Andererseits fühlen sich die Fußgänger verständlicherweise gefährdet, wenn in wenigen Zentimetern Abstand ein Radler in seinem Normaltempo von 15-25 km/h an ihnen vorbei "rast".



Gefahrenstelle Gemeinsamer Fuß- und Radweg (Montage: Rupert Röder)

Wenn Radwege ihrem Anspruch gerecht werden sollen, zur Sicherheit des Radfahrens beizutragen, müssen sie getrennt vom Fußverkehr geführt werden und dürfen nur selten und nur in übersichtlicher Weise vom Autoverkehr gekreuzt werden. Solche Wege findet man nur bei Überlandstrecken oder in Gegenden mit weitläufigen Ortschaften. Unter beengten Straßenverhältnissen, wie sie in Mainz vorherrschen, sind sichere Radwege kaum möglich.

Mit gutem Grund sieht daher die aktuelle StVO als Regelfall vor, dass der Radverkehr auf der (Auto-) Fahrbahn stattfindet. D.h., er soll nicht mit einem blauen Gebotsschild auf einen sogenannten Radweg verwiesen werden. In Mainz sind deshalb schon an etlichen Stellen die blauen Schilder abgebaut worden, an weiteren Stellen wird dies folgen. Der Sinn ist, dass langsame Radler bei geeigneten Vorkehrungen eventuell auf dem Bürgersteig fahren können, schnelle aber besser nicht.

Manchmal kann man sich ja auch des Eindrucks nicht erwehren, die alten Radwegeplaner hatten nur im Sinn, dass sie wieder ein paar hundert Meter markieren und mit Schildern als Radweg auszeichnen durften, auch wenn dadurch kein Beitrag zu einem Weg mit der Bedeutung, er führt zu einem Ziel, geleistet wurde.

2.2 Radrouten

Das primäre Bedürfnis von uns Radelnden ist aber nicht, "irgendwie" auf einem Radweg zu fahren. Sondern wir wollen mit dem Rad *von einem Punkt A zu einem Punkt B* zu kommen, und dies

- *sicher*
- zumindest im Alltag auch *zügig*
- unter möglichst *angenehmen Bedingungen* (insbesondere nicht in Autoabgasen, keine unnötige Steigungen).

Was zur Erfüllung dieser Forderungen benötigt wird, wird eine *Radroute* genannt. Dies ist also eine für den Radverkehr taugliche und akzeptable Streckenverbindung. Sie führt tatsächlich in vernünftiger Weise "von A nach B".

2.3 Radrouten finden und gestalten

Eine Route *kann* gelegentlich auch über Radwege führen. Wesentlich interessanter für den Radverkehr sind oft Straßen, die parallel zu Hauptverkehrsadern des Autoverkehrs führen und über die das Ziel mit nur geringer Beeinträchtigung durch den Autoverkehr

unter vernünftigen Bedingungen erreicht werden kann.

Diese oft recht guten Verbindungen für den Radverkehr sind den im näheren Umfeld Ansässigen als "Schleichwege" bekannt. Nicht selten fehlt ihnen für eine ziemlich optimale Verbindung noch hier und da eine "Kleinigkeit": hier vielleicht eine geeignete Kreuzungsmöglichkeit für eine vielbefahrene Straße, dort ein Wegstück von wenigen Metern am (scheinbaren) Ende einer (Auto-) Sackgasse oder die Einebnung einer Holperstrecke.

Die *Radroutenplanung* muss solche Verbindungen aufspüren und dazu beitragen, dass sie für den Fahrradverkehr durchgängig erschlossen werden. Der VCD Radroutencheck versucht nunmehr schon seit vier Jahren, aus dem eigenen Erleben der Radelnden Beiträge zur Radroutenerschließung zu liefern.

Der Radroutencheck Nr. 9 soll aber, wie gesagt, vor allem dazu dienen, nochmal das grundsätzliche Anliegen in der Öffentlichkeit zu verdeutlichen.

3 Eine exemplarische Radroute

Wir wählen für die Fahrt eine Streckenführung, bei der wir anschauen können, wie eine Radroute beschaffen sein könnte, sozusagen das (im Großen und Ganzen) Wunschbild einer Radroute.

Interessant ist, dass der Radwegeplan der Stadt Mainz eine praktisch durchgängige Verbindung von Radwegen aus der Stadt nach Hechtsheim aufzeigt. Wer sie nutzt, fährt allerdings auf dem Gehweg oder auf den Seitenstreifen viel befahrener Hauptverkehrsstraßen. Obwohl diese Verbindung von Radroutenplanern auch als "schnellste Verbindung" gefunden wird, nimmt sie in Wirklichkeit sie wegen der vielen beampelten Kreuzungen, über die sie führt, in aller Regel mehr Zeit in Anspruch.



*Innenstadt – Hechtsheim,
Radwege-Verbindung (linke Karte, blau) vs. "unsere" Radroute (rechte Karte, rot)
Kartenbasis: openrouteservice.org bzw. openstreetmap.org*

Dem Routenplaner openrouteservice.org lassen sich noch mehrere weitere Verbindungen entlocken. Das automatische Verfahren des Planers kommt dabei zu kaum nachvollziehbaren Empfehlungen für Fahrten durch die Mainzer Topographie, je nachdem ob man die Option "bevorzugte Radroute" oder "Mountainbike" vorgibt (linker bzw. rechter Kartenausschnitt). So als würden 50 Höhenmeter zusätzlich und etliche Meter Umweg Radler nicht interessieren bzw. geradezu den positiven Unterschied für einen "Mountainbiker" ausmachen.



*Innenstadt – Hechtsheim in den Varianten
"preferred cycle route" bzw. "mountainbike" (openrouteservice.org 2014)*

Google Maps dagegen findet exakt "unsere" Radroute.

Radelinteressierte können sich für die Routenfindung also derzeit im Allgemeinen weder auf die existierenden städtischen Radwegekarten noch auf die Wegefindung durch die Datendienste verlassen. Bei anderen Routen liegt auch Google Maps ziemlich "daneben", ein kleines Beispiel folgt gleich. Nur Vorortkenntnisse helfen wirklich. Deren Verbreitung ist auch ein Motiv für die Radrouten-Checks. Ein Hauptanliegen wäre aber auch, dass die Stadt eine bessere Auszeichnung der Radrouten in Angriff nimmt und möglichst die Routing-Informationen auch den Kartendiensten zur Verfügung stellt.

4 Etwas mühsamer Start unserer Tour

Es ist verkaufsoffener Sonntag, die ca. 10 Mitradelnden haben etwas Mühe, am Treffpunkt auf dem Gutenbergplatz zusammenzukommen. Aber wir finden uns doch und freuen uns, dass auch die Mainzer Verkehrsdezernentin Katrin Eder mitfährt.

Als wir dann starten, steht auch gleich die erste (aber beinahe einzige) Anstrengung der Tour ins Haus: Der Stefansberg, die Straße neben der Stephanskirche, bietet eine relativ entspannte Möglichkeit, zum Gautor zu radeln, weil Autos nicht durchfahren können. Wie der Name korrekt feststellt, handelt es sich aber tatsächlich um einen Berg bzw. die Straße den Berg hinauf. Ein "Berg" im hiesigen Sinn, d.h. die Steigung endet nach 50 Metern und ist bei Bedarf durch Schieben des Rades zu bewältigen.



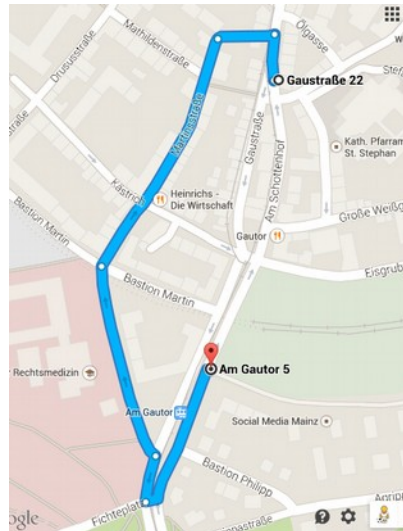
Stefansberg(Foto: VCD Rheinhessen)

Oben angekommen, stellt sich die nächste Frage: Machen wir es wie die meisten Radler an dieser Stelle und fahren 300 Meter entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung auf dem linksseitigen Radweg zum Eingang in den Grüngürtel?

Weil die Verkehrsdezernentin mitfährt, versuchen wir den Vorschriften zu folgen und wechseln (man glaubt es kaum, mehrere Teilüberquerungen sind erforderlich) auf die rechte Seite der Straße Am Gautor. Nur um dann nach drei weiteren, dort anstehenden

Straßenüberquerungen wieder in zwei Etappen zurück auf die linke Seite zu fahren bzw. zu schieben.

Google Maps schlägt übrigens vor, um diese Strecke fahrradgerecht zu bewältigen, ein paar Meter zurückzufahren, das Gautor insgesamt zu meiden und sich dem Drususwall hinterrücks über den Fichteplatz wieder zu nähern, wobei sich die insgesamt zurückzulegende Wegstrecke in etwa verdoppelt.



*Google Maps empfiehlt Gautor-Umrandung
(Karte von maps.google.de 21.6.2014)*

5 Eingang zum Drususwall

Die nächsten 20 Meter müssten wir jetzt allerdings, wenn wir die Straßenverkehrsordnung bzw. die Beschilderung weiterhin beachten wollten, das Rad schieben. Denn von der einzigen Stelle, an der die Straße Am Gautor überquert werden kann, bis zum Beginn des Drususwalls führt weiterhin nur der Radweg in der "falschen" Richtung.

Das sieht nun auch die Verkehrsdezernentin nicht ein, so dass wir diese Strecke dann doch "ordnungswidrig" fahren.



Einbiegen in den Drususwall (Foto: VCD Rheinhessen)

Um dann belohnt zu werden mit dem Einstieg in den Drususwall, der zu den schönsten Radroutenstücken in Mainz zählt.



Blick in den Drususwall (Foto: VCD Rheinhessen)

6 Drususwall-Ausfahrt

Die Traumstrecke durch den Drususwall wird nur unterbrochen vom Warten an einer Fußgänger-Ampel, die über die Agrippastraße führt und deren Schaltung noch nicht gänzlich im Zeitalter der Gleichberechtigung von Fahrrad- und Fußverkehr mit dem Autoverkehr angekommen zu sein scheint. Obgleich die Verkehrsdezernentin nachdrücklich darauf hinweist, dass auf gerade unsere Beschwerden hin die Schaltung schon sehr viel radfahrfreundlicher eingestellt worden ist.

Wir können noch ein Stück Drususwall genießen, dann stehen wir an der Ausfahrt und orientieren uns.



Drususwall-Ausfahrt (Foto: VCD Rheinhessen)

Autofahrer müss(t)en hier tatsächlich warten und dem Radverkehr die Vorfahrt lassen, aber die Stelle ist unübersichtlich.

Gut ist, dass die Autofahrer durch eine rote Furtmarkierung zur Aufmerksamkeit angehalten werden. Andererseits verführt diese Markierung auch etliche Radler, die aus dem Drususwall kommen, verkehrswidrig dazu, zur linken statt zur rechten Seite der Neumannstraße zu fahren.

Die Verkehrsdezernentin hält fest, dass an dieser Stelle eine bessere Verkehrsführung überlegt werden soll.



*Leicht in die Irre führende Furtmarkierung an der Drususwall-Ausfahrt
(Foto: VCD Rheinhessen)*

7 Querung "An der Goldgrube"

Nachdem wir die nur 200 Meter lange Neumannstraße durchfahren haben, stehen wir an der Kreuzung mit "An der Goldgrube". Hier können wir eine kürzlich eingerichte

Anlage ausprobieren, die wirkliche Verbesserung der Situation, fast ein Leckerbissen, für die Radfahrenden bedeutet: Es wurde ein Taster extra für die Radler montiert. Mit ihm kann man bei der nahegelegenen Fußgängerampel die Grünphase für Fußgänger für die Überquerung von "An der Goldgrube" anstoßen. Wenn dort Grün für Fußgänger ist bzw. wenn der Autoverkehr steht, kann auch auch der Radverkehr die Straße queren. Wobei, wie das Foto demonstriert, die Fußgängerampel von Autofahrern gern missachtet wird, höchste Vorsicht bleibt also geboten.



Taster zur Querung von "An der Goldgrube" (Foto: VCD Rheinhessen)

8 Fortsetzung der Fahrt über Ebersheimer Weg/Karcher Weg

Nach der Überquerung von "An der Goldgrube" radeln wir ca. 1 km über den Ebersheimer und Karcher Weg bis zur Kreuzung Emy-Roeder-Straße.

Das Wegstück erlaubt relativ entspanntes Fahren, da auf diesen Nebenstraßen nur wenig Autoverkehr herrscht, der sich durch die geparkten Kraftfahrzeuge selbst bremst.



Auf dem Ebersheimer Weg (Foto: VCD Rheinhessen)

Straßenstücke wie das hier genutzte sind ideale Kandidaten für die Komposition von Radrouten. Das Autoaufkommen ist niedrig, das Tempo der Kraftfahrzeuge begrenzt, Ampelanlagen gibt es auch nicht. Das Fahren auf der Fahrbahn ist relativ entspannt möglich. Weil man sich somit als radelnder Mensch im Blickfeld der Autofahrer bewegt, ist das Radeln viel sicherer als beim Fahren auf einem Radweg neben der Fahrbahn.

Besondere Vorsicht ist nur beim Vorbeifahren an abgestellten Autos angesagt, dass nicht Autotüren plötzlich geöffnet werden. Die relative Enge der Straßen darf nicht verführen, den Sicherheitsabstand zu parkenden Autos zu ignorieren.

Weil man hier ohne Radweg Rad fährt, tauchen solche Straßen in den Radwegekarten, obwohl optimal für den Radverkehr geeignet, gar nicht auf. Entsprechend gestalten sich die klassischen Ergebnisse der Radroutenfinder.

9 Überquerung Emy-Roeder-Straße

An der Emy-Roeder-Straße erwartet uns das nächste Radler-Bonbon: Auch hier gibt es einen Taster und einen eigenen Überweg für die Radler, die sich daher nicht mit den Fußgängern, die über ihre spezielle Ampel verfügen, mischen müssen.

Für die andere Richtung sind sogar auf der Fahrbahn speziell für Fahrräder eingebaute Sensoren eingelassen, so dass die Ampel auf Grün schaltet, sobald ein Rad bis zur Haltelinie vorfährt (Voraussetzung ist lediglich ein Fahrrad mit Alu- oder Stahlgestell, weil die Sensoren auf Metall reagieren).



Kreuzung Emy-Roeder-Straße (Foto: VCD Rheinhessen)

10 Über Fahrradstraßen ins Zentrum von Hechtsheim

Auch der Schlussabschnitt unserer kleinen Tour verläuft ganz entspannt. Die Mittelstraße ist ab der Kreuzung Emy-Roeder-Straße als Fahrradstraße, frei für Kraftfahrzeuge, ausgezeichnet. D.h. wir als Radelnde haben Vorrang und dürfen sogar offiziell nebeneinander fahren. Die Mittelstraße geht über in die Straße Am Hechenberg, die

zwar enger ist, so dass an ein Nebeneinanderfahren schon bei einem begegnenden Radler nicht zu denken ist, aber immerhin auch als Fahrradstraße markiert ist.

Wir beenden unsere Tour mit einem Besuch im örtlichen Eiscafé und einer kleinen Runde, in der wir von der Hitze etwas erschöpft mit der Verkehrsdezernentin über Ansätze und Planungen zu Radrouten in Mainz sprechen.



Schlussrunde (Foto: VCD Rheinhessen)

Nachtrag Presseecho

Erfreulicherweise hat uns auf der Tour ein Pressevertreter begleitet. Sein ausführlicher Bericht ist in der Allgemeinen Zeitung erschienen:

http://www.allgemeine-zeitung.de/lokales/mainz/nachrichten-mainz/stressfreie-und-sportliche-alternative--vcd-wirbt-fuer-mehr-fahrraeder-in-der-city_14112770.htm