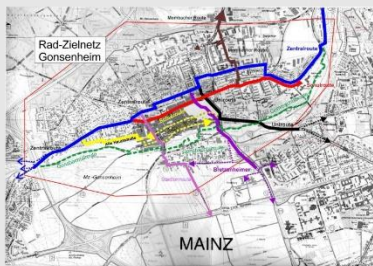


Radverkehrskonzept

Gonsenheim setzt aufs Rad

Dipl. Ing. Armin Schulz

Studie Oktober 2020



Stadtteilkonzept für Mainz



Diese Studie unterscheidet sich in mehrfacher Hinsicht von anderen:

- Der Beginn der Studie am 20. März fiel in den ersten „Lockdown“ der Corona-Pandemie mit dem Virus SARS-CoV-2 und der plötzlichen Zunahme von Covid 19 Erkrankungen in Deutschland. Da in Rheinland-Pfalz keine Ausgangssperre erfolgte, war die Fortsetzung der Arbeiten unter Einschluss von Ortsbesichtigungen nicht beeinträchtigt. Eingetreten war jedoch phasenweise ein stark verändertes Verkehrsverhalten.
- Der Studie lag kein Auftrag zugrunde. Weder hat die Stadt Mainz, noch ein anderer kommerzieller Auftraggeber um die Erstellung dieses Radkonzeptes gebeten. Als Bewohner dieses Stadtteils war es mir ein inneres Bedürfnis, mein beruflich erworbenes Fachwissen als Planer und meine Ortskenntnis zu nutzen, um ein Konzept für den Mainzer Stadtteil Gonsenheim zu erstellen. Statt nur zu kritisieren, möchte ich Lösungsvorschläge anbieten.
- Insgesamt benötigte ich für die Studie 300 Netto-Arbeitsstunden. Bei einer Vergabe von Ingenieurleistungen wäre ein Honorar von rund 30.000 € entstanden (ohne MWST).
- Während der Erstellung der Studie wurde schnell klar, dass der Umfang und die notwendige fachliche Tiefe der Dokumentation dem Anspruch einer bürgernahen Veröffentlichung nicht gerecht werden kann. Um den gewünschten öffentlichen Diskurs im Stadtteil und oder gar ein Anstoß für die Gesamtstadt initiieren zu können, musste zusätzlich eine anschauliche Zusammenfassung erstellt werden, bei der auch Nichtfachleute und ortsunkundige Menschen die Bewertungen und die daraus entwickelten Lösungsvorschläge nachvollziehen können. Deshalb wurde parallel zur Studie ein gleichnamiges Infoheft erstellt, welches durch Fotos, Grafiken und kurze Textbeiträge eine ideale Ergänzung bildet. Der Leistungsaufwand zur Erstellung des Infoheftes umfasste weitere 100 Stunden Nettoarbeitszeit.
- Mein Dank gilt dem Kreisverband Rheinhessen des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), der mich während der Erstellung ermutigt und unterstützt hat.
- Mit Realisierung der hier dargestellten Vorschläge würde ein radfahrtaugliches Basisnetz für Gonsenheim geschaffen. Viele der beschriebenen Mängel, aber auch die Vorschläge des Konzeptes sind übertragbar auf andere Stadtteile in Rheinhessen. Mit meinem Engagement möchte ich dazu beitragen, dass nun endlich eine ernsthafte Auseinandersetzung mit dem Thema Verkehr und Lebensqualität in unserem Stadtteil und der Stadt Mainz beginnt.

Gez.

Armin Schulz

Inhalt

Zusammenfassung.....	4
1 Vorbemerkungen.....	5
2 Netzanalyse	6
2.1 Erreichen der Stadtteilzentren in Gonsenheim.....	7
2.1.1 Unser Stadtzentrum Breite Straße: Radfahren, - Nein Danke.....	7
2.1.2 Hindernisse auf beiden Seiten des Zentrums.....	12
2.1.3 Zentrum Elbestraße	15
2.1.4 Zentrum An der Krimm.....	16

2.2	Verbindung zur Innenstadt.....	17
2.2.1	Bedeutung der Verbindung für Gonsenheim	17
2.2.2	Situation des Netzangebotes für den Kfz-Verkehr	17
2.2.2	Straßenbaurichtlinien als Maßstab der Bewertung	20
2.2.4	Qualität der einzelnen Radrouten.....	23
2.2.5	Zusammenfassung der Ergebnisse im Straßennetz.....	30
2.3	Der Weg zu den O5ern und nach Bretzenheim	32
2.4.	Weitere Verbindungen zu Nachbarstadtteilen	35
2.5	Ergebnis der Analyse	36
3	Planungsvorschläge und Prioritätensetzung.....	39
3.1	Grundlagen der Netzbildung	39
3.2	Radwegezielnetz in Gonsenheim	43
3.3	Projektvorschläge Gonsenheim	47
3.3.1	Zentralroute.....	47
3.3.2	Juxplatz	63
3.3.3	Uniroute	66
3.3.4	Schulroute	78
3.3.5	Bretzenheimer.....	85
3.3.6	Route Alte Hauptstraße.....	90
3.3.7	Mombacher Route	91
3.3.8	Stadionroute.....	95
3.3.9	Gonsbachtal- und Hiwwelroute	99
3.3.10	Sonstige Maßnahmen abseits der Routen	102
3.4	Sechsendsechzig Vorschläge, Prioritäten.....	105
3.5	Zum Thema Finanzierung	114
3.6	Radwege und Lebensqualität	122
4	Aufbau und Methodik der Studie	123
	ANHANG	127

Zusammenfassung

Das ursprüngliche Motiv, auf lokaler Ebene ein Konzept zur Verbesserung des Radverkehrs als Beitrag zur Verkehrswende zu liefern, wich schnell einer Ernüchterung. Als Bewohner des Stadtteils hatte ich zwar alle Schwachpunkte im Straßennetz als Verkehrsteilnehmer persönlich schon mal „erlitten“. Die geballte Summe der Mängel und die so nicht erwartete Häufung der Messung überbreiter Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr, haben mich betroffen und bescheidener gemacht. Die Erkenntnis wuchs schleichend aber unaufhaltsam, dass zunächst einmal ein radtaugliches Grundnetz hergestellt werden muss, bevor eine ernsthafte Diskussion über eine Verkehrswende eingeleitet werden sollte.

Der Handlungsbedarf ist schon seit langem nur zu offensichtlich: Die beiden Hauptstraßen Breite Straße und Elbestraße sind durch den fließenden und parkenden Auto- und Straßenbahnverkehr zum Radfahren schlicht ungeeignet. Wenn aber hier die schon aus Verkehrssicherheitsgründen gebotene Trennung der Verkehrsarten nicht möglich war, ist das Anbieten einer komfortablen und sicheren Alternativstrecke zum Erreichen des beliebten Ortszentrums erforderlich, wenn das Radfahren nicht unterbunden werden soll. Doch an diesem Zustand hat sich seit Jahrzehnten nichts geändert.

Leider schließt auch das zweitwichtigste Ziel der Gonsenheimer, das Erreichen der Mainzer Innenstadt, den Großteil der potentiellen Radfahrer aus. Die gefährlichen und unkomfortablen Streckenabschnitte auf der Achse Saarstraße, Binger Straße bis zur Großen Langgasse sind soziokulturell nur für eine Minderheit von Radfahrern tolerierbar. Sie schließen $\frac{3}{4}$ der in Deutschland vorhandenen gesellschaftlichen Milieus von vornherein aus. Obwohl ein großes Aufkommen vorhanden und eine noch höhere Nachfrage zu erwarten ist, fehlen selbst auf dieser Strecke angemessene und nach den Regeln der heutigen Straßenbaurichtlinien ausreichend breite Radwege. Potentiale werden somit selbst dort weitgehend verschenkt, wo eine Konkurrenzfähigkeit zum Auto prinzipiell gegeben ist.

Auch mit bestem Willen ist kein Indiz vorzufinden, dass es in der Nachkriegszeit eine Phase gab, in der auf die Umsetzung eines Netzplans in unserem Stadtteil hingearbeitet wurde, um den Radverkehr zielgerichtet zu fördern. Einzelne Maßnahmen, die es gab oder in jüngster Zeit eingeleitet wurden, folgen keiner klaren Richtung für die am meisten nachgefragten Ziele in Gonsenheim. Da kein stadtteilbezogenes Grundkonzept für Gonsenheim vorlag, musste sich diese Studie vor allem auf ein schlüssiges Basis-Zielnetz für Alltagsfahrten konzentrieren.

Um den Nachholbedarf aufzuholen, ist eine zügige Einigung auf das Routennetz sinnvoll, damit möglichst viele der vorgeschlagenen Maßnahmen bis Ende 2022 umgesetzt werden können. Der Zeitpunkt ist sogar günstig, denn mehr und vielfältigere Fördermittel von Bund und Land als in diesen Jahren gab es für Radwege noch nie!

Angesichts der extremen Ungleichbehandlung in Bezug auf das Infrastrukturangebot – für Kfz-Verkehr Regel und Überbreite, im Rad- und Fußwegenetz Minderbreite oder kein Angebot - ist die tatsächliche Häufigkeit der Fahrradnutzung im heutigen Verkehrsalltag erstaunlich hoch und bleibt ein Hoffnungsschimmer. Um den Radverkehr zu fördern, bedarf es einer Abkehr von der bisherigen Planungsmoral: eine vierspurige Straße ohne vierspurige Radwege sollte es künftig nicht mehr geben. Eine Verkehrswende mit Regelbreiten für den Kfz-Verkehr bei gleichzeitig Minderbreiten im Radverkehr muss zwangsläufig scheitern.

Entwickelt wurden insgesamt acht Routen für die am häufigsten nachgefragten Alltagswege. Insgesamt werden 66 Maßnahmenvorschläge gemacht, mit denen die Grundanforderungen für Gonsenheimer Radfahrende erfüllt werden.

1 Vorbemerkungen

Zunächst einmal möchte ich den Anlass zur Erstellung der Studie benennen. Da ich schon seit dem Jahr 2000 in Gonsenheim wohne, stellt sich die Frage, warum ich mich erst jetzt zum Thema Radverkehr in unserem Stadtteil engagiere. Die meisten Eng- und Konfliktstellen bestehen schon seit Jahrzehnten. Ich hätte Kritik und Verbesserungsvorschläge also schon früher vorbringen können. Aber Beruf und Familie binden zeitlich, so dass das Engagement verschoben werden musste. Auch die Mitgliedschaft im VCD passiv blieb. Und im Übrigen wollte ich mich abends und am Wochenende nicht mit den gleichen Themen befassen, wie tagsüber an der Arbeit. Aber jetzt, zu Beginn meines Ruhestands, habe ich endlich Zeit und Muße gefunden, mich mit den Gonsenheimer Radverhältnissen inhaltlich tiefer auseinanderzusetzen.

Der zweite Anlass zur Erstellung dieses Radkonzeptes ist weniger erfreulich. Die von der Bundesregierung beschlossenen Maßnahmen für den Verkehrsbereich beschränken sich trotz der drohenden Klimaerwärmung im Wesentlichen auf die Subventionierung des Fahrzeugkaufes von E-Automobilen und die Förderung digitaler Systeme. Der Straßenbau wird fortgesetzt wie geplant. Selbst sogenannte Erneuerungsmaßnahmen enthalten oft leistungssteigernde Maßnahmen. Eine sanfte CO₂-Reduktion reicht aber nicht. Die Umweltbelastungen bei der Herstellung von Autos, der immense Flächenverbrauch und riesige Verschrottungsmengen würden bleiben. Die Verlagerung der Verschmutzung und der Armut in andere Kontinente holt uns in bedrohlicher werdenden Prozessen wieder ein, - ironischerweise mit den von uns selbst entwickelten und hergestellten Fahrzeugen.

Auch nach drei Jahrzehnten wurden im Verkehrsbereich die Klimaziele der Bundesregierung deutlich verfehlt (Zunahme des CO₂-Ausstoßes um 3,8% bis 2017). Der Vorwurf „Der Verkehr hat nicht geliefert“ richtet sich zwar primär an die Politik. Als Verkehrsplaner fühle ich mich jedoch angesprochen, konkrete Lösungsvorschläge aufzuzeigen. Damit wir auch ohne Auto mobil und gesund bleiben. Da liegt es nahe, vor der eigenen Haustür anzufangen. Im eigenen Stadtteil. Mit der Hoffnung, einen Diskurs unter dem auffordernden Motto „Gonsenheim setzt aufs Rad“ einzuleiten. Verbunden mit dem Wunsch, dass wir aus der Corona-Krise lernen, achtsamer mit uns und unserem Umfeld umzugehen und nicht wieder in alte Verhaltensmuster zurückfallen.

Ein dritter Grund ist hinzugekommen: immer mehr Pedelecs und E-Scooter verursachen auf den ohnehin unzulänglichen und zu schmalen Radwegen eine zusätzliche Platzenge, verbunden mit großen Geschwindigkeitsdifferenzen. E-Scouter weisen andere physikalische Eigenschaften beim Lenken und Bremsen als Fahrräder auf. Neue Lösungen sind gefragt. Auch in Gonsenheim.

Eine neue Studie des Max-Planck-Instituts für Chemie und der Kardiologie der Unimedizin Mainz ergab, dass in Deutschland rund 120.000 Menschen vorzeitig an Krankheiten sterben, die von Luftverschmutzung mit verursacht wurden. Weltweit sogar 8,8 Mio. Todesfälle/Jahr (2015) mit einer durchschnittlichen Verkürzung der Pro-Kopf-Lebenserwartung um 2,9 Jahre. „Eingeatmeter Feinstaub, insbesondere die kleinsten Teilchen, können direkt ins Hirn gelangen, und lösen gefährlichen Bluthochdruck aus, kommen aber auch in Lunge und Gefäße und führen dort zu Entzündungen“, so die Aussagen von Prof. Thomas Münzel, Direktor der Unimedizin-Kardiologie Mainz gegenüber der Allgemeinen Zeitung.

In Verbindung mit den durch Verkehr verursachten Feinstaubmengen „PM 2,5“ in Höhe von 24,5% (2016), ergibt sich eine Anzahl von rund 30.000 vorzeitig sterbenden in Deutschland. Das heißt, täglich erliegen 82 Menschen einer Krankheit, die infolge unseres Verkehrsverhaltens vorzeitig zum Tod führen. Sie werden erlitten als Einzelschicksale, ohne öffentliche Aufmerksamkeit. Insbesondere der Bremsen- und Reifenabrieb der Autos trägt dazu bei. Und da hilft auch kein E-Auto.

Quellen: AZ Allgemeine Zeitung Mainz vom 3. März 2020 „Dicke Luft kostet viele Jahre Lebenszeit“ zum Thema Feinstaub sowie FR Frankfurter Rundschau vom 5. März 2020 „Schlechte Luft verkürzt die Lebenserwartung um drei Jahre“

2 Netzanalyse

Die Straßen und Wege in unserem Stadtteil stellen eine zusammenhängende Gesamtsituation dar, in der wir unsere Wege beginnen oder abschließen: Sei es auf dem Weg zur Arbeit, Ausbildung oder sonstigen Gründen. Bei mehr Wegen als uns bewusst ist, verbleiben wir innerhalb unseres Stadtteils oder legen den größten Teil der Strecke zurück. Denn Fußwege zum Einkauf, Besuche in der Nachbarschaft und Aktivitäten wie Joggen im Gonsenheimer Wald bleiben weniger in Erinnerung oder werden von uns gar nicht als Verkehrswege gewertet.

Auf kurzen Fahrten mit dem Rad spielen **Fahrkomfort** (flüssig vorankommen), **Komfort** bezüglich der Wegedecke und **Sicherheit** für die Häufigkeit der Nutzung eine dominierende Rolle. Aber auch die Abstellmöglichkeiten zuhause und im öffentlichen Raum am Zielort sind wichtige Kriterien für die Entscheidung, wie oft das Rad genutzt wird.

Auf Wegen zwischen Stadtteilen oder über die Stadtgrenze hinaus nimmt die Reisegeschwindigkeit einen wachsenden Einfluss. **Direktheit**, d.h. Vorhandensein von Routen frei von Umwegen, **Fahrkomfort** (zügiger und komfortabler Rad-Verkehrsfluss) und die **Attraktivität** der Umgebung (schöne Landschaft oder Stadtraum, Straßen mit gleichberechtigtem Aufenthalt, Gefühl sozialer Sicherheit) sind entscheidend, ob das Fahrrad für die geplante Strecke als Verkehrsmittel ausgewählt wird oder nicht.

Mit Besitz eines Pedelecs steigt der Anspruch, schneller und weiter voranzukommen. Schmale Radwege mit Mängeln bergen noch größere Risiken für Unfälle, weil die Reaktionszeit kürzer ist. Die Mitnutzung von Radwegen/ Routen durch E-Scooter ist ebenfalls problematisch, weil diese ein anderes Fahr- und Bremsverhalten (Kippverhalten) aufweisen. An Breite und Qualität der Radwege sind deshalb höhere Anforderungen als im Bestand zu stellen. Die Anforderungen an den Radwegebau ist somit faktisch gestiegen. Gleichwohl ist diese Entwicklung noch nicht in die einschlägigen Straßenbaurichtlinien für Radwege und innerstädtischen Straßen eingeflossen. Infolge der größeren Reichweite ist auch der **Netzzusammenhang** in der Region einschließlich der Wegweisung in der Bedeutung gestiegen.

Darüber hinaus spielt der Verkehrszweck eine gewichtige Rolle. Für den Freizeitverkehr ist der Weg das Ziel. Längere, gut ausgeschilderte Wege werden in einer schönen Landschaft in Kauf genommen. Ebenso eine Wegeoberfläche ohne Asphaltsschicht, sofern sie trotzdem gut befahrbar ist.

Für den in den südlichen Bundesländern lange vernachlässigten Alltagsverkehr¹ bilden schon kurze Umwege, eine einzelne Gefahrenstelle oder eine nicht asphaltierte Deckschicht das Aus für die Radnutzung. Unattraktive Wege zur Arbeit für Radfahrende sind mehrspurige Straßen, auf denen alle anderen Nutzungen zurückdrängt sind, Bäume und Vorgärten fehlen und die Geh- und Radwege eine kümmerliche Restfläche bilden. Wohlmöglich wird die angrenzende Bebauung vom Tankstellen- und Supermarkt-Baustil geprägt, - und dabei gefühlt und erlebt als unwirtlicher Stadtraum.

¹ Ein Indiz für das Nord-Süd-Gefälle zeigt der Anteil von ein- oder beidseitigen Radwegen an Bundesstraßen auf freier Strecke: Während der Anteil an Radwegen an Bundesstraßen in Schleswig-Holstein bei 74% und in Niedersachsen bei 62% liegt, kommen Rheinland-Pfalz und Hessen nur auf 22% bzw. 14% (außerorts, hier Stand 2016, Quelle Längenstatistik Bundesverkehrsministerium).

Ein Weiterer Anhaltspunkt bildet die Zufriedenheit: Während immerhin 61% der Niedersachsen auf die Frage „Würden Sie Ihre Landesregierung grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?“ eine Bewertung von sehr gut bis befriedigend erteilten, waren dies in Rheinland-Pfalz mit 44% nicht einmal die Hälfte der Befragten. Quelle: sinus- Studie Fahrrad-Monitor 2019

Nicht zuletzt bestimmen Gewöhnung, Trägheit und Erziehung unser Verhalten. Wer jahrelang mit „Mama-Taxi“ zur Schule gebracht wurde, ist als Erwachsener nachgewiesenermaßen eher unselbstständiger und öfter motorisiert unterwegs. Menschen, die viel mit dem Auto unterwegs ist, neigen aus Gewohnheit eher dazu, auch den Weg zum nächsten Bäcker motorisiert zurückzulegen. Eingefleischte Verhaltensweisen und unser Unterbewusstsein beeinflussen uns mehr, als wir es uns selbst zugeben wollen.

In der Verkehrsplanung sind die oben beschriebenen Grundanforderungen zur **Direktheit, Attraktivität, Sicherheit, Komfort und der Netzzusammenhang** in der Analyse zu werten und in der Planung stets zu beachten.² Ihre Bedeutung für die Verkehrsmittelwahl wiegt jedoch je nach Streckenlänge und Fahrzweck unterschiedlich schwer. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, an die Beschreibung und Bewertung der ausgewählten drei wichtigsten Ziele differenziert heranzugehen. Deshalb wurden die drei Haupt-Ziele zum Erreichen

- ➔ des Gonsenheimer Ortszentrums (Kap. 2.1),
- ➔ der Mainzer Innenstadt (Kap. 2.2) und
- ➔ zum Stadion (Kap. 2.3) und den Nachbarstadtteilen Gonsenheims

aus unterschiedlichen Blickwinkeln betrachtet bzw. bewertet.

Die Gründe für die Rangfolge und Auswahl der drei ausgewählten Haupt-Ziele sind in Kapitel 4 „Aufbau und Methodik der Studie“ beschrieben.

2.1 Erreichen der Stadtteilzentren in Gonsenheim

2.1.1 Unser Stadtzentrum Breite Straße: Radfahren, - Nein Danke

Die Breite Straße bildet ein kleines, aber lebhaftes Zentrum. Das Straßenbild ist geprägt von einem bunten Nebeneinander mit regem Einkaufsverkehr vor den Geschäften. Trotz des dichten Autoverkehrs lassen sich die Besucher der Cafes und Restaurants nicht davon abhalten, sich auf die Sitzgelegenheiten im Außenbereich hinzusetzen. Wenn das Wetter mitspielt, sind die Plätze im Außenbereich belegt. Alle paar Minuten fährt unübersehbar die Straßenbahn vorbei. Fußgängerampeln, Haltestellen ohne Überholmöglichkeit und zahlreiche Parkvorgänge verlangsamen den fließenden Verkehr, so dass Straßenbild und Verkehrsgeschehen nicht durch die Hektik schnellfahrender Autos geprägt werden. Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h trägt ihr Übriges dazu bei, das Geschehen zu verlangsamen.

Fast wirkt das Bild wie ein rücksichtsvolles Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, - so als würden die Gonsenheimer Bürgerinnen und Bürger hier gesetzestreu die Umsetzung der Grundregeln der StVO in §1 in idealer Weise vollziehen, indem kein Verkehrsteilnehmer „mehr als den Umständen unvermeidbar“ behindert oder belästigt wird. Wäre da nicht die Gruppe der Radfahrenden komplett ausgeschlossen.

² Die Grundanforderungen sind nicht neu. Sie sind hier dem Vorbild CROW „Radverkehrsplanung von A bis Z“ der holländischen Richtlinien aus 1994 entnommen. Die deutschen Richtlinien ERA und RAST06 enthalten im Prinzip die gleichen Ziele, sind aber aufwendiger gegliedert (vgl. ERA Kap. 2.1 Entwurfsziele und RAST06 Kap. 1).

Wer auf der Fahrbahn der Breiten Straße mit dem Rad unterwegs ist, muss stets mit querenden Fußgängern rechnen. Gefährlicher ist das plötzliche Aufgehen von Autotüren im Längsverkehr parkender Autos. Denn ein plötzliches Ausweichen nach links in die Fahrbahnmitte birgt das Risiko, mit dem Vorderrad in die Spurrillen der Straßenbahnschienen zu geraten. Wer das einmal erlebt hat, weiß für immer, dass Fliegen nicht immer schön ist und schmerzhaft enden kann. Auch in Höhe der Haltestellen ist der Platz zwischen Bord und Rillenschiene so schmal, dass Fahrkünste gefragt sind und unsichere Radler diese Strecke meiden sollten.

Jahrhundertlang war Gonsenheim ein Straßendorf entlang der heutigen Mainzer Straße (damals Hauptstraße) und blieb im gesamten Mittelalter ein Dorf, geprägt von landwirtschaftlicher Erwerbstätigkeit. Handelsrechte ermöglichten den Verkauf der Obst- und Gemüse-Waren am Mainzer Markt. Mit Beginn der Industrialisierung um 1850 herum entstand am nördlich gelegenen Hang des Dorfes eine Arbeitersiedlung.

Die Wandlung zu einem Vorort mit städtischem Leben begann indes vor allem nach dem Bau der Dampfbahn Mainz Fischtor – Münchfeld – Gonsenheim – Finthen mit Einweihung im August 1892. Weiter Siedlungsimpulse brachte der zusätzliche Bau einer elektrischen Straßenbahn im Juni 1907, welche über die Elbestraße (damals Rheinstraße) und die Gemeinschaftsstrecke auf der Breiten Straße (Kaiserstraße) bis zum Lennebergwald führte. Was für uns heute unvorstellbar ist: Im ersten Jahr fuhren Dampfbahn und Elektrische Bahn je auf ihrer eigenen Strecke. Die Tram auf dem nördlichen Gleis in beide Richtungen, die Dampfbahn auf dem südlichen Gleis in beide Richtungen. Erst im Juni 1908 erfolgte eine gemeinsame Nutzung der zweigleisigen Strecke richtungsbezogen.

Die gute Erreichbarkeit mit der Tram, niedrige Grundstückspreise und Waldnähe führten um die Jahrhundertwende um 1900 zum Bau mehrstöckiger Villen sowohl für das wohlhabende Bürgertum als auch für Mitarbeiterfamilien des aufkommenden Dienstleistungssektors (Im Englischen gibt es hierfür die treffende Bezeichnung „white-collar“ workers). Noch vor 1930 und damit nach dem Bau der Siedlung für Familien der französischen Besatzung, lag die Breite Straße (damals Kaiser Straße) schon räumlich und gesellschaftlich im Mittelpunkt von Gonsenheim. Damit verlor die Mainzer Straße innerörtlich stark an Bedeutung. Das Zentrum hat sich mit der Wandlung vom Dorf zur Stadt auf die Achse Breite Straße/ Elbestraße räumlich verschoben.

Quellen:

Hans-Dieter Müller: „Was Sie schon immer über Gonsenheim wissen wollten“, Leinpfadverlag Ingelheim 2011;

Ministerium für Kultur, Jugend, Familie und Frauen vom Landesamt für Denkmalpflege: „Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz, Stadt Mainz, Vororte“ Wernersche Verlagsgesellschaft Worms 1997;

Harald Neuse: 111 Jahre Mainzer Öffentlicher Personennahverkehr: 1883-1994“ Stadtwerke Mainz AG, Kohlhammer GmbH Stuttgart 1994

Die Folgerung, nun endlich mit beidseitigen Radverkehrsanlagen die Breite Straße sicherer und befahrbar zu machen, lässt sich jedoch nicht verwirklichen, ohne den Charakter der Straße zu verändern. Eine Verbreiterung der Verkehrsfläche würde zu Lasten der verbliebenen Vorgärten gehen und das historische Straßenbild mit Villenbebauung zerstören. Außenanlagen der Geschäfte und die bereits erwähnten Sitzgelegenheiten vor den Cafés müssten beseitigt werden. Weil damit Aufenthaltsqualität und der typische Gonsenheimer „Flair“ verloren gingen, würde die Einkaufsfunktion zugunsten der Verkehrsfunktion der Breiten Straße geschwächt. Aus städtebaulichen Gründen ist der Bau von Radwegen entlang der Breiten Straße daher nicht vertretbar.³

Alternativ zur Straßenverbreiterung bleibt theoretisch die Beseitigung der Pkw-Stellplätze am Straßenrand. Doch diese Überlegungen müssen schon allein deshalb ausscheiden, weil die bestehenden Parkbuchten zu schmal sind, um daraus regelkonforme Radwege herzustellen. Zudem bliebe die Führung des Radverkehrs in Höhe der Straßenbahnhaltestellen ungelöst.

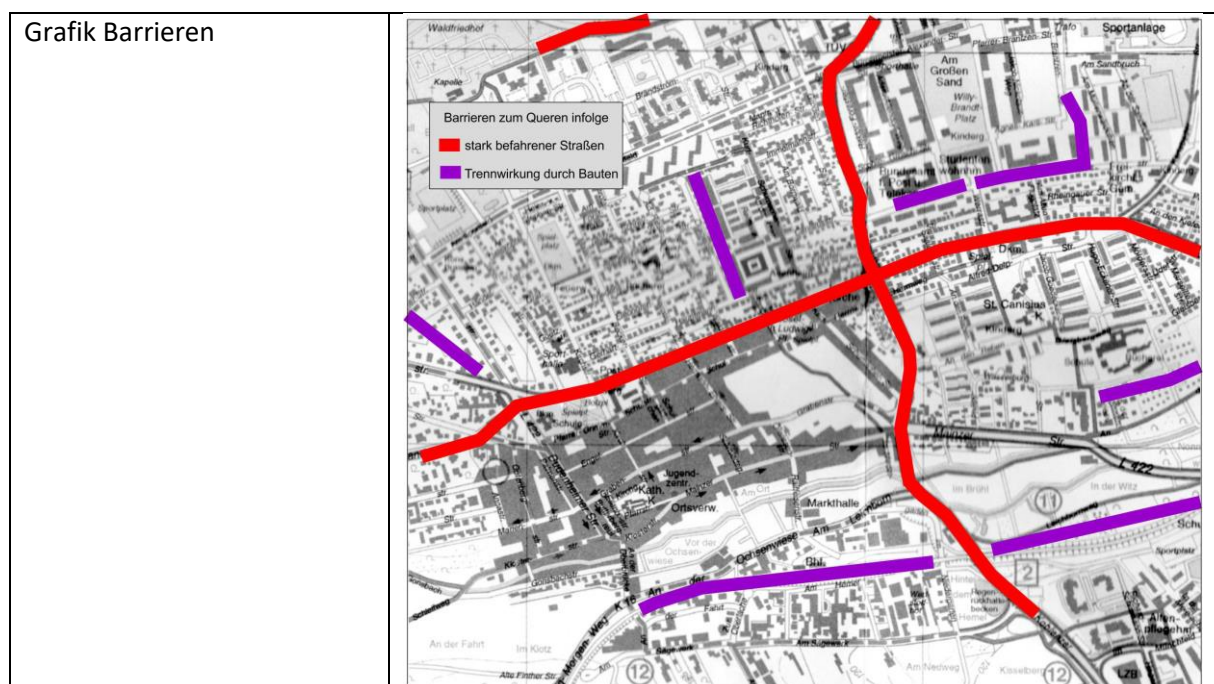
³ Eine Schwächung des Stadtteilzentrums würde zudem Fahrten zu den nahegelegenen Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“ fördern und somit neuen motorisierten Verkehr induzieren.

Die Herstellung eines straßenbegleitenden Radweges an der Breiten Straße scheidet somit als Lösungsmöglichkeit aus. Sie ist aber auch nicht zwingend nötig, um das Ortszentrum zu erreichen oder daran zügig vorbei zu fahren. Die Verbindungsqualität kann auch über andere, nahe liegende Straßenzüge hergestellt werden. Mit der Gerhart-Hauptmann-Straße und der Schulstraße befinden sich zwei Straßen, die jeweils nur 70m entfernt parallel verlaufen und prinzipiell als Zufahrtswege dienen können. Wenn darüber hinaus in allen Seitenstraßen zwischen beiden Straßen hochwertige Fahrrad-Abstellanlagen im Straßenraum eingerichtet werden, sind Einkaufsfahrten mit dem Rad ebenso bequem und direkt möglich und im Ergebnis besser als durch den Bau eines schmalen Radweges in der Breiten Straße.

Das Ausschöpfen der Potentiale im Radverkehr für den Ziel- und Quellverkehr ist daher nicht gefährdet. Voraussetzung ist, dass man über diese Wege schnell, sicher und komfortabel die Breite Straße erreichen kann. Und hier weisen beide Sammelstraßen Schwächen auf, die zu beseitigen sind.

Ohnehin übt die Breite Straße eine Barriere-Wirkung für Radfahrende aus. Daran ändert auch nichts, dass die vorhandenen mit Fußgängerampeln oder Zebrastreifen gesicherten Querungsstellen von Radfahrern gut mitgenutzt werden können oder neuerdings einen eigenen Radtaster erhalten haben (Kirchstraße). Wer nördlich der Breiten Straße wohnt, wird z. B. nicht an der Kurt-Schumacher-Straße die Breite Straße queren und einen Umweg über die Schulstraße machen, um das Rad abzustellen und von dort aus in der Breiten Straße einkaufen zu gehen. Zumal die Abstellmöglichkeiten dort noch schlechter sind.

Umgekehrt wird kaum jemand aus Richtung alter Ortskern (Mainzer Straße) oder aus der Gleisberg-siedlung die längere Strecke über die Kurt-Schumacher-Straße fahren, um in der Breiten Straße einzukaufen. Da bietet sich der Verbleib auf der Südseite der Breiten Straße unter Inanspruchnahme der Schulstraße als Zufahrtsstrecke an.



Für das Kriterium Direktheit ergibt sich folgendes Bild:

Beide Straßen sind prinzipiell als Verteilerachsen für die jeweilige Stadtteil-Hälfte geeignet und werden als solche teilweise schon so genutzt, um parallel zur Breiten Straße möglichst nahe den angestrebten Zielort/ das Geschäft heranzukommen. Beide Straßen – in Verbindung mit den Seitenstraßen zur Breiten Straße - sind jedoch in Bezug auf die Fahrradattraktivität noch ausbaufähig. Dies gilt auch für die Abstellsituation in den Seitenstraßen der Breiten Straße.

Der Gerhart-Hauptmann-Straße kommt dabei eine besondere Bedeutung zu, weil durch die Neubebauung der letzten Jahrzehnte inzwischen der Großteil der Einwohner Gonsenheims auf dieser Seite der Breiten Straße wohnt. Neben der Hochhaus-Siedlung „ELSA“ aus den 70er Jahren sind mit den Neubaugebieten Am Krongarten/ Am Gonsenheimer Sand und den Gonsbachterrassen einwohnerstarke Wohngebiete hinzugekommen. Letztere sind über die Canisiusstraße und der Kurt-Schumacher-Straße an die Gerhard-Hauptmann angeschlossen.

Die heutige Verkehrssituation auf der Gerhart-Hauptmann-Straße ist jedoch für Radfahrende unbefriedigend. Bei den nach 1904 entstandenen villenartigen Wohnhäusern sind auf beiden Seiten fast durchgängig noch Vorgärten und Baustrukturen im Sinne des Gartenstadtideals vorhanden. Diese Idylle wird getrübt durch das beidseitige Abstellen von Autos im öffentlichen Straßenraum. Insgesamt stehen auf beiden Seiten ca. 100 Fahrzeuge halb auf der Fahrbahn, halb auf den Gehwegen. Dieses illegale Park-Verhalten wurde jahrelang von der Stadt toleriert und in 2019 durch Markierungen legalisiert. Übrig bleiben auf beiden Seiten schmale Gehweg-Restflächen, die jeglichen Anforderungen der Barrierefreiheit und des wohnungsnahen Spazierengehens in städtischem Raum spotten.

Durch das beidseitige Parken verbleibt auf der Fahrbahn der Gerhart-Hauptmann-Straße so wenig Raum, dass Begegnungsfälle zwischen zwei Pkw nicht möglich sind. Sie wurde deshalb schon lange per StVO Z 220 als Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr ausgewiesen. Radfahrende dürfen jedoch per Zusatzschild seit einigen Jahren in beide Richtungen fahren. Die Begegnung von Pkws mit den entgegenkommenden Radfahrenden stellt sich wie folgt dar:

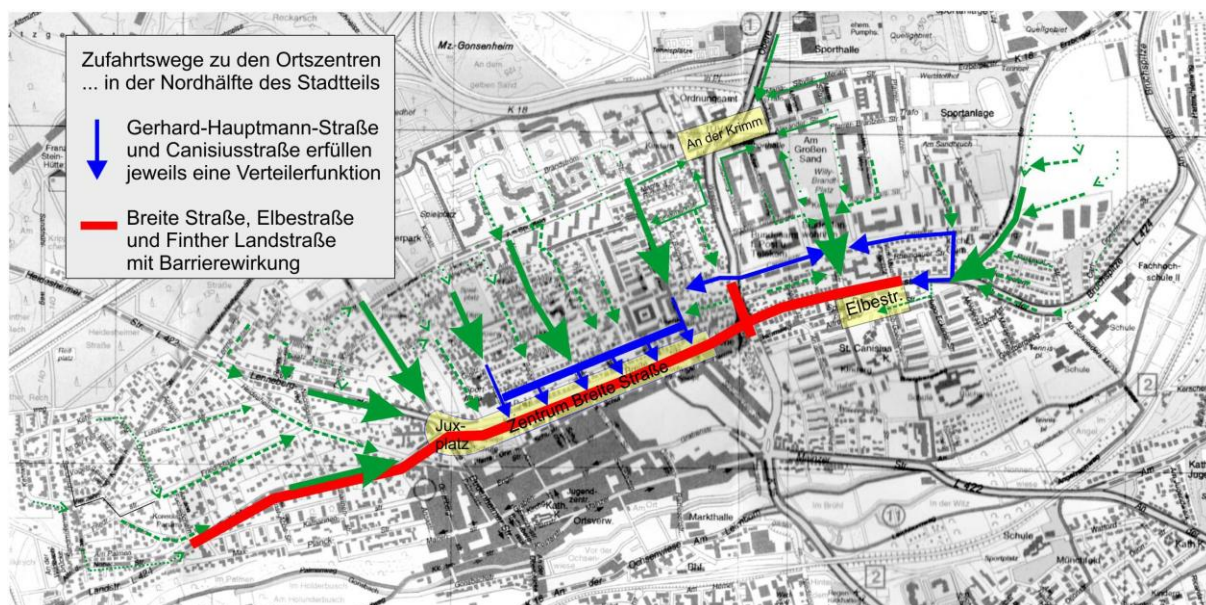
- Ragen parkende Autos vergleichsweise wenig auf die Fahrbahn, ist ein Passieren möglich, wenn beide Verkehrsteilnehmer die Geschwindigkeit reduzieren und ihre Fahrspur gut halten. Der vorgeschriebene Abstand von 1,5m ist jedoch unmöglich einzuhalten.
- Ist die verbleibende Fahrspur durch parkende Autos (z.B. schlecht eingeparkt oder SUV) schmal, muss entweder einer oder gar beide Verkehrsteilnehmer stoppen.
- Es ist regelmäßig zu beobachten, dass Radfahrende, die ein Auto kommen sehen, bereits in der nächsten Parklücke stoppen und warten, bis das Auto vorbeigefahren ist.
- Auswärtige Pkw-Fahrer und Gelegenheits-Radfahrer sind oft verunsichert, was für die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer zu einem unnormalen Fahrverhalten mit Überraschungseffekten führt. Dicht folgende Verkehrsteilnehmer werden gefährdet und ausbremsen.
- Begegnungen mit breiteren Kfz-Fahrzeugen wie SUV, Transporter oder LKW bringen den Verkehrsfluss ganz zum Erliegen und erzwingen einen zeitraubenden Rückzug.
- Für Einkaufsfahrten und auf dem Weg zur KITA erfreuen sich Lastenräder, Fahrradanhänger für den Kindertransport oder für Gepäck wachsender Beliebtheit. Ausgerechnet der Weg zum Einkauf, Kita und Schule im Ortszentrum wird für diese Gruppe durch die parkraumbedingte Enge behindert bzw. faktisch ausgeschlossen. Und dies, obwohl die Fahrzeuge für die Nutzung gemäß StVO offiziell zugelassen sind und daher grundsätzlich nutzbar sein sollten.

- Ebenso abgehalten werden ältere und unsichere Radfahrer und Radfahrerinnen. Während es z.B. in Norddeutschland selbstverständlich ist, dass „Oma und Opa“ zum Einkaufen mit dem Rad fahren, erweisen sich die infrastrukturellen Bedingungen hier als Hinderungsgrund. Für diese wachsende Bevölkerungsgruppe erweist sich nicht nur die Breite Straße, sondern schon die Gerhart-Hauptmann-Straße als eine „No-Go-Area“.

Was als Notlösung für den Radverkehr in Wohnstraßen ausreichen mag, kann jedoch nicht den Anforderungen für die wichtigste Radroute im ganzen Stadtteil genügen. Erst recht nicht vor dem Hintergrund, dass es sich um eine erzwungene Verdrängung aus der eigentlichen Haupt- und Geschäftsstraße handelt. „Gehört“ die Breite Straße dem motorisierten Verkehr und den Fußgängern, so bedarf es für den Radverkehr einer qualitativ hochwertigen Alternative. Und zwar sowohl als Zufahrtsachse zum Zentrum Breite Straße (Ziel- und Quellverkehr), als auch zur Schaffung einer schnellen Durchfahrtsverbindung für Radfahrer aus Richtung Neustadt/ Mombach in Richtung Finthen/ Budenheim/ Heidesheim und umgekehrt. Es ist nicht fair, wenn Autofahrer auf der Breiten Straße straßenverkehrsrechtlich 30 Km/h schnell fahren dürfen und dies faktisch auch zu fast allen Tageszeiten tun, - aber die in den parallelen Straßen befindlichen Radfahrenden durch Begegnungsfälle und Rechts-Vor-Links-Regelungen zum Langsamfahren gezwungen oder wegen Stopps auf „ihrer“ Hauptroute ganz ausgebremst werden.

Aus der Beschreibung zum wichtigsten Zielort der Gonsenheimer wird deutlich: trotz der großen Bedeutung für den Radverkehr in Gonsenheim liegen keine günstigen Bedingungen vor. Es besteht weiterhin erheblicher Handlungsbedarf.

Im Durchgangsverkehr ist die Benachteiligung noch stärker zu spüren. Den Autofahrern, die über Gonsenheim hinaus fahren wollen, stehen mit den Parallel-Straßen An der Krimm, Grabenstraße/ Mainzer Str., der Saarstraße und der A643 weitere Alternativen zu Verfügung, die allemal schneller und flüssiger befahrbar sind als mit dem Rad.



Für die Südhälfte des Stadtteils dient die Schulstraße als Verteiler zum Zentrum Breite Straße, um die genauen Ziele in der Breiten Straße zu erreichen (Ziel- und Quellverkehr). Die Schulstraße nimmt über die Alfred-Delp-Straße auch Fahrten aus und zum Gleisberg-Viertel auf. Der eng bebaute, aber verkehrsberuhigte Straßenraum schafft durchaus eine angenehme Atmosphäre zum Radfahren. Leider

nehmen die häufigen Aufpflasterungen aus der Frühzeit der Verkehrsberuhigung die volle Aufmerksamkeit der Radfahrenden in Anspruch, weil sie diesen ständig ausweichen müssen. Weniger Hubbel wäre besser gewesen. Trotz des geringen Verkehrsaufkommens und des schönen Straßenraumes ist das Nebeneinanderfahren nicht möglich.

Mit vergleichsweise wenig Aufwand sind hier Verbesserungen möglich.

2.1.2 Hindernisse auf beiden Seiten des Zentrums

In Kapitel 2.1.1 wurde die Erschwernisse im unmittelbaren Umfeld der Breiten Straße beschrieben. Diese wirken für alle Herkunftsorte zwischen dem Altem Ortskern im Gonsbachtal und der Hochhaus-siedlung „ELSA“. Im unmittelbaren Einzugsbereich des Ortszentrums weisen daher - je nach individueller Einschätzung - Fußwege oder Autofahrten Vorteile auf.

Auf größeren Distanzen scheidet das Zu-Fuß-Gehen aus. Die Nutzungshäufigkeit des Fahrrades steigt schon bei Strecken über 1 km spürbar an⁴. Da haben das Fahrrad, Auto oder öffentliche Verkehrsmittel Vorteile. Innerhalb eines Stadtteils lohnt sich die Fahrt mit Bus oder Tram aber nur für diejenigen, die eine Zeitkarte besitzen. Einzelfahrscheine oder Sammelkarten sind für Hin- und Rückfahrt zu teuer, um Strecken von 1 bis 3 km zurückzulegen. Daher wird der „Konkurrenzkampf“ vor allem zwischen Fahrrad und Auto entschieden. Die Frage stellt sich, ob das Zentrum Breite Straße auch vom gesamten Stadtteil aus gut und sicher mit dem Rad erreichbar ist.

In diesem Zusammenhang kommt dem Juxplatz, seinem Umfeld und die zu überwindende Nord-Süd-Achse Weserstraße eine besondere Bedeutung zu.

Weserstraße

Die Weserstraße bildet das Scharnier zum östlichen Stadtteilbereich. So befindet sich der Großteil der Canisiusstraße östlich der Weserstraße und stellt die Verbindung zu den neuen Wohngebieten am Gonsenheimer Sand und Krongarten (ca. 4.000 Einwohner) und dem Neubaugebiet Gonsbacher-rassen her. Weiter südlich befinden sich mit Finnensiedlung und Gleisbergsiedlung weitere Wohnbau-ten der frühen Nachkriegszeit.

Die beiden beschriebenen Verteilerachsen Gerhart-Hauptmann-Straße/ Canisiusstraße und die Schul-straße/ Alfred-Delp-Straße führen beide über die Weserstraße. An beiden Querungsstellen befinden sich Fußgängerampeln. Das ist für Radfahrende mit Absteigen und Wartezeiten verbunden, die unter-schiedlich lang ausfallen. Ausgerechnet in verkehrsschwachen Zeiten, wenn der Autofluss Lücken auf-weist, ist die Wartezeit für Fußgänger länger eingestellt.

Die Mitnutzung der Fußgängerüberwege (FGÜ) durch Radfahrer ist möglich, aber je nach Richtung unterschiedlich attraktiv. Wer zum Zentrum fahren will, kann auf der rechten Seite die Druckknopf-ampel nutzen. Der Herrweg, der zwischen Gleisberg und Schulstraße liegt, ist schmal. Der Fußgänger-taster ist auch für Radfahrer erreichbar. In Gegenrichtung muss man jedoch auf die linke Seite wechseln, um den Schalter betätigen zu können. Man muss in jedem Fall warten. Für Radfahrende eine umständliche Prozedur mit unterbrochenem Fahrtfluss.

⁴ In Mainz lag in 2008 der Anteil in Höhe von 13% am Gesamtverkehr bei Distanzen unter 1km. Dagegen steigt der Rad-Anteil auf 20% in der Entfernungskategorie 1 bis 2km. Mittlerweile ist der Anteil eher angestiegen. Quelle: Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz, „Mobilität in Rheinhessen und Mainz,- Ausgewählte Ergebnisse von Haushaltsbefragungen“ MiD-Studie 2008

Der FGÜ an der Kreuzung Canisiusstraße/ Weserstraße ist komplexer. Die Weserstraße macht hier einen leichten Schwenk auf beiden Seiten jeweils hinter einer Bushaltestelle, so dass die Sichtfelder für den Autoverkehr bei flotter Fahrt eingeschränkt sind. Ein Spiegel soll helfen, die Querung der Canisiusstraße zu erleichtern. Leider ist festzustellen, dass an dieser Kreuzung auffallend viele Rot-Licht-Sünder die Weserstraße passieren. Selbst dann, wenn wartende Fußgänger an der Ampel stehen. Für Radfahrende ist auch die Gestaltung und Aufweitung der Westseite der Canisiusstraße ein Problem. Die Canisiusstraße weitet sich aus Richtung Kurt-Schumacher-Straße kommend zu einer holprigen Platzfläche auf, mit schon bedenklichen Schäden in der Deckschicht. Nun müssen sich die Radfahrenden entscheiden, ob sie illegal den Gehweg auf der linken Seite nutzen, um den Taster zu drücken, oder ob sie auf der zum Platz aufgeweiteten Fahrbahn bis zur Kreuzung fahren, in der Hoffnung, eine Lücke im Verkehrsstrom zu finden und so schneller über die Weserstraße zu kommen. Ohne Ampel steigt das Unfallrisiko an. Und immer wieder ein Stresserlebnis.

Die gleiche Frage stellt sich auf dem Rückweg. Nur dass der Taster ebenfalls auf der rechten Seite ist und nur ein kleiner Bogen bis zum Anforderungstaster zu machen ist. Die Weserstraße stellt somit eine Unterbrechung der Fahrt dar. Das Vorhandensein der Fußgängerschutzanlage (FGÜ) kann jedoch eine Grundlage für eine radfahrfreundlichere Gestaltung bilden.

Juxplatz und Umfeld Waldvillensiedlung

Der Juxplatz ist eine verkehrsreiche Drehscheibe. Eine Besonderheit stellt eine dreieckige „Insel mit Kiosk“ in der Mitte der Kreuzung dar. Zudem erfolgt der Straßenbahnbetrieb und Autoverkehr vor der Ampel in Richtung Finthen im gemeinsamen Mischbetrieb. Während die Straßenbahn dann in eine Haltestelle auf eigenem Gleiskörper weiterfährt, müssen Autofahrer auf der Kreuzung die Gleise queren, um dann scharf nach rechts in die Finther Landstraße einzubiegen. Der Radverkehr wird über die „Insel“ geführt. Auf der Südseite befindet sich dann ein Kirmesplatz, der zu anderen Zeiten als Parkplatz genutzt wird.

Die Finther Landstraße war schon vor 1905 in einer sehr großen Breite gebaut worden. Der besondere Gleiskörper der Straßenbahn nach Finthen unterteilt sie in zwei unterschiedlich breite Straßen. Auf der breiteren Südseite wird der gesamte Durchgangsverkehr nach Finthen abgewickelt. Eine schmale Anliegerstraße auf der Nordseite erschließt Wohnhäuser und endet als Einfahrt in den Viermorgenweg.

Bis zum zweiten Weltkrieg entstand lediglich eine verstreute Bebauung. Eine Siedlung der US-Streitkräfte mit Wohnblocks wurde nach dem zweiten Weltkrieg auf der Südseite errichtet. Mittlerweile erstreckt sich die Wohnbebauung weit über die Waldvillensiedlung hinaus bis in die Nähe der Autobahn.

Quelle: Ministerium für Kultur, Jugend, Familie und Frauen vom Landesamt für Denkmalpflege: „Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz, Stadt Mainz, Vororte“ Wernersche Verlagsgesellschaft Worms 1997

Leider ist die Situation in und um den Juxplatz für Radfahrer nicht nur unbefriedigend, sondern schon als gefährlich zu bezeichnen:

- Engpass mit schmalen Fahrstreifen und Mischverkehr aus Richtung Finther Landstraße zum Gesundheitszentrum
- Auf der Nordseite Führung per Ampel mit Radfahrern auf die Dreiecksinsel. Aber wie geht es weiter? Nach Querung der Fahrbahn in Gegenrichtung des Autoverkehrs gelangt man auf einen schmalen Gehweg (ursprünglich 2,45m), auf dem dann auch noch ein 1,30m breiter Radweg abmarkiert wurde.

Wenige Meter hinter der Ampel muss man unvermittelt entscheiden, ob und wie weitergefahren werden darf. Es stellen sich spontan die Fragen:

- Handelt es sich hier um einen Zweirichtungsradweg, der zwar nicht regelkonform gebaut, aber mit Bestandschutz als solches nutzbar ist? Oder ist es straßenverkehrsrechtlich ein Einrichtungsradweg (ebenfalls nicht dem heutigen Stand der Technik entsprechend, Typ „anderer Radweg“)? Wenn letzteres zutrifft, warum wird man an der Ampel dort hingelockt?
- Wer muss haften, wenn ein Radfahrer von der Juxplatz-Insel zur Breiten Straße fahren will und auf der rot markierten Querungsstelle mit einem Auto kollidiert (Abbiegevorgang von der Breiten Straße in die Lennebergstraße und Gegenrichtung)?

Wer wird in diesem Fall gerichtlich als „mitschuldig“ angesehen?

- Die Radfahrer, weil sie in falscher Fahrtrichtung fahren;
- Autofahrer, wegen unangepasster Geschwindigkeit und zu spätes Bremsen;
- und noch die Stadt Mainz, wegen irreführender Radführung und Anlage eines Radweges in Minderbreite?

Wohlmöglich sind die Erbauer der Trasse der elektrischen Straßenbahn zum Lenneberg-Wald die ursächlichen Schuldigen, weil sie 1908 den Abzweig für die Straßenbahntrasse gebaut haben.

Ortsfremde müssen bei dem gewahr werden der Situation spontan entscheiden, ob sie gemäß StVO weiterfahren dürfen oder ob es sich um eine illegale Nutzung eines Radweges in falscher Richtung handelt. Wer StVO-mäßig sicher gehen will, sollte lieber absteigen und das Rad bis zur Jahn- bzw. Kirchstraße schieben. Dann bleibt aber für entgegenkommende Radfahrer oder Fußgänger noch weniger Platz! Und für das Schieben wurden die Fahrräder nicht erfunden.

Allein schon der Zwang zur Entscheidung während einer unübersichtlichen und ungewöhnlichen Situation ist unzumutbar für Verkehrsteilnehmer.

Die Frage des „gegen die Einbahnstraße“ Fahrens setzt schon weiter westlich am Viermorgenweg ein. Wer den verkehrsreicheren Teil der Finther Landstraße meiden will, biegt in den ruhigen Seitenarm auf der Nordseite der Finther Landstraße ein. Dieser Seitenarm ist jedoch eine Einbahnstraße in Richtung Finthen. Die Freigabe für Radfahrer durch ein Zusatzschild, das die Einbahnstraße in Gegenrichtung frei zu benutzen ist, fehlt jedenfalls aus nicht ersichtlichen Gründen. Das Verkehrsaufkommen auf diesem Anliegerfahrweg ist deutlich niedriger als z. B. in der Gerhart-Hauptmann-Straße. In Höhe der Einmündung Heidesheimer Straße steht dann auch überraschend eine Fußgängerampel, die ebenfalls das Radmännchen in beide Richtungen enthält.

Das heißt, man fährt verkehrswidrig auf der Seitenstraße an der Kreuzung Viermorgenweg los, um dann später an der Einmündung der Heidesheimer Straße legalisiert zu werden? Soll man StVO-konform die lange Strecke trotz wenig Gegenverkehr bis zur Einmündung der Heidesheimer schieben und darf dann aufsteigen? Um dann im weiteren Verlauf am Juxplatz Schulstraße wieder wie beschrieben in die nächste unklare Situation zu kommen (s. oben).

Noch vor dem neu gestalteten Gesundheitszentrum entstehen Engpässe auf Mischflächen mit Fußgängern. Die Situation kurz vor der Straßenbahnhaltestelle ist unübersichtlich, kurvenreich und mit Steigungen und Gefälle verbunden. Der öffentliche Raum hätte an der Südseite des Gebäudes funktionaler und besser gelöst werden können. Die derzeitige Außengestaltung mit der Betonein-

fassung von „Verkehrsgrün“ gewinnt auch keinen Preis beim Wettbewerb „unser Dorf soll schöner werden“ und hilft nicht gerade bei der Orientierung.

Diese verlieren diejenigen Radfahrenden spätestens dann, wenn sie von der Nordseite (Gesundheitszentrum) in die Budenheimer Straße Richtung alter Ortskern fahren wollen. Die Aufstellflächen vor der Ampel sind schräg und zeigen auf einen vermeintlichen Radweg vor der Eisdiele Mario. Der schmale Pfad entpuppt sich jedoch schnell als ein geteilter Gehweg, der nur so aussieht, als gäbe es einen Rad- und einen Gehweg. Also schnell noch auf die Fahrbahn der Budenheimer wechseln, noch bevor das nächste Auto eng überholen wird!

Leider gibt es auf der Südseite der Breiten Straße keinen Radweg oder –streifen. Auch wer von Finthen kommend, den schmalen Schutzstreifen der Finther Landstraße gekommen ist, wurde noch vor der Kreuzung „allein gelassen“.

Folgende Fahrbeziehungen sind daher unbefriedigend oder nicht radfahrgeeignet:

- Von der Französischen Siedlung zwischen Kapellenstraße und Lennebergstraße (Mainzer Straße, Breite Straße, Waldvillenviertel) in alle Richtungen
- Von der Waldvillensiedlung und den westlich gelegenen Siedlungen (zwischen Lennebergstraße und Finther Landstraße) in alle Richtungen
- Von den Wohngebieten südlich der Finther Landstraße direkt zum Juxplatz und in Richtung Gonsenheimer Wald/ Sportplatz, Friedhof, Tierpark ELSA. Hier bietet sich eine Umfahrung über die Pfarrer-Grimm-Straße/ Maler-Becker-Schule an, die jedoch zu einer längeren Fahrstrecke führt.

Insgesamt sind die Kriterien **Direktheit**, **Attraktivität** und **Komfort** mit zum Teil erheblichen Mängeln behaftet.

Der Juxplatz und sein Umfeld stellen einen neuralgischen Punkt mit hemmender Wirkung dar, bei dem es eine Reihe von tiefgreifenden Verbesserungen bedarf, um die Situation für Radfahrer grundlegend zu bessern. Aufgrund seiner Größe und der von der Standardkreuzung abweichenden städtebaulichen Anordnung bildet er eine Herausforderung für Planerinnen und Planer, die sicherlich nicht mit einem Schlag und schon gar nicht kurzfristig zu bewältigen ist.

2.1.3 Zentrum Elbestraße

Das Zentrum Elbestraße ist mit dem Fahrrad von Süden her gut über die Alfred-Delp-Straße zu erreichen, weil die Zufahrt rückwärtig zum Parkplatz hinter dem Gebäude erfolgt. Was für die Gleisbergsiedlung gut ist, ist für andere schlecht.

Von Norden her bildet der besondere Gleiskörper der Straßenbahn durch sein Schotterfeld und den Vignol-Schienen eine Trennwirkung. Mit dem Fahrrad bleibt das Zentrum jedoch über die Werrastraße und über die Karlsbader Straße auch vom Neubaugebiet Gonsbachterrassen recht gut zu erreichen. An der Werrastraße ist auf der Ostseite ein gut frequentierter Zebrastreifen, in dessen Schutz die Straße auch mit dem Rad gequert werden kann. In Gegenrichtung muss man eine breite Fahrbahn überwinden, weil hier der besondere Gleiskörper zu einer Mischfläche mit dem Kfz-Verkehr verschmilzt und undefinierbar drei- oder vierspurig breit ist. Das Queren mit dem Rad von der Werrastraße zur Südseite der Straße fällt aber meistens leichter als der Eindruck der Straße es vermuten lässt. Außerhalb von Spitzenzeiten sind genügend Lücken im Verkehrsfluss, um auf die andere Seite zu kommen. Überhaupt wirkt die Elbestraße stärker befahren, als sie es ist.

Unmittelbar vor dem REWE-Markt wurde der Gehweg durch den Typ „schmaler Radweg ohne Sicherheitsabstand“ verschmälert. Um diesen Streifen zum Radweg zu machen, der übrigens von REWE-Kunden aus dem Krongarten/ Am Großen Sand in beide Richtungen genutzt wird, müsste er verbreitert werden. Dies ist allerdings nur in sehr begrenztem Umfang möglich, weil die Straßenbahnhaltestelle und Gleistrasse unverrückbare Fixpunkte bilden, die nur unverhältnismäßig aufwendig zu ändern sind. Schade, dass bei der Baurechtereilung zur Neubebauung des Einkaufszentrums kein größerer Hausabstand zur Straße vorgeschrieben wurde. Offenbar hat man die Besucherfrequenz und Herkunft der Kunden nicht hinreichend beachtet. Zwei Meter mehr Verkehrsraum in der Elbestraße und es wären an dieser stark frequentierten Stelle komfortable Fuß- und Radbedingungen entstanden.

2.1.4 Zentrum An der Krimm

Der ALDI und REWE-Supermarkt An der Krimm ist von der Siedlung Am großen Sand/Krongarten gut zu erreichen. Um zu den anderen Einrichtungen des kleinen Zentrums zu kommen, muss man erst zur Kreuzung An der Krimm/ Weserstraße fahren. Der direkte Weg vom REWE-Supermarkt zum REWE-Getränkemarkt bleibt durch einen Wassergraben und den dichten Verkehr der Straße verschlossen. Aus Mombach kommend wird die dem EKZ zugewandten Süd-Seite der Straße An der Krimm in Höhe Autobahnauffahrt als Zweirichtungsradweg genutzt. Dieser ist zwar schmal. Infolge des relativen geringen Radaufkommens und dem vorhandenen Grünstreifen als Sicherheitsabstand zur Fahrbahn erscheint dies jedoch als ein zu verkraftender Mangel.

Auch aus der ELSA und den Wohngebieten im Umfeld der Straßen An der Krimm und Kurt-Schumacher-Straße ist das kleine Zentrum gut zu erreichen. Die Tempo-30-Zone hat sich hier bewährt. Der neugebaute Rechtsabbieger von Mombach zur ELSA lässt nun getrennte Grünzeiten für Fußgänger und Kfz-Linksabbieger zu, so dass die Kreuzung nun wesentlich stressfreier begeh- und befahrbar geworden ist.

Schwachpunkte gibt es lediglich bei der Rad-Nutzung vom REWE/ ALDI zur Canisiusstraße, mit Unterquerung des Gebäudes des ehemaligen Studentenwohnheims. Hier sind die Wegebeziehungen ohne Not unterbrochen. Diese Mängel sind jedoch durch Kleinmaßnahmen leicht zu beheben.

2.2 Verbindung zur Innenstadt

2.2.1 Bedeutung der Verbindung für Gonsenheim

Das zweitwichtigste Ziel für Radfahrende aus Gonsenheim bilden die Verbindungen zum zentralen Kernbereich der Stadt Mainz. Hierzu gehören neben der Innenstadt mit all seinen Funktionen als Oberzentrum und Landeshauptstadt auch die unmittelbar angrenzenden Ortsteile Neustadt, Altstadt und Oberstadt. Ob weiterführende Schulen, Einkauf, Behörden, Fachärzte oder Freizeittreffs: praktisch alles ist dort vorhanden, was (groß-)städtisches Leben ausmacht.

Die Entfernung vom Stadtteil zur Innenstadt liegt im Bereich von 4 bis 8 km. Und zwar je nachdem, wer eher am westlichen Teil (nahe Finthen) oder im östlichen Bereich (Elbestraße) des Stadtteils wohnt. Die Fahrtzeiten betragen für Radfahrende im Mittel knapp 20 Minuten, maximal 25 Minuten. Insgesamt liegen somit günstige Rahmenbedingungen vor, bei denen grundsätzlich hohe Potentiale im Radverkehr schlummern, die noch nicht annähernd ausgeschöpft sind.

Wie hoch die Potentiale sind, zeigt der Modalsplit-Anteil in Holland. Dort werden selbst im Entfernungsbereich 7,5 bis 15km rund 15% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Somit ist entfernungsmäßig ein Großteil aller Wege abgedeckt.
Quelle: FGSV Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“, Ausgabe 2014, Anhang, Bild 4 von difu GmbH

2.2.2 Situation des Netzangebotes für den Kfz-Verkehr

Der Erfolg der Verkehrswende hängt davon ab, in welchem Maße der Autoverkehr auf den Umweltverbund - in dieser Studie auf den Radverkehr beschränkt - verlagert werden kann. Deshalb bilden die Rahmenbedingungen für den Autoverkehr den Schlüssel für eine integrierte Planung. Sie bilden ja den Maßstab der einzelnen Person, die eine Fahrt antreten will und überlegt, mit welchem Verkehrsmittel sie fahren soll. Der Anteil der Gruppe der „Märtyrer“, die aus rein gesellschaftlichen Idealen heraus auch dann eine Fahrradnutzung auswählen, wenn die Bedingungen schlechter sind als für andere Verkehrsarten, ist gegenüber der Gesamtgesellschaft gering und hätte auch keinen Einfluss auf das künftige Verkehrsverhalten.

Das künftige Verkehrsverhalten wird nur dann spürbar umweltfreundlicher abgewickelt werden, wenn auf den wesentlichen Rad-Fahrzielen bessere oder wenigstens ähnliche Bedingungen vorliegen und diese Einschätzung von der „großen Masse“ der gesellschaftlichen Schichten so geteilt wird.

Einen systembedingten Vorteil hat das Verkehrsmittel Radfahren gegenüber dem Autoverkehr auf jeden Fall: Der Fahrtantritt mit dem eigenen Fahrrad ist kostenlos. Autofahrer können Spritkosten sparen, wenn sie auf das Fahrrad wechseln. Allerdings machen Spritkosten um 10 Cent/ km auf diesen Entfernungen gerade mal einen Betrag zwischen 0,80 und 1,60 EURO für eine Hin- und Rückfahrt aus, den Autobesitzer sicher locker verkraften können, da diese bereit sind, wesentlich höhere Ausgaben für Anschaffung, Versicherungen, Kfz-Steuern u.a. zu leisten. Erst wenn Parkgebühren an den bereitstellenden Arbeitgeber zu entrichten sind, oder anderweitige öffentliche oder private Stellplätze zu bezahlen sind, oder gar Mautgebühren anfallen würden, bekäme diese Einsparmöglichkeit eine Relevanz für die Verkehrsmittelwahl.

Ein wichtiger Baustein für die Verkehrswende muss daher sein, die strecken- und schadstoffabhängigen Kosten im Kfz-Verkehr so zu erhöhen, dass sie eine größere Rolle an der Gesamtfinanzierung der Autonutzung einnehmen. Je höher die absoluten Fahrtkosten pro Kilometer für jede einzelne Fahrt werden, desto mehr wirkt sich dies auf die Verkehrsmittelwahl der einzelnen Personen aus. Sparen lohnt nur, wenn es was zum Sparen gibt.

Aus diesen Gründen muss in die Plananalyse die Bewertung der Qualität des Straßennetzes für den Autoverkehr eingehen. Da die Vorzugs-Fahrrouten von Gonsenheim aus über verschiedene Strecken zur Innenstadt führen, wurden die angenommenen Strecken mit der Routenwahl von Google-Maps verglichen.

Als potentieller Zielort wurde für die Innenstadt die Ludwigsstraße / Höhe Große Langgasse als Beginn der Einkaufszone angenommen. Da Gonsenheim langgestreckt ist, wurde von zwei Ausgangsorten ausgegangen.

	Vorzugs – Strecke mit dem Auto	Fahrzeit Min./ Datum (differiert nach Tageszeit)	km	Streckencharakter	Anteil
1	Von Gonsenheim – West Juxplatz – Ludwigsstraße	<i>Werktags schnellste Routen, Berufsverkehr Minuten (1)</i>			
A	Budenheimer Str. - Zwanzig-Morgen-Weg – Saarstraße / Europaplatz – Binger Str. – Münsterpl. – Große Langgasse	12 bis 14	6,8	4,4 km Mehrspurig 1,9 km zweispurig 0,5 km Mischverkehr (Große Langgasse)	65% 28% 07% 100
B	Budenheimer - Mainzer-Str. - An der Allee – Saarstr. – ... wie A	13 bis 15	5,3	1,6 km Mehrspurig 3,2 km zweispurig 0,5 km Mischverkehr (Große Langgasse)	30% 60% 10% 100
C	Budenheimer - Mainzer-Str. – Am Fort Gonsenheim/ Mombacher Str.- Hbf. West –Binger Str. ... weiter wie A	15 bis 18	5,9	Nicht ermittelt, da nur dritte Wahl	
2	Von Gonsenheim – Ost Canisiusstr. /Kurt-Schum.-Str. – Ludwigsstraße	<i>Werktags schnellste Routen, Berufsverkehr Minuten (1)</i>			
A	Weserstr. – Mainzer Str. – An d. Allee – Saarstr. – Binger Str. - Münsterpl. – Große Langgasse	12 bis 16	4,8	1,4 km Mehrspurig 2,9 km zweispurig 0,5 km Mischverkehr (Große Langgasse)	29% 61% 10% 100
B	Weserstr. – Koblenzer Str. – Saarstr. ... wie A	12 bis 16	5,4	2,9 km Mehrspurig 2,0 km zweispurig 0,5 km Mischverkehr (Große Langgasse)	54% 37% 09% 100
C	Weserstr. - An der Ochsenwiese – Zwanzig-Morgen Weg – Saarstr. ...	14 bis 18	7,8	Nicht ermittelt, da nur dritte Wahl	

(1) Wg. Corona Kontaktsperre bestand unterdurchschnittliches Verkehrsaufkommen, nach Lockerung der Corona-Kontaktsperre wieder ansteigend

Insgesamt ergibt sich folgende Lage: Der Kfz-Verkehr kann weitgehend ungestört von anderen Verkehrsarten fließen. Die Entflechtung vom (störenden) Radverkehr beginnt schon am Gonsbach und endet am Münsterplatz. Lediglich in der Großen Langgasse muss der Kfz-Verkehr seine Streckengeschwindigkeit mindern und auf querende Fußgänger und Radfahrer Rücksicht nehmen. Ansonsten kann er frei fließen und wird allenfalls von seinesgleichen in seiner Fahrgeschwindigkeit beeinträchtigt. Da an Kreuzungen und Fußgängersignalanlagen die Schaltungen bzw. Umläufe auf den jeweiligen Hauptstrom ausgerichtet sind, werden grundsätzlich gute Bedingungen vorgefunden.

Ein besonderes Privileg gegenüber den anderen Verkehrsarten bilden mehrspurige Abschnitte, bei denen die Fahrer andere Autos überholen können oder sich vor Kreuzungen nebeneinander aufstellen können. Damit ist ein immenser Flächenverbrauch verbunden, weil 50 km/h fahrende Autos ein Vielfaches an Mehrflächen benötigen als im Vergleich zu Nutzung des ÖPNV oder mit dem Rad.

Auf der Relation zwischen Gonsenheim und der Innenstadt liegt der Anteil mehrspuriger, von anderen Verkehrsarten getrennter Bereiche sogar besonders hoch:

Für Gonsenheim West (Juxplatz) gilt: Hier liegt auf der Vorzugsvariante der Anteil mehrspuriger Streckenabschnitte an der Gesamtstrecke bei 65%. Auf der Relation von Gonsenheim Ost (Kurt-Schumacher-Straße/ Höhe Canisiusstraße) liegt der Wert mit 54% etwas niedriger, aber in der gleichen Größenordnung.

D.h. für Autofahrer aus Gonsenheim wird auf mindestens der Hälfte der Streckenlänge eine mehrspurige Infrastruktur vorgehalten, also privilegierte Bedingungen für den motorisierten Verkehr! Selbst die vorgeschlagenen Alternativrouten weisen mit 30% bzw. 29% hohe Anteile mehrspuriger Abschnitte auf. Allesamt asphaltiert und ohne störende Bordsteine mitten auf dem Fahrweg (wie es Radfahrende schon gewohnt sind). Die „langsamen Strecken“, bei denen Autofahrer infolge von Nutzungsvielfalt, Mischverkehren und anderen „Störungsquellen“ (Fußgängern) prinzipiell die Fahrgeschwindigkeit gegenüber der zulässigen Höchstgeschwindigkeit reduzieren müssen, liegt auf allen Fahrstreckenvarianten unter 10% und führt folglich nicht zu einer nennenswerten Reisezeitverlängerung.

Diese Rahmenbedingungen sind im Verkehrsartenvergleich durchaus als „luxuriös“ zu bezeichnen und dürften selbst bei großen kommunalen Anstrengungen im ÖPNV und Radverkehr allenfalls langfristig aufgeholt werden können. Die Schaffung einer Mehrspurigkeit wäre auch im Straßenbahnnetz durchaus eine machbare und erstrebenswerte Lösungsmöglichkeit, um die Fahrzeiten von den außenliegenden Stadtteilen zu reduzieren und gegenüber dem Autoverkehr zumindest im Berufsverkehr konkurrenzfähiger werden zu können. Mögliche Streckenabschnitte für Überholgleise mit fahrplanmäßig verkehrenden Expresskursen wurden aber bislang im Straßenbahnnetz nicht ernsthaft erwogen. Nicht einmal die zuständigen Interessen-Vertreter selbst, die Verkehrsbetriebe MVG und ESWE, hatten für die beiden Neubaustrecken Mainzelbahn und Citybahn Wiesbaden diese Überlegungen angeregt, obwohl ein Überholgleis auf der Neubautrasse mit Bundesmitteln bei Linienbetrieb grundsätzlich förderfähig gewesen wäre und Express-Fahrten Reisezeitvorteile auf dem langen Weg vom Lerchenberg zur City und von Wiesbaden nach Mainz gebracht hätten.

Die verkehrsmittelübergreifende Bewertung zeigt aber auch, dass eine Diskrepanz zur subjektiv empfundenen Zufriedenheit vorhanden ist. In der öffentlichen Meinung dominieren der Frust über den täglichen Stau und den (angeblich) schlechten Zustand des Straßennetzes durch mantraartig vorgetragene Klagen von Autofahrern und ihren Interessenvertretern. So als hätten andere Verkehrsmittel bessere Bedingungen als sie. Und so als hätte noch nie jemand einen Weg durch das Gonsbachtal gemacht und die deutlich schlechtere Wegeoberfläche mit Pfützen und Schlamm gesehen, mit denen sich Fußgänger und Radfahrer rumplagen müssen, wenn sie in die Stadt wollen. Oder mit Radwegen, die vor der Kreuzung enden. Also dort, wo es richtig eng und gefährlich wird.

Eine Anregung für die Versachlichung künftiger Verkehrsdiskussionen wäre es daher, bei der Erstellung von Verkehrskonzepten aufzuhören, mit zweierlei Maß zu messen. Was der scheinbar selbstverständliche Anspruch für die Einen in Bezug auf Verkehrsfläche, Fahrkomfort und „Grüne Welle“ im Straßennetz ist, darf gerne auch anderen zugestanden werden.

Die o.g. Vorzugsvarianten auf den beiden Relationen von Gonsenheim zur Innenstadt verfügen über Querschnitte, die beim Straßenentwurf gemäß den Straßenbaurichtlinien RSt06 verschiedenen Entwurfssituationen entsprechen oder in Annäherung (Überbreite) zuzuordnen sind. Diese waren bzw. sind bei Neu- und grundhaften Umbau als Planungsvorgabe zu beachten. Für die insgesamt 12 typischen Entwurfssituationen erfolgt jeweils die Charakterisierung (Bebauung, Verkehrsstärke etc.), Randbedingungen und Anforderungen sowie besondere Hinweise zur Ausgestaltung.

Die Straßenquerschnitte der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr entsprechen dabei durchweg den Regelbreiten, ganz selten nur den Mindestbreiten nach dem heutigen Stand der Technik. Sogar Überbreiten sind festzustellen.

Breite-, Elbe- und Budenheimer Straße sind dem Typ „Örtliche Geschäftsstraße“ zuzuordnen (vgl. Kap. 5.2.6 der RAST06 mit Regelbreiten zwischen $\geq 20,5$ und $34,2\text{m}$), die Mainzer Straße einer „Verbindungsstraße“ (Kap. 5.2.11 RAST06, Regelbreiten $\geq 19,3$ bis $31,2\text{m}$), Binger Straße, Große Langgasse einer „Hauptgeschäftsstraße“ (5.2.8. mit Regelbreite $20,5$ bis 37m) und die Saarstraße einer „Anbaufreien Straße“ (5.2.12) mit Regelbreiten bis von $\geq 34,1\text{m}$.

Es gibt jedoch auch hier Schwellenbereiche für Straßen, die zwischen zwei Typen stehen. So könnte der Straßenzug „Am Sportfeld/ An der Krimm“ aufgrund seiner Ausgestaltung im Querschnitt und der Kurvenradien in Höhe der ELSA auch als (förderfähige) verkehrswichtige Straße kommunal definiert werden. Er wurde aber von der Stadt bewusst in eine Tempo-30-Zone integriert (somit eine nicht förderfähige Wohn- bzw. Sammelstraße).

2.2.2 Straßenbaurichtlinien als Maßstab der Bewertung

Aus den oben beschriebenen dreistufigen Qualitätsmerkmalen (mehrspurig, zweispurig und Mischverkehr mit Behinderungen durch Fuß-/Rad-Konflikten) sowie dem Abgleich mit den Anforderungen im Straßenentwurf nach den einschlägigen Regelwerken entsteht eine Messlatte zur Bewertung des Zustands im Radverkehr. Von der Mainzer Bevölkerung oftmals artikuliert ist die Einschätzung („öffentliche Meinung“), dass viele der vorhandenen Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet nicht den heutigen Anforderungen entsprechen, weil sie Minderbreiten oder andere Mängel, wie z.B. fehlende Sicherheitsabstände, aufweisen.⁵ Im Unterschied zum Kfz-Verkehr muss daher auf die Abweichung der Radwege von den Regelwerken ein besonderes Augenmerk gelegt werden. Radwege bzw. -anlagen, welche nicht dem heutigen Stand der Technik entsprechen, stellen daher einen durchaus Mainz-typischen Mangel dar, den es in radfahrfreundlichen Regionen in dieser Häufung nicht gibt und hier zur Abwertung führt.

Die nachfolgende Bewertung der Radverkehrssituation und spätere Erarbeitung von Planungsvorschlägen baut dabei bewusst auf die derzeit geltenden Regelwerke und Normen an. Ziel ist es, den Ist-Zustand der Radwege darzustellen und an den heute in Deutschland geltenden Entwurfsregeln zum Neu- und Ausbau von Straßen zu messen. Diese werden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV entwickelt. Die Richtlinien werden in der Praxis von den Mitgliedern der FGSV, d.h. überwiegend Vertretern der Straßenbaubehörden der Länder und kommunalen Vertretern erarbeitet und mehr oder weniger aktuell fortgeschrieben. Auch wenn der Ausbau im Bestand aufgrund des Umfeldes erfahrungsgemäß nicht immer gelingen kann und oft mit Kompromissen einhergeht, bilden deren Vorgaben eine objektive Richtgröße für die Qualität des Verkehrsangebotes. Tatsächlich werden die Regelbreiten der Kfz-Fahrspuren durchweg eingehalten!

Wohlgemerkt entspringen diese Standards nicht einer Vision für ein ideales Rad-Traumland, von dem die meisten Kommunen in süddeutschen Regionen ohnehin weit entfernt sind. Auch welche Projekte verkehrspolitisch in Mainz gerade erörtert werden und welche Ideen bisher als „machbar oder nicht machbar“ eingestuft werden, muss bei der Betrachtung auf Grundlage der hier definierten Bewertungsmaßstäbe außen vor bleiben, - zumal sich die gesellschaftlichen Einstellungen im Laufe der Zeit ohnehin wandeln und vor dem Hintergrund der Klimaerwärmung sogar müssen.

⁵ Im Fahrradklimatest des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) in 2018 wurden von den Teilnehmern die Breite und Oberfläche der Mainzer Radwege und die Häufigkeit der Hindernisse als Hauptmängel genannt. Auch in einem bundesweiten Vergleichstest zur Radwegequalität, die vom Automobilclubs ADAC von 10 Städten in 2020 durchgeführt wurde, schnitt die Stadt Mainz insgesamt mit „mangelhaft“ ab.

Tabelle Bewertungsschema Radwegtypen und Wirkungsgrad

	Typ, Charakteristik, Grundlage (1)	Merkmale, Anforderungen, Randbedingungen	Empfohlene Querschnittsbreiten	Wirkungsgrad, Note
1	<p>Radschnellwege (RSW)</p> <p>Grundlage sind die Förder Voraussetzungen der Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern „Radschnellwege 2017 bis 2030“ zur Förderung der RSW mit Bundesmitteln,</p> <p>sowie das FGSV Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ 2014 (in Aktualisierung)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - direkt, ohne Umwege zwischen Ober- und Mittelzentren - Ausbaustandard mind. 5km Länge - getrennte Führung von anderen V.-arten - Nebeneinanderfahren von Radfahren/ E-Scootern - Querschnitt entspricht 4-spuriger Fahrbahn auf $\geq 90\%$ der Streckenlänge des RSW - Planfreie Knoten oder kurze Wartezeiten durch Detektoren mit früher Anforderungsschaltung - Komfortbelag + Beleuchtung - Radpotential $>2.000/\text{Tag}$ - Hoher Wirkungsgrad für Potentialausschöpfung und Umstieg vom Auto 	<p>Zweirichtungsradweg $\geq 4,00\text{m}$ Regelbreite $+ \geq 2,50\text{m}$ Gehweg</p> <p>Einrichtungsradweg $\geq 3,00\text{m}$ Regelbreite $+ \geq 2,50\text{m}$ Gehweg</p> <p><u>...sowie jeweils</u> Sicherheitstrennstreifen $0,75$ ($0,50$) m zur Fahrbahn + $0,30$ zum Gehweg, kein Pkw-Parken</p> <p>Radfahrstreifen $\geq 3,00\text{m}$</p>	sehr gut
2	<p>Rad-Direktverbindungen (RDV)</p> <p>... Standards, die zwischen den Regellösungen der FGSV-Straßenbaurichtlinien zum Radwegebau und den o.g. Angaben für Radschnellwege liegen.</p> <p>Begriff übernommen von den Musterlösungen des Hess. Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.</p> <p>Die ERA ermöglicht eigentlich schon immer größere Breiten bei Bedarf, diese wurden aber nur selten in der Praxis angewandt. Auch weil an Aufwendungen für Daten und Zählwerte im Fußgänger- und Radverkehr verzichtet wurde.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - direkt, ohne Umwege - i.d.R. getrennte Führung von anderen V.-arten - Überholmöglichkeit zu anderen Radfahrenden/ E-Scootern - Querschnitt entspricht 3 oder 4-spuriger Fahrbahn auf $\geq 80\%$ der Streckenlänge der RDV - kurze Wartezeiten an Knoten, LSA mit Detektoren und Anforderungsschaltern für Rad-Grün - Komfortbelag + Beleuchtung - Radpotent. $>1.000/\text{Tag}$ (in Hessen $1.500/\text{Tag}$) - guter Wirkungsgrad für Potentialausschöpfung und Umstieg vom Auto <p>Die Standards erfolgen in Anlehnung an die Hessischen Regelungen. Da diese z.T. inhaltlich durch E-Scooter-Betrieb im Innerortsverkehr überholt sind, wurden kleine Abweichungen vorgenommen.</p>	<p>Zweirichtungsradweg $4,00\text{m}$ $+ \geq 2,50\text{m}$ Gehweg</p> <p>Einrichtungsradweg $\geq 2,30\text{m}$ $+ \geq 2,50\text{m}$ Gehweg</p> <p><u>... sowie jeweils</u> Sicherheitstrennstreifen $\geq 0,50\text{m}$ zur Fahrbahn + $0,30$ zum Gehweg, kein Pkw-Parken, wenig Einfahrten</p> <p>Radfahrstreifen $\geq 2,00\text{m}$</p>	gut
3	<p>Hauptstraßen mit Radwegen nach ERA-Standard;</p> <p>Radfahrfreundliche Wohn- oder Sammelstraßen ohne Beeinträchtigungen durch Stellplätze;</p> <p>Fahrradstraßen und Verkehrsberuhigte Straßen gem. StVO</p>	<ul style="list-style-type: none"> - verkehrsreiche Straße, mit Erfordernis für Radwege (RW) - Ausbau entspricht einspuriger Fahrbahn mit ausreichendem Sicherheitsabstand - harmonisches Nebeneinander von Auto- und Radverkehr in Wohnstraßen oder Wohnsammelstraßen - Fahrrad- oder Spielstraße - Wirkungsgrad für Potentialausschöpfung und Umstieg vom Auto nur in Zusammenhang mit Netzwirkung durch Ausbau anderer Strecken und Beseitigung von Gefahrenstellen 	<p>Einrichtungsradweg $2,00\text{m}$ $+ \geq 2,50\text{m}$ Gehweg</p> <p>Zweirichtungsradweg $\geq 3,00\text{m}$ $+ \geq 2,50\text{m}$ Gehweg</p> <p><u>sowie</u> Sicherheitstrennstreifen $0,75\text{m}$ oder $0,50\text{m}$ zur Fahrbahn + $0,50$ bis $0,75$ zu (wenigen) Parkständen</p> <p>Radfahrstreifen mit Breite $1,85\text{m}$</p>	Befriedigend

	Typ, Charakteristik, Grundlage (1)	Merkmale, Anforderungen, Randbedingungen	Empfohlene Querschnittsbreiten	Wirkungsgrad, Note
4	<p>Mäßig befahrene Sammelstraßen (noch radfahrgeeignet)</p> <p>schwach mit Kz befahrene Hauptstraßen mit Schutzstreifen in Regelbreite</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Verträglicher Mischverkehr; Auto- und Radverkehr auf gemeinsamen Fahrbahnen - Umwegfaktor max. 1,1 gegenüber parallelen Hauptstraßen - Hauptstraßen < 1.000 Kfz/Stunde mit Schutzstreifen in Regelbreite - Verlagerungswirkungen zugunsten des Radverkehrs sind nicht zu erwarten 	<p>Nutzbare Fahrbahnbreite 5,50m bis 6,50m; Kaum Störungen durch Parken/ Parkvorgänge</p> <p>Praktisch kein Umweg, dafür wenig Stress beim Fahren auf der Fahrbahn</p> <p>Regelbreite für Schutzstreifen 1,50m</p>	Ausreichend
5	<p>Stärker befahrene Sammelstraßen ohne Radwege (insgesamt schlecht geeignet)</p> <p>Hauptstraßen, deren Rad- und Gehwege Minderbreiten u.a. Mängel aufweisen;</p> <p>verkehrsreiche Str. mit Schutzstreifen anstelle Radwegen;</p> <p>enge Ortsdurchfahrt</p> <p>kleinere Umwege</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Alle Straßen, bei denen ein Erfordernis für eine getrennte Führung vorliegt, deren Radverkehrsanlagen nicht den heutigen Regelbreiten und Normen entsprechen - Hauptstraßen, bei denen anstelle von erforderlichen Radwegen ersatzweise nur Schutzstreifen angelegt worden sind - Enge (Dorf-)Straßen - Fahrbahnen von Wohnstraßen, die durch das Parken Begegnungsfälle von Pkw und Rad erheblich beeinträchtigen - Sicherheitsmängel - Negativer Einfluss auf Radnutzung sowie - Umwegige Strecken bis Faktor 1,2 		Mangelhaft
6	<p>Gefährliche Straßenabschnitte,</p> <p>Straßen, die zum Falschfahren zwingen,</p> <p>Große Umwege</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Gefährliche Kreuzungen, unsichere Streckenabschnitte, schlechte Einsehbarkeit - Häufung von Unfall- und Gefahrenstellen - (subjektiv) soziale unsichere Orte - Erzwungenes Fahren auf falscher Straßenseite - Abschreckende Wirkung. „No Go-Area“ für Radfahrer, nur unverdrossene, risikobereite und Zwangsfahrer benutzen hier das Rad als Verkehrsmittel 	<p>Beseitigung Unfallgefahrenpunkte, Soziale Sicherheit verbessern, Beseitigung der Barrierewirkung von Straßen durch Zweirichtungswege oder andere Maßnahmen</p>	Ungenügend

Minderbreiten von Gehwegen führen ebenfalls zur „Abwertung“. Die Praxis hat gezeigt, dass viele StVO-ausgeschilderte Radwege einfach auf ursprünglich für Gehwege gebaute Verkehrsflächen aufmarkiert werden. Das hat insbesondere in den 80er Jahren die kommunalen Rad-Statistiken geschönt. Diese führten zu Einschränkungen und Komforteinbußen im Fußgängerverkehr. Oft verbleiben nur Restflächen, die nicht einmal die Mindestbreite aufweisen. Aber auch der Radverkehr ist betroffen. Wenn Fußgänger in Begegnungsfällen aufeinandertreffen, weichen sie ohne sich Umzusehen plötzlich auf den Radweg aus.

Blinde und Sehbehinderte können ohne Trennbord nicht einmal die Grenzen des Gehwegbereiches ertasten, da Markierungen schwer zu ertasten sind.

Ein Beispiel hierfür ist die Mainzer Straße außerorts. In Richtung Uni wurde der Seitenraum als reiner Radweg ausgeschildert (Z 237). In Richtung Gonsenheim besteht neben dem Radweg eine Restfläche von 0,60m, die offenbar für Fußgänger mit Barbie-Puppen-Figur gedacht scheint. Im weiteren Verlauf wird es noch schmaler! Dies signalisiert: Umkehren oder sich in Luft auflösen! Diese Art von Radwegeherstellung darf nicht „belohnt“ werden. Sie ist weder gerecht, noch sozial vertretbar.

2.2.4 Qualität der einzelnen Radrouten

Aufbauend auf die beschriebenen Kriterien erfolgt nun die Bewertung der Vorzugstrassen für den Radverkehr. Auch hier wurden an mehreren Tagen im April und Mai 2020 die Fahrzeiten in den Routen-Maps im Internet ermittelt. Die Abweichungen der Fahrzeiten betragen nur ± 1 Minute. Zwischen Corona-Zeit und normalen Verkehrsverhältnissen (Ist-Situation) sind die Zeitdifferenzen unwesentlich.

Tabelle Radroutenqualität Relation Gonsenheim West (Juxplatz) zur Innenstadt

	Vorzugs – Strecke mit dem Fahrrad	Abschnitte nach Charakter/ Straßentypen	km	An- teil	Zeit Min.	Note	Hinweise
1	Von Gonsenheim – West	Juxplatz – Ludwigsstraße/ Gr. Langgasse		(1)			
A	Schulstraße - Mainzer-Str. - An der Allee – Saarstr. – Binger Str. – Münsterplatz - Große Langgasse Hartenbergroute	Juxplatz – Kreuzung Weserstr./ Mainzer Straße	1,2	22,2	4	3	Mehr als 68% der Strecke mangelhaft oder ungenügend.
		Mainzer Str. - An der Allee bis Uni	2,2	40,7	9	5	
		Saarstraße/ Uni – Binger Str. bis Gr. Langgasse	1,5	27,7	5	6	
		Große Langgasse	0,5	09,3	1	3	
A	Gesamtbewertung		5,4	100	19	5	Mangelhaft
B	Schulstraße – Elbestr. – An der Bruchspitze – Hartmühlenweg – Hattenbergstraße – Moltkestr. – Hindenburgstr. – Bauhofstr. – Schusterstr., Restweg laufen (hier ohne negative Wertung) Neustadtroute	Juxplatz – Schulstr. – Elbestr./ Höhe Alfred-Delp-Str.	1,8	24,0	6	3	Rund 40% der Strecke mangelhaft oder ungenügend. Rest ist befriedigend.
		Elbestraße bis Bahnübergang	1,1	14,6	2	5	
		Hartmühlenweg (Gonsbachtal)	1,0	13,3	3	3	
		Hattenbergstraße - Bismarckplatz	0,9	12,0	4	5	
		Moltke – Hindenburg bis Kaiserstr.	1,6	21,3	6	3	
		Bauhofstr. – Schusterstraße	1,0	13,3	3	5	
		Ludwigstr. (nicht gewertet)	0,2	02,6	2	-	
B	Zwischenwertung		7,5	100	26	4	Ausreichend
B	(2) Maximal zulässiger Umwegfaktor von 1,2	Der Umwegfaktor gegenüber A beträgt 1,4				6	Umwegfaktor führt zur Abwertung
B	Gesamtbewertung					5	Mangelhaft

(1) Durch Rundungen der Teilstrecken kann die Gesamtsumme von 100% geringfügig abweichen

(2) Bewertung Umweg mit Faktor 1,0 bis 1,2 = mangelhaft, > 1,2 = ungenügend. Die Straßenbaurichtlinien erlauben für Radwegplanungen zwischen zwei Orten einen Umwegfaktor von maximal 1,2 gegenüber der kürzest möglichen Strecke. Auf der Verbindung über die Hattenbergstraße/ Bismarckplatz wird die in der Planung zulässige Verlängerung gegenüber direkten Wegebeziehungen überschritten.

Tabelle Radroutenqualität Relation Gonsenheim Ost (Kurt-Schumacher-Straße/ Höhe Canisiusstraße) zur Innenstadt

	Vorzugs – Strecke mit dem Fahrrad	Abschnitte nach Charakter/ Straßentypen	km	An- teil	Zeit Min.	Note	Hinweise
2	Von Gonsenheim – Ost	Kurt-Schumacher-Str./ Canisiusstr. bis Ludwigsstraße/Gr. Langgasse		(1)			
C	Kurt-Schumacher-Straße – Mainzer Str. – An d. Allee – Saarstr. – Binger Str. – Münsterplatz – Große Langgasse (wie A, nur der Abschnitt bis Kreuzung Mainzer Str./Koblenzer ist kürzer) Hartenbergroute	Kurt-Schumacher-Str. – Weserstr./ Mainzer Str. Mainzer Str. - An der Allee bis Uni Saarstraße/ Uni – Binger Str. bis Gr. Langgasse Große Langgasse	0,6 2,2 1,5 0,5	12,5 45,8 31,3 10,4	1 9 5 1	3 5 6 3	Mehr als 77% der Strecke mangelhaft oder ungenügend.
C	Gesamtbewertung		4,8	100	16	5	Mangelhaft
D	Kurt-Schumacher-Straße – Mainzer Str. – Am Fort-Gonsenheim – (Weg hinter Bruchweg-Stadion – Fritz-Bockius-Straße – Wallstr. – Binger Str. – Münsterplatz – Große Langgasse) King-Park-Route	K.-Schu.-Str. – Weser/ Mainzer Str. Mainzer Str. – Ludwigsburger Str. (Abzweig Bruchwegstadion) Abzw. Bruchwegstadion –Wallstr. Wallstr. – Bingerstr. – Gr. Langgas. Große Langgasse	0,6 1,9 1,5 0,8 0,5	11,5 36,5 28,8 15,3 09,5	1 7 5 2 1	3 5 3 6 3	Mehr als 51% der Strecke mangelhaft oder ungenügend.
D		Der Umwegfaktor gegenüber C beträgt 1,1 (mangelhaft)				5	
D	Gesamtbewertung		5,2	100	19	5	Mangelhaft
E	Canisiusstr. – Gonsbacherassen – Hartmühlenweg – Hattenbergstr. – Moltkestr. – Hindenburgstr. – Bauhofstr. – Schusterstr., Rest laufen (hier ohne negative Wertung) Neustadtroute	Canisiusstraße bis Bahnübergang Hartmühlenweg Hartmühlenweg (Gonsbachtal) Hattenbergstraße – Bismarckplatz Moltke – Hindenburg –Kaiser Str. Bauhofstr. - Schusterstr. Ludwigstr. (nicht gewertet)	1,9 1,0 0,9 1,6 1,0 0,2	28,8 15,2 13,6 24,2 14,2 4,5	6 3 4 6 3 2	3 3 5 3 5 -	Rund 28% der Strecke mangelhaft oder ungenügend. Rest ist befriedigend.
E	Zwischenwertung		6,6	100	24	4	Ausreichend
E	(2) Maximal zulässiger Umwegfaktor von 1,2	Der Umwegfaktor gegenüber C beträgt 1,4 (ungenügend)				6	Umwegfaktor führt zur Abwertung
E	Gesamtbewertung		6,6		24	5	Mangelhaft

(1) Durch Rundungen der Teilstrecken kann die Gesamtsumme von 100% geringfügig abweichen.

(2) Bewertung Umweg mit Faktor 1,0 bis 1,2 = mangelhaft, > 1,2 = ungenügend. Die Straßenbaurichtlinien erlauben für Radwegplanungen zwischen zwei Orten einen Umwegfaktor von maximal 1,2 gegenüber der kürzest möglichen Strecke. Auf der Verbindung über die Hattenbergstraße/ Bismarckplatz wird die in der Planung zulässige Verlängerung gegenüber direkten Wegebeziehungen überschritten.

Die Auswertung zeigt:

Den guten Rahmenbedingungen für den Kfz-Verkehr mit großen Anteilen mehrspuriger Abschnitte und Fahrspur-Regelquerschnitten, stehen mangelhafte Radverbindungen gegenüber. Die Routen mit den kürzesten Verbindungen führen sowohl vom Juxplatz („Gonsenheim West“) als auch der Kurt-Schumacher-Straße („Gonsenheim Ost“) über die Achse An der Allee – Saarstraße – Binger Straße.

Hartenberg- und King-Park-Route

Die Route über die Achse An der Allee – Saarstraße – Binger Straße wird übereinstimmend von den digitalen Medien empfohlen (Google Maps, Komoot, Radroutenplaner Hessen, Radwanderland Rheinland-Pfalz).⁶ In der Tat handelt es sich hier um die schnellste Verbindung mit Entfernungen um 5 Km und Fahrzeiten von knapp 20 Minuten.

Die Verbindung zählt jedoch – sehr höflich ausgedrückt - nicht gerade zu den Premiumradwegen:

1. Sie verläuft fast durchweg entlang stark belasteter Straßen. Beeinträchtigungen durch Lärm und Einatmen von Feinstaubbelastung und anderen Verschmutzungen inklusive. Die originären Vorzüge des Radfahrens – sich gesund und angenehm fortzubewegen – sind auf dieser Verbindung nicht zu erleben.
2. Beim Hinweg muss der Hügel am Hartenberg als Höhenunterschied in Kauf genommen werden, beim Rückweg neben diesem auch noch vom Gonsbachtal eine zweite Steigung hoch nach Gonsenheim-Mitte. Doch dieser Nachteil ist sicher das geringste Übel.
3. Die Qualität der Rad-Infrastruktur entlang der Saarstraße und Binger-Straße bis zur Großen Langgasse ist völlig unzureichend. Diese überhaupt als Radwege zu bezeichnen, scheint maßlos übertrieben. Erst recht vor dem Hintergrund, dass man berücksichtigen muss, dass das Potential für die Relation zwischen Universität und Innenstadt/Neustadt bei deutlich mehr als 2.000 Radfahrer/ Tag liegt. Diese Größenordnung verlangt förmlich nach Standards, wie sie für Radschnellwege (RSW) gelten. Selbst wenn für diese Strecke die vorgeschriebene Mindest-Länge von 5km für RSW nicht erreicht wird und die Vergaberegeln für Bundesfördermittel nicht ganz erfüllen.⁷
4. Die erzielbaren hohen Geschwindigkeiten bei der Talfahrt, bei gleichzeitig engen Verhältnissen und vielen Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsmitteln und Nutzungen mindern die subjektive und objektive Verkehrssicherheit.

Zur Wegeb Beschreibung im Einzelnen⁸:

Eigentlich lassen sich auf dieser Strecke nur die Wohnstraßen in Gonsenheim angenehm fahren. Aber schon im Nahbereich der Kreuzung Weser Straße / Mainzer Straße beginnen die ersten Hürden. Wenn ich von Gonsenheim West komme, bin ich vielleicht die Schulstraße und den Fuß- und Radweg am Kräutergarten von Frau Ingeburg Schmitt gefahren⁹ und sehe mich der Gefahr ausgesetzt, ohne Querungshilfe die Grabenstraße zu queren (hier mündet nur wenige Meter weiter auch der Fußweg auf der Trasse der ehem. Dampfstraßenbahn ein). Aufgrund des schlechten Sichtfeldes muss man mit Autos rechnen, die sich gerade hinter einer Kurve im Beschleunigungsmodus befinden. Der daran anschließende kurze Abschnitt bis zur Mainzer Straße nahe der Kreuzung zur Koblenzer Straße ist trotz

⁶ Ausgerechnet das Radwanderland Rheinland-Pfalz schlägt dabei unsinnige Abweichungen mit Routen über Kaiserstraße, Mitternachtsgasse, Schusterstraße bis zum Zielpunkt vor.

⁷ Es bietet sich aber geradezu eine Verlängerung des Radweges über das Unigelände nach Finthen, Ingelheim/ff an, so dass eine Inanspruchnahme der Bundesfördermittel grundsätzlich zulässig wäre.

⁸ Hier erlaubt sich der Autor, bei der „Reisebeschreibung“ im Erlebnisstil die Ich-Form zu wählen.

⁹ Die Budenheimer/ Mainzer Straße wäre eine mögliche Alternativroute, aber verkehrsreicher.

der sichtbar intensiven Nutzung unbefestigt und zwingt mich bei Regen den Pfützen kurvenreich auszuweichen. Danach muss ich mich in die Warteschlange des Kfz-Verkehrs irgendwie einordnen. Denn auch hier gibt es keine Querungshilfe oder gar eine Bevorrechtigung für Radfahrer.

Wer bei der Kurt-Schumacher-Straße von der Breiten Straße kommend die schöne Abfahrt Richtung Mainzer Straße genießt, muss schon vor der eigentlichen Kreuzung abbremsen. Da auf dem kurzen Stück der Weserstraße kein seitlicher Radweg vorhanden ist (Seite zur Esso-Tankstelle), muss ich mich in die linke Fahrspur einordnen und stehe mitten oder hinter den Autos vor der Ampel.

In der Mainzer Straße selbst ist ein Schutzstreifen markiert, der so schmal ist, dass das StVO-genormte Fahrradsymbol nicht ganz zwischen Randsteine und der gestrichelten Linie passt. Mit der Breite von 1,25m kommt diesem Schutzstreifen eher eine Alibifunktion zu. Dies spüre ich jedesmal in Gegenrichtung in Richtung Gonsenheim. Wenn ich nicht als erster die Kreuzung erreiche und mich nicht in der dort markierten Fahrradaufstellfläche aufstellen kann, muss ich mich hinter der Autoschlange anstellen, da die Pkws wegen dem Linksabbieger vor der Ampel fast immer ganz nach rechts bis zum Bordstein heranfahren. Radfahrende müssen deshalb gewöhnlich deren Abgase einatmen oder verkehrswidrig auf dem Gehweg bis nach vorne zur Kreuzung fahren.

Schutzstreifen sind keine Sonderwege für Radfahrer. Schutzstreifen waren bei der StVO-Novellierung 1997 auch auf Wunsch von Radfahrverbänden als pragmatische Minimallösung für schmale Straßen in Ortsdurchfahrten eingeführt worden. Die Beliebtheit hält sich inzwischen in Grenzen. Bei Umfragen von Verkehrsteilnehmern hatten Radwege auf Gehwegniveau stets auffallend bessere Werte erreicht, obwohl eine ganze Planer-Generation für eine Führung von Radfahrern auf Fahrbahnniveau plädiert hatte. Untersuchungen haben ergeben, dass Radfahrende sich besonders auf Schutzstreifen wenig sicher fühlen. Autofahrer interpretieren den gestrichelten Schmalstrich als Zonenbegrenzung (links ihre Fahrspur, rechts die Radspur) und neigen dazu, ohne den üblichen Mindestabstand Radfahrer zu überholen.

Für Radfahrende sind bei Schutzstreifen mit Mindestbreiten von 1,25m gute Fahrkünste gefragt, weil zwischen Bordrinne und Schmalstrich wenig Platz zum Ausweichen vor Oberflächenrissen bzw. Deformationen, Glasscherben und anderen temporären und dauerhaften Hindernissen vorhanden ist. Ohne Verbleib auf der „Schmalspur“ wird ein Ausweichvorgang schnell zur Gefahr.

Zu empfehlen sind daher eher Lösungen, die anstelle der 2x1,25m oder 2x1,50m breiten Schutzstreifen einseitige Fahrradstreifen mit Regelbreite vorsehen. Es ergeben sich dann Breiten von 1,85m (Regelmaß + 0,65m Sicherheitsraum) oder gar 2,50m (+ 0,50 Sicherheitsraum) mit der Option von Überholmöglichkeiten. Radfahrstreifen sind StVO-Radverkehrsanlagen und dürfen von Kfz nicht genutzt bzw. befahren werden. Insbesondere an Strecken mit Steigungen wie Am Fort Gonsenheim (Hartenberg) wäre das eine Hilfe beim Anstieg mit Überholmöglichkeit (z.B. Pedelects). Bergab ist der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Auto und Fahrrädern mit Gangschaltung ohnehin klein.

Bis zum Ortsrand von Gonsenheim ist die Situation zwar nicht mängelfrei. Diese Schwachpunkte werden den Großteil der Bevölkerung vom Radfahren aber nicht abhalten. Dafür wird das Zu-Fuß-Gehen an der Mainzer Straße stadtauswärts hinter der Gonsbachbrücke straßenverkehrsrechtlich unterbunden.

Die nachfolgenden Streckenabschnitte senken den Ausschöpfungsgrad der Rad-Potentiale jedoch drastisch ein. Es beginnt schon knapp außerhalb des Untersuchungsgebietes im Nachbar-Stadtteil Hartenberg. Man sollte doch annehmen, dass der Radweg, je mehr er sich der Universität nähert, aufgrund des steigenden Aufkommens breiter wird. Tatsächlich engt er sich jedoch in Höhe Grünflächen/ Ida-von-Hahn-Str. auf 1,00m Breite ein. Auch der Gehweg entspricht mit 1,50m nur den Anforderungen einer engen dörflichen Ortsdurchfahrt.

Das eigentliche K.O.-Kriterium befindet sich jedoch zwischen der Universität/ Albert-Schweitzer Straße und Großen Langgasse auf einer Länge von ca. 1,5km. Es mag risikobereite und sportliche Radfahrer geben, die trotz Enge, schlechten Zuständen der Wegeoberfläche, zahlreichen Stopps und sonstigen Hindernissen sich nicht abhalten lassen, dort mit dem Rad zu fahren. Sie müssen z.B. mit Fußgängern

rechnen, die in der Binger Straße vor den Licht- und Strommasten spontan auf den Radweg ausweichen. Oder auch neuerdings vor wild abgestellten E-Scootern. Nach der Talfahrt bildet die Ampel an der Binger Straße und am Münsterplatz eine Spaßbremse. Auto-Lärm und Abgase sind hier auf dem höchsten Niveau.

Diese abgehärteten Radfahrer bilden aber eine Minderheit. Wenn schon nicht alle Radfahrer bereit sind, solche Bedingungen in Kauf zu nehmen, will soll es dann gelingen, Autofahrer hier zum Schutze der Umwelt und der Kampagne „Vision Zero“ zum Umsteigen zu bewegen? Die heute dort fahrenden Autofahrer bleiben dann doch lieber im morgendlichen Stau in ihrem Auto sitzen. Wer will es Ihnen verdenken?

Die Verkehrswissenschaft nutzt für repräsentative Verkehrsbefragungen sogenannte „Sinus-Milieus“. Die Milieus sind differenzierter als die klassische Einstufung in Ober-, Mittel- und Unterschicht. Darin werden Menschengruppen zusammengefasst, die sich in Lebensauffassung und Lebensweise ähneln. Die Abfahrstrecke Saarstraße, Binger Straße bis Große Langgasse dürfte allenfalls Exeditive und Hedonisten ansprechen. Zur Exeditive zählt per Definition die ambitionierte kreative Avantgarde („Auf der Suche nach neuen Grenzen und Lösungen“). Hedonisten setzen sich aus der spaß- und erlebnisorientierten moderne Unterschicht und unteren Mitte zusammen („Unbekümmertheit, Coolness“). Gemäß „Fahrrad-Monitor 2019 Aufstockerbericht Hessen“ sind beiden Milieus derzeit etwa rund 26% der Bevölkerung zuzuordnen. Im Umkehrschluss werden drei Viertel der Potentiale missachtet, können also mit diesen Gegebenheiten nicht erreicht werden. Das entspricht quasi einer Kapitulation vor der Aufgabenstellung.

Der Erfolg der Verkehrswende hängt davon ab, ob viele Milieu-Gruppen die bereitgestellte Fahrradinfrastruktur auf ihren wichtigsten persönlichen Verbindungen attraktiv oder wenigstens akzeptabel halten. Auch die Radverkehrsplanung muss in Hinblick auf die Interessen der Allgemeinheit und ihrer Alltagswege ausgerichtet sein. Dass es geht, zeigen andere Länder mit ähnlichen Vermögensverhältnissen und Autobesitzanteilen.

Im Kern ist der gesamte Streckenabschnitt zwischen Universität (Saarstraße) und Münsterplatz/ Große Langgasse unzumutbar. Die Routen-Empfehlungen der Routen-Maps-Apps aus dem Internet suggerieren Fahrmöglichkeiten mit radfahrfreundlichen Bedingungen, die nicht gegeben sind.

Dabei wären bei den Talfahrten vom Hartenberg zur Rheinebene prinzipiell hohe Geschwindigkeiten ein guter Anreiz zum Radfahren und schnellem Vorankommen. Voraussetzung für schnelles Fahren wären jedoch die Standards eines Radschnellweges.

An dieser Stelle möchte ich anmerken, dass ich bislang selten die Führung über die Saarstraße auf dem Weg zur Innenstadt gewählt habe. Zumindest nicht von Gonsenheim aus. Die von mir gewählte Variante ist etwas länger aber angenehmer zu fahren. Sie ist in der Bewertungstabelle als Radroute D beschrieben und führt hinter dem Bahnübergang nach links in die Straße Am Fort Gonsenheim. Dann nutze ich den Fußweg hinter dem Bruchwegstadion und fahre über die autofreie Fritz-Bockius-Straße durch den Martin-Lutter-King-Park bis zur Wallstraße weitgehend abseits der Autoabgase. Spätestens hier endet jedoch ebenfalls der Spaß am Radfahren. Ohne Radweg fahre ich den Berg runter bis zur Binger Straße und finde dort aber keine direkte Querung der Binger Straße vor, weil die Fahrspuren entweder direkt zum Hauptbahnhof-Parkplatz oder nach rechts Richtung Saarstraße führen. Ich muss also noch vor der Kreuzung irgendwie auf die linke Fahrspur kommen und dann auf der falschen Straßenseite mit dem Rad weiterfahren. Entweder warte ich dann an der Fußgängerampel an der Haltestelle, um über die mehrspurige Straße und die ÖPNV-Spuren zu kommen. Dann bin ich auf der Alicebrücke wenigstens auf der richtigen Seite,- leider auf einer nicht regelkonformen radwegähnlichen Spur auf Gehwegniveau. Oder ich bleibe auf der dem Hauptbahnhof zugewandten Seite und muss an der Kreuzung Aliceplatz irgendwie weiterkommen und mehrere Ampelschaltungen abwarten. Die Abfahrt bis zum Münsterplatz bildet dann ein eigenes Abenteuer, verbunden mit dem Risiko, von plötzlich aufgehenden Pkw-Türen erwischt zu werden.

Schlussfolgerung: Auch wenn der „No-Go-Bereich“ dieser Variante für Radfahrende von seiner Streckenlänge her kürzer ist als über die allseits empfohlene Saarstraße, bleibt die Route ein Ausschlusskriterium für breite Teile der Gonsenheimer Bevölkerung. Wer möchte seine Kinder schon über diese Strecke fahren lassen? Auch Gelegenheitsfahrer sind schnell überfordert. Ortsunkundige haben es schwer, sich zurechtzufinden.

Die **King-Park-Route** verläuft ähnlich wie die von der **Stadt Mainz** präferierte **Stadtteilroute Finthen – Gonsenheim – Innenstadt**, die über die Straßen Am Fort Gonsenheim und Wallstraße zur Alicebrücke führt. Die Stadtteilroute nutzt im Mischverkehr länger verkehrsreiche Straßen als die King-Park-Route, bleibt aber ohne spürbare Zeitvorteile gegenüber der King-Park-Route. Wer es eilig hat, muss ohnehin die **Hartenbergroute** über die Achse Saarstraße/ Binger Straße/Alicebrücke nutzen.

Neustadt Route

Wer Stress und Feinstaub meiden will, muss eine grundsätzlich andere Route suchen. Da der Hartenberg sich als topografisch breiter Querriegel erweist, kommt als ernsthafte Alternative zu den o.g. Wegen nur eine Umfahrung über das Gonsbachtal und die Neustadt in Frage.

Angenehm ist dabei der Gedanke, in Richtung Stadt bergab zu fahren. Allerdings wird das Bergab-Radeln durch die Stadt- und Verkehrsplanung der vergangenen Jahre den Radfahrern ganz schön „vermiest“: Weder in der Elbestraße (Straßenbahngleise sind zu queren) noch durch das Neubaugebiet „Gonsbachterrassen“ kann ich Tempo aufnehmen und das Rad bequem ausrollen lassen. Bei der Planung der Neubebauung wurde von den Verantwortlichen offenbar „vergessen“, eine schnelle Radverbindung zwischen Gonsenheim und der Neustadt freizuhalten.

Auf dem Rückweg nach Gonsenheim fällt der Anspruch der Strecke ebenfalls in die Kategorie „leicht“, da der sanfte Anstieg an der Elbestraße zu unserem Stadtteil auch von älteren Menschen mit Muskelkraft noch gut zu bewältigen ist (alternativ: Im Viertel „Gonsbachterrassen“ die Rampen nehmen und den steilen Fußweg schieben).

Doch zurück zum Reisebeginn in Gonsenheim. Die Nutzung der Breiten Straße als kürzester Weg wäre keine gute Idee. Am Startpunkt Gonsenheim West (Juxplatz) zeigt sich die Barrierewirkung der Breitenstraße. Wer nördlich der Breitenstraße wohnt fährt über die Gerhart-Hauptmann-Straße oder Am Sportfeld zur Kurt-Schumacher-Straße und biegt dort in die Canisiusstraße ein (Startpunkt Ost). Wer auf der Südseite wohnt, sollte am Juxplatz lieber die auch für Radfahrer verkehrsberuhigte Schulstraße und die Alfred–Delp-Straße nutzen und in Höhe Hugo-Eckener-Straße in die Elbestraße/ An der Bruchspitze einbiegen.

Auf beiden Streckenführungen bildet die Weserstraße einen Konfliktpunkt mit dem Kfz-Verkehr. In beiden Fällen gibt es Fußgängerampeln, an denen man sich für GRÜN anmelden muss mit mehr oder weniger lästigen Wartezeiten. An der Kreuzung Canisiusstraße liegt die Lichtsignalanlage im Randbereich und ist für Radfahrer nur mit Umweg und Absteigen zu erreichen. Achtung, hier fahren Autofahrer nicht selten auch bei ROT weiter, also bei der Grünphase für Fußgänger.

Auf der Südseite fehlt zudem eine vernünftige bauliche Verbindung zur Alfred-Delp-Straße. Ein vielgenutzter Trampelpfad lässt grüßen, wird aber im Gegensatz zum angebotsorientierten Straßenbau von der Stadt als Weg nicht befestigt. Selbst eine offensichtlich bestehende Nachfrage wird ignoriert.

Die Südseite bleibt weiter im Nachteil, weil Richtung Stadt keine getrennte Führung vom Kfz-Verkehr erfolgt und dann, wenn die Geschwindigkeit am höchsten ist, die Straßenbahngleise zu kreuzen sind. Eine wirkliche Verbesserung ist wohl auch dann nicht zu erwarten, wenn wie geplant, der bisherige schmale Radstreifen zur Fahrbahn hin verlegt werden soll. Für das Schott-Gymnasium eine gute Entscheidung, auf dem Weg zur Innenstadt aber nur bruchstückhaft besser.¹⁰

Am Bahnübergang in Höhe der Straßenbahn-Haltestelle Gonsbachterrassen werde ich bei beiden Streckenführungen gestoppt. Daran wird allerdings kaum etwas zu ändern sein. Angenehm dann die Weiterfahrt auf dem Hartmühlenweg durch das Gonsbachtal. Eine breite Fahrbahn und wenig Autoverkehr erlaubt das Nebeneinanderfahren für ein paar 100 Meter. Aber ganz autofrei ist man nicht.

In Höhe der Mombacher Straße verlasse ich das Untersuchungsgebiet. Die bauliche Anordnung der Kreuzung lädt ein, unter der Straßenbrücke nach rechts zu fahren. Gefahrenstellen bilden die breiten Betonträger, bei denen es schon zu Zusammenstößen im Begegnungsfall gekommen ist, weil entgegenkommende Radfahrer erst spät zu sehen sind. Diese Straße wird dann schnell enger, so dass die Planung der Straßentrasse infolge des Abrisses des Brückenbauwerkes spannend wird. Muss sich der Kfz-Verkehr mit der heutigen Linienführung begnügen oder wird ihm künftig mehr Raum eingeräumt? Auf jeden Fall wird es für Radfahrer infolge der höheren Kfz-Belastung schwerer, sich – wie heute üblich – dann auf die linke Abbiege-Fahrspur „einzumogeln“, um in den Rheingauwall bis zum Bismarckplatz zu fahren. Eine direkte ampelgesicherte Rad-Querungsstelle zur Stadtseite des Rheingauwalls wäre wünschenswert. Im Optimalfall mit GRÜN per Induktionsschleife für Radfahrer, als Teil des Hauptradweges Finthen – Gonsenheim – City. Alternativ könnte aber am Hartmühlenweg/ Mombacher Straße ein regelkonformer Radweg hergestellt werden, der dann unter der Bahnunterführung an Schott vorbei zum Bismarckplatz führt.

Auf die Weiterfahrt durch die Neustadt möchte ich an dieser Stelle nicht näher eingehen. Auch sie hat ihre Schwachpunkte (unnötige Bordkanten wie am Bismarckplatz, Wegedeckschicht Moltkestraße schlecht, im Park Goetheplatz Mischfläche und nicht asphaltiert, schmale Radwege in der Bauhofstraße u.a.). Die Mängel zeigen den geringen Stellenwert, den man dem Komfort beim Radfahren selbst für einen innerstädtischen Hauptradweg einräumt. Aber im Vergleich zu den beschriebenen Zuständen an der Achse Saarstraße/ Binger Straße werden hier keine Bevölkerungsgruppen bzw. Milieus von vornherein ausgrenzt.

Die Bewertung der Gesamtstrecke mit der Note ausreichend fällt damit zunächst besser als die von den digitalen Medien präferierte Route über die Saarstraße aus. Doch selbst wenn die Stadt durch Umsetzung einiger Kleinmaßnahmen ein paar Mängel abstellen könnte und eine Einstufung dann im Rahmen eines Ermessensspielraumes als befriedigend bewertet werden könnte, wäre nicht viel gewonnen. Die Route ist zwar mit dem Fahrrad zu befahren. Ein Anreiz durch eine komfortable, fahrradgerechte Strecke das Radfahren attraktiv zu machen, ist jedoch auf keinem Streckenabschnitt festzustellen. Von holländischen Verhältnissen, mit einer vom Autoverkehr wirklich getrennten Strecke, die vom Stadtrand bis zur City führt (z.B. wie in Groningen die Zernike Route) ist die Route weit entfernt. Gemütlich nebeneinander fahren, bergab mal rasen können, Wegeoberflächen mit geringem Reibungswiderstand und durchgängig glatter Asphalt ohne Schäden und Deformationen (Gerhart-

¹⁰ Der genaue Planentwurf ist dem Autor nicht bekannt. Daher hier nur vorläufige Einschätzung.

Hauptmann-Straße, Canisiusstraße, Moltkestraße, Goetheplatz etc.) wären Attraktivitätsmerkmale, die erforderlich wären und die in fahrradfreundlichen Regionen Deutschlands, Hollands und Dänemark vielfach vorzufinden sind. Zur Verkehrswende würde also auch diese Route bei weitem dann nicht reichen, wenn sie die kürzeste Verbindung zur Stadt wäre.

Und genau hier kommt der nächste Knackpunkt, der die Einstufung der Route mit der Note mangelhaft unumgänglich macht. Sie ist mit dem Faktor 1,4 deutlich länger als die kürzeste Strecke zwischen Gonsenheim und der Innenstadt. Wäre sie kürzer, würden kleinere bauliche Mängel nicht so stark ins Gewicht fallen. Mit dem Faktor 1,4 liegt sie jedoch weit über dem Wert, den sogar die Straßenbau-Richtlinien vorsehen. In diesen endet die Zumutbarkeit beim Faktor 1,2 (= 20% längere Fahrstrecke). Das bedeutet nicht nur mehr Anstrengung, sondern auch erhebliche Zeitverluste gegenüber der Reisegeschwindigkeit im Autoverkehr. Gerade die Reisezeit spielt im Alltagsverkehr auf dem Weg zur Arbeit, Ausbildung und Einkauf eine entscheidende Rolle.

Im Grunde müsste es nach gesundem Menschenverstand umgekehrt sein: Für umweltfreundliche, mit Muskelkraft laufende oder fahrende Menschen müsste der kürzeste Weg hergestellt werden, während dem motorisierten Verkehr Umwege zuzumuten wäre. Aber in unserer Gesellschaft haben sich jahrzehntelang Fehlentwicklungen ausgebreitet, die nun nicht so schnell abgeändert werden können, - selbst, wenn die Stadt es entschlossen angehen wollte. Insofern sollten in einigen Bereichen auch die Straßenbaurichtlinien modifiziert werden. Prinzipiell dürfte die Vorhaltung der kürzesten Strecke bei engen Verhältnissen nicht dem motorisierten Verkehr vorbehalten bleiben, sondern dem Fuß- und Radverkehr. Für den motorisierten Individualverkehr müssten dann Alternativtrassen gesucht werden, und hierfür ein anzustrebender maximaler Umweg-Faktor festgelegt werden.

2.2.5 Zusammenfassung der Ergebnisse im Straßennetz

Der Vergleich der Rahmenbedingungen für den Kfz-Verkehr einerseits und denen des Radverkehrs ist so eindeutig, dass es keiner vertiefenden Erläuterung bedarf.

Während der Autoverkehr auf den Vorzugsvarianten durchweg über regelkonforme Fahrspurbreiten verfügt und auf mehr als der Hälfte der Strecke mehrspurig ist, gibt es kein adäquates Angebot für den Radverkehr. Die kürzesten Routen von den definierten Startpunkten Gonsenheim West und Ost gleichermaßen ist zwar mit einer Entfernung von 4,8 km bis 5,4 km in einem Entfernungsbereich, bei dem das Fahrrad als System und Verkehrsmittel prinzipiell sehr gut geeignet ist. Im Berufsverkehr wären die Reisezeiten fast gleich, zu den anderen Tageszeiten hat eine Autofahrt Zeitvorteile gegenüber dem Fahrrad, bleiben aber in einem akzeptablen Bereich. Die Infrastruktur für Radfahrende weist jedoch derart gravierende Mängel auf, dass der Großteil der Gonsenheimer Bevölkerung abgeschreckt wird, aufs Rad zu steigen.

- S. nähere Ausführungen in Kapitel 3.1

Auch die mit ausreichend zu bewertende Variantenstrecke über das Gonsbachtal und die Neustadt bildet keine rettende Alternative. Sie kann erstens nur als „ausreichend“ eingestuft werden und ist zweitens mit einer rund 40% längeren Fahrstrecke viel zu lang, um mit den über die Saarstraße führenden Fahrten zu konkurrieren. Insbesondere den Autofahrten. Bauliche Verbesserungen auf der Strecke selbst käme zwar Fahrten zur Neustadt zu Gute, würde aber aufgrund des Umweges nie an die Reisezeiten der anderen Strecke herankommen.

Bildlich ausgedrückt, wird den Gonsenheimern Bürgerinnen und Bürger der Zugang zur Stadt mit dem Rad im Grunde genommen verwehrt. Spätestens die Achse Saarstraße/ Binger Straße bildet einen Sperrriegel mit kaum zu überwindender, abschreckender Wirkung. Fast wie im Mittelalter die Stadtmauern und Tore.

Die Potentialausschöpfung auf der für die Gonsheimer Bevölkerung zweitwichtigsten Relation ist nicht bekannt (was auch schon etwas aussagt), sie dürfte aber sehr niedrig sein. Für die Radinfrastruktur auf dieser Relation besteht großer Handlungsbedarf. Es sind jedoch zum Glück nicht nur ein paar Gonsheimer, die diese Strecke befahren und darunter leiden. Das Radaufkommen ist bereits hoch und könnte noch erheblich ansteigen. Denn größere Potentiale als die Universität, das Stadion, der Hauptfriedhof sowie die angrenzenden Stadtteile Hartenberg und Bretzenheim gibt es in Mainz und Wiesbaden und damit sicherlich in ganz Rheinland-Pfalz nicht!

Der Ausbau im Bestand schränkt die Möglichkeit ein, den Straßenraum zu verbreitern und angrenzende Flächen hinzuzugewinnen. Dieser Weg ist allenfalls im Gonsbachtal außerorts (Mainzer Straße/ An der Allee) denkbar. Auf dem konfliktreichen Streckenabschnitt an Saarstraße/ Binger Straße/ Große Bleiche oder Schillerstraße wird es primär darauf ankommen, ob es gelingt, mehr Flächengerechtigkeit zwischen den Verkehrsarten herzustellen. Es ist unvermeidlich, hier eine Spur für den motorisierten Verkehr wegzunehmen (Autospur oder die Busspur), um wenigstens einen 4m breiten Radweg auf einer Seite herzustellen.

Die beschriebene qualitativ hochwertige und sichere Route wird in jedem Fall Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten haben.

Konsequent im Sinne der Verkehrswende wäre es sogar, auf beiden Seiten der Saarstraße qualitativ hochwertige Radspuren zu erstellen, die ein sicheres Überholen von langsameren Radfahrern zu ermöglichen. Die unterschiedlichen durchschnittlichen und maximal möglichen Geschwindigkeiten der Pedelecs, E-Scootern und klassischen Radfahrern verlangen gerade an Steigungen breitere Wege (wie beim Straßenbau Langsam-Fahrspuren für Lastwagen).

Dann wird der Fall eintreten, dass im Berufsverkehr kürzere Reisezeiten mit dem Fahrrad entstehen als mit der Fahrt im Auto. Und auf dieser Relation Einfluss auf den Modal-Split haben. Es wäre interessant zu wissen, wie hoch die Effekte der Verlagerung werden würden und wieviel Autoverkehr auf dieser Strecke vermieden werden könnte. Dies könnte durch ein Umlegungsprogramm in einer eigenen Untersuchung ermittelt werden.

Die Gonsheimer Zukunft des Radverkehrs wird steht somit in einer relevanten Abhängigkeit zu baulichen Maßnahmen in anderen Stadtteilen.

Ein anderer „Sperrriegel“ könnte auf der durch die Neustadt führenden Variante entstehen. Zu hoffen bleibt, dass der Abriss des maroden Brückenbauwerkes Rheinallee/ Mombacher Straße nicht zu Lasten der Radfahrenden geht. Dem Abschnitt zwischen Hartmühlenweg (Gonsbachtal) und dem Bismarckplatz kommt eine wichtige Bedeutung zu. Würde auch dieser Zugang zur Stadt verschlechtert, gäbe es ein weiteres Hindernis, - wahrscheinlich bevor begonnen wird, das Andere zu entfernen.

2.3 Der Weg zu den 05ern und nach Bretzenheim

Nicht weit von der Innenstadt und am Südrand von Gonsenheim gelegen, befindet sich ein flach gelegenes Ackerland mit Aussicht auf nahegelegene Obstbäume und dem für die Mainzer Identität so wichtigem ZDF-Gebäude am Lerchenberg. Die Felder werden von Wirtschaftswegen erschlossen, die bei jedem Wetter Joggern und Familien als Naherholung dienen. Von Gonsenheim aus führen diese Wege in gut erreichbaren Entfernungen zur Nordseite der Universität, der Fachhochschule und dem Gutenberg-Center an der Haifa-Allee. Neben dieser Naherholungsnutzung und der mäßigen Inanspruchnahme für Alltagswege bilden sie eine tragende Säule zum Erreichen der Fußball-Arena (derzeit „Opel-Arena“). Vor und nach dem Spiel strömen in der Zeit vor Spielbeginn und vor allem zeitgleich nach Abpfiff Massen über diese Feldwege.

Stadt und Verein legten bei der Planung des Stadions Wert auf eine ökologische Bauweise, sei es bei der Sammlung von Regenwasser oder den Solaranlagen auf dem Dach. Ein zentrales Thema bei der Erstellung des Masterplan war die Begrenzung des Parkraumangebotes und die ÖPNV-Erschließung. Die Verkehrsanbindung sollte nachhaltig sein. Der Verein FSV Mainz 05 erklärte sich zudem zum ersten klimaneutralen Verein der Bundesliga. Die Nachhaltigkeit des Verkehrskonzeptes besteht vor allem darin, Parkplätze nur für die Oberschicht anzubieten (im heutigen Sprachgebrauch VIP-Plätze). Alle anderen sollen sich einen Stellplatz in der Peripherie suchen, wie z.B. im Unigelände oder an P+R-Plätzen am Stadtrand. Ziel war es, möglichst viele Fans zum Umsteigen auf den ÖPNV bewegen. 1.500 Fahrradständer wurden damals errichtet. Inzwischen ist das Stellplatzangebot erhöht worden.

Die umgesetzten Maßnahmen können in ihrer Konsequenz jedoch nicht überzeugen. Die ÖPNV – Fahrgäste müssen einen langen Weg zu den Shuttlebussen zurücklegen, mit denen sie zum Hauptbahnhof gebracht werden. Dort müssen sie dann in der Regel Umsteigen. Folge: Lange Reisezeiten auf dem Heimweg. Nach Gonsenheim ist man zu Fuß schneller.

Mit dem Bau eines dritten Gleises und dem Bau eines temporär genutzten Bahnsteigs auf der Westseite der Straßenbahn-Trasse, wäre ein Komfort wie in anderen Stadien (Düsseldorf, Köln, Kassel etc.) möglich gewesen. Dort warten abfahrbereite Trams nach Spielschluss auf die heimkehrenden Fans und fahren sofort los, wenn sie voll sind (im Optimalfall in Doppeltraktion).

Der Fußweg zur Haltestelle wäre kürzer als zur heutigen Bushaltestelle an der Saarstraße und der betriebswirtschaftlich unsinnige Shuttle -Busverkehr könnte stark ausgedünnt werden. Nach meiner Einschätzung wäre er aber lang genug, um die nach Spielschluss erhitzten Gemüter zu beruhigen (dies war der Einwand der Polizei).

Auch wenn es sich um öffentliche Wege handelt, trägt hier der Veranstalter Mainz 05 zumindest moralisch Verantwortung, für eine gute Erreichbarkeit des nichtmotorisierten Verkehrs Sorge zu tragen. Nachhaltigkeit darf sich nicht auf rechnerische Werte und Ausgleichszahlungen für den Umweltschutz beschränken. Maßnahmen gegen die Luftverschmutzung müssen schon an der Quelle beginnen und real zur Minderung bzw. Begrenzung beitragen. Fuß- und Radverkehr belasten die Umwelt weniger als der ÖPNV und vermindern die hohen Aufwendungen für Sonderverkehre (nicht zuletzt die unbeliebten Wochenenddienste für das Fahrpersonal), so dass die Beseitigung der beschriebenen Missstände nicht belanglos ist. Der Verein sollte daher aufgeschlossen sein, um auf irgendeine Weise den Eigenanteil der Stadt als Fördermaßnahme des Landes auszugleichen oder mindern.

Quelle

Grundstücksverwaltung der Stadt Mainz (GVG) „Das neue Mainzer Stadion – ein Bautagebuch in Bild und Text“ Mainz 2012, Kapitel „Der Plan“ mit den Aussagen von Bernd Schmitt, Stadtplanungsamt: „Die Verkehrserschließung des neuen Stadions war nachhaltig gesichert“.

Auf der Hinfahrt zum Stadion verteilt sich die Anfahrt besser. Da sich Fußgänger und Radfahrer den Wirtschaftsweg teilen, kommt es hier schon vereinzelt zu Behinderungen des Radverkehrs, die aber ertragbar sind. Angekommen am Fahrradstellplatz vor der Stehplatztribüne (Westseite) zeigt Mainz 05 den Radfahrenden die reale Wirklichkeit der (Klima- und Rad-)Freundlichkeit. Durch die Errichtung des Fanzeltes ist ein direkter Weg zum Stadioneingang versperrt. Man muss sich über unbefestigte Pfade und im Winter im Dunkeln zwischen Zelt und Hecken vorbeizwängen, wobei manchmal noch beweg-

liche Hindernisse wie Stangen etc. in den Weg gestellt werden. Oder muss einen manchmal nassen und glitschigen Graben überwinden, um sich anschließend vor den aufgestellten Toilettenhäuschen mit frischem Klo-Aroma durch die Warteschlange zu zwängen, bevor man den Weg zu den Eintrittstoren erreicht.

Die eigentliche Horrorfahrt für Radfahrende beginnt aber nach dem Spiel auf dem Heimweg. Genauer gesagt auf dem Wirtschaftsweg zwischen Stadionwestseite und der Unterführung an der Saarstraße. Wenn man Glück hat, können sich die Radfahrer in eine bestehende Schlange einreihen und an den Fußgängerströmen vorbeifahren. Immer wieder treten jedoch Fußgänger ohne zurückzuschauen in die schmale „Spur“ der Radfahrenden. Bei diesen Konfliktsituationen müssen Radfahrer schnell abbremsen oder sie landen im Graben. Noch größer wird die Gefahr, wenn eine Lücke zwischen der Radfahrreihe entstanden ist. Dann wird dieser Platz sofort von Fußgängern blockiert. Die nachfolgenden Radfahrenden müssen sich den Weg erst wieder „freiklingeln“.

Auf jeden Fall entsteht durch diese Mischung Stress und eine aggressive Grundstimmung. Im schlimmsten Fall eskaliert die Situation, ggf. verbunden mit Verletzungen, die in der Regel polizeilich nicht gemeldet werden und oft mit netten Wortwechseln enden. Besonders im Dunkeln oder bei Regen eine Horrorfahrt, die sich erst hinter der Unterführung Saarstraße Richtung Gewerbegebiet Hemel allmählich auflöst, weil die Fußgängerreihen dort lockerer werden.

Wer ein Fußballstadion ohne Parkplätze baut, sollte zu denjenigen Stadtteilen, die in günstiger Rad-Distanz wohnen, Wege anbieten, die getrennt vom Fußgängerverkehr verlaufen. Dies gilt auch in andere Richtungen: So ist der Wirtschaftsweg Richtung Bretzenheim-Süd/ Gutenbergcenter, Marienborn und Hechtsheim streckenweise noch nicht einmal auf ganzer Breite asphaltiert (nur zwei schmale Spuren).

Diejenigen Fans, die in Richtung Kurt-Schumacher-Straße („Gonsenheim Ost“) weiterfahren wollen, müssen weitere Mängel ertragen. Zunächst kann man aber auf der Straße Am Sägewerk Geschwindigkeit aufnehmen, bevor man in die Straße Im Niedergarten abbiegen muss. Nach der Bahnunterführung kommt eine Kurve, die im Umweg in die Straße Leimborn einmündet. Deshalb hat sich auch oder gerade für Radfahrer ein kurzer „Trampelpfad“ bewährt, der direkt zur Koblenzer Straße (K3) führt. Statt diesen radfahrgerecht herzurichten, wird fast wie in einem verspäteten Klassenkampf versucht (Bauarbeiter versus Radfahrer), durch mehrfach ergänzte Aufschüttungen von Abraum diesen kurzen Weg zu blockieren. Die Radfahrer mussten sich im letzten Jahr mehrfach neue Pfade „anlegen“, die jedoch immer umständlicher und gefährlicher wurden. Diese Abkürzung führte direkt zu einer ampelgesicherten Kreuzung. Die Sperrung dieser Wegeverbindung erwirkt nicht nur einen Umweg über die Straße Am Leimborn, sondern auch das Queren an einer ungesicherten Verkehrsstraße.

Nach 1 ½ Jahren wurde dann offensichtlich, dass Absicht dahinter zu stecken scheint. Das Foto von Mai 2020 zeigt, dass nun der gesamte Bereich bis zu den alten Leitplanken aufgeschüttet wurde, um die von vielen genutzte Radverbindung endgültig zu zerstören.



Unterdrückte Mobilität im Jahr 2020

Eine als Abkürzung beliebter „Trampelpfad“ wird unbrauchbar gemacht.

Nach der signalgeregelten Kreuzung erfolgt die Weiterfahrt auf der Westseite der Koblenzer Straße bis zur Kreuzung Weser Straße/ Graben/ Mainzer Straße. Im Bereich nach dem Zebrastreifen Grabenstraße/ Weserstraße bleibt den Radfahrern für die Weiterfahrt nichts anderes übrig, als verkehrswidrig den schmalen Gehweg zu benutzen. Und damit dies nicht so einfach ist, steht auch noch ein Pfosten am Überweg! Der Gehweg ist im Sinne der Straßenbaurichtlinien formal gesehen aufgrund seiner Minderbreite gar kein Gehweg, sondern nur ein Seitenraum. Deshalb biegen auch viele Radfahrer schnell auf das Tankstellengelände ab, um zur Kurt-Schumacher-Straße zu gelangen.

Auf der anderen Route Richtung Juxplatz („Gonsenheim West“) sind weniger Mängel festzustellen. Hier ist ein unnötiger Bord zu erwähnen, der beim Abbiegen aus der Straße An der Fahrt in Richtung alter Ortskern zu bewältigen ist. Verbesserungswürdig ist die Wegeoberfläche im Gonsbachtal, wer nach Finthen oder in die Wohnsiedlung an der Autobahn fahren möchte.

Insgesamt erfolgt durch die fehlende Trennung zum Fußgängerverkehr eine abschreckende Wirkung, obwohl das Radfahren an sich ein sehr platzsparendes und schnelles Verkehrsmittel auf dem Weg zu Massenveranstaltungen sein kann. Insbesondere die Situation im Abschnitt zwischen Stadion und Saarstraße erzeugt Konflikte und verhindert somit letztlich das Ziel, die Fahrt zum Stadion umweltfreundlich zurückzulegen. Es entsteht eine unnötige Aggressivität, trotz des gemeinsamen Besuches einer Freizeitveranstaltung. Da auch das ÖPNV-Angebot – wie beschrieben – nur zeitaufwendige Alternativen bieten (1 Stunde Fahrt von „Haus zu Haus“), halten diese Zugangsbehinderungen vor allem im Winter oder in Schlechtwetterperioden sicherlich einige Zuschauer vom Stadionbesuch ab.

Im Übrigen gibt es auch auf der Ostseite des Stadion-Zuweges keine Trennung des Fußgänger- und Radverkehrs.

Diese Verhältnisse können nicht im Interesse des FSV Mainz 05 sein. Die Systemvorteile des Fahrrades als Verkehrsmittel bei der An- und Abfahrt zu Massenveranstaltungen wurden bisher von Stadt und Verein verschenkt.

Daran wird auch eine neue Brücke an der Saarstraße nichts ändern. Die geplante Fußgänger- und Radbrücke in Höhe der Haltestellen Saarstraße Am Kisselberg wird für den Radverkehr aus Gonsenheim allein wegen dem zu überwindenden Höhenunterschied keine brauchbare Alternative bilden. Sie dient vor allem der ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes.

2.4. Weitere Verbindungen zu Nachbarstadtteilen

Die Verbindungsqualität zu den Nachbarstadtteilen Finthen, Budenheim und Mombach für den Alltagsverkehr sind in diese Studie nicht vertieft betrachtet worden. Dennoch ist eine generelle Einschätzung möglich:

Streng nach dem in Kapitel 2.2.2 erstellten Bewertungsschema sind die Verbindungen zu allen drei Stadtteilen pauschal als mangelhaft einzustufen, weil die im Alltagsverkehr primär zu benutzenden Hauptstraßen entweder keinen Radweg haben (über L422+L423 Heidesheimer Straße nach Budenheim), nur über einen Schutzstreifen mit Minderbreite (L424, Finther Landstraße nach Finthen) oder nur über einen „anderen Radweg“ (K16 Oberer Kreuzstraße nach Mombach) verfügen. Ein Vergleich zeigt aber unterschiedliche Gegebenheiten auf, weil nicht nur die Radfahrbedingungen an diesen Straßenzügen zu bewerten sind, sondern weitere Wegeverbindungen über Alternativrouten.

Mombach und Wiesbaden

Auf der Fahrt nach Mombach und weiter nach Wiesbaden kommt man an der Oberen Kreuzstraße nicht vorbei. Wichtige Ziele sind nur über die K16 zu erreichen (Mombacher Hauptstraße, Fahrradgeschäft, Baumarkt und die zum Radweg auf der weiterhin vorläufig halbseitig fertiggestellten Schiersteiner Brücke). Und der vorhandene 1m-„Bürgersteigradweg“ ist auch aufgrund seiner Oberfläche und Wellenform schlicht unzumutbar. Wer auf der Fahrbahn bleibt, stößt auf Unverständnis der Autofahrer, die meinen, dass Radfahrer besser auf dem Radweg bleiben sollten.

Die Weiterfahrt nach Wiesbaden ist derzeit nicht einladend in Hinblick auf Orientierung, Direktheit, soziale Sicherheit auf dem noch im Bau befindlichen Brückenbauwerk des Bundes. Hoffentlich erhält die geplante Hängebrücke wenigstens eine gute Beleuchtung und angenehme Zufahrt auf beiden Seiten.

Hier stellt die Note mangelhaft eher eine gute Bewertung dar, mit Tendenz zu ungenügend.

Finthen

Der Zustand der beiden Verbindungen innerhalb Gonsenheims bis zur BAB-Brücke ist am anderen Ort beschrieben. Der Gonsenheimer Abschnitt endet an einem nicht gesicherten Abzweig zur Siedlung Römerquelle. Doch von dieser Stelle aus, geht ein durchaus gut frequentierter Geh-Radweg abseits des Autoverkehrs hoch zum Satoriusring und zur Waldorfschule. Und zwar als ausgeschilderter Teil der „Hiwwelroute“. Ein zweiter nutzbarer Fußweg führt neben den Gleisen der Tram zur Mühltalstraße und zum unteren Teil des Ortszentrums Finthen.

Und auch die Weiterfahrt geradeaus auf der Finther Landstraße ist erträglich, weil – entgegen dem optischen Eindruck des Straßenraumes - das Verkehrsaufkommen nicht wirklich hoch erscheint.¹¹

Aufgrund der alternativen Fahrmöglichkeiten in Gonsenheim und Finthen wäre eine Gesamt-Note „mangelhaft“ zu hart, wenngleich keine attraktiven Routen zur Radnutzung vorzufinden sind.

¹¹ Angaben zum tatsächlichen Verkehrsaufkommen liegen dem Autor nicht vor. Es sind daher subjektive Eindrücke, dass das Verkehrsaufkommen hier eher im Bereich des Schwellenwertes liegt, bei dem eine Entflechtung sinnvoll erscheint. Die Stadt verfügt sicherlich über genaue Daten und könnte dies schnell nachprüfen, ob ein Erfordernis zur Anlage einer Radweges gemäß den Regelwerken besteht.

Budenheim

Um nach Budenheim zu fahren, dürfte die Nutzung der Heidesheimer Straße eher die Ausnahme sein. Als direkter Weg wird der Budenheimer Waldweg im Gonsenheimer Wald genutzt, der an der Vierzehn-Nothelfer-Kapelle beginnt. Den schönen Waldweg und die gute Luft teilt man sich vor allem am Wochenende mit vielen Spaziergängern und Joggern.

Als Freizeitroute ist der Weg gut geeignet. Als Alltagsroute nur bedingt geeignet, - auch aufgrund der Steigung am Rückweg in Budenheim selbst. Auch weil man wegen der begrenzten Fahrradführ-Fahrplanangebote nicht ganzjährig in den Rheingau weiterkommt. Aus diesen Gründen ist die Nachfrage im Alltagsverkehr im Vergleich zu anderen Stadtteilverbindungswegen eher gering und eine notenmäßige Bewertung nicht notwendig.

2.5 Ergebnis der Analyse

In Gonsenheim existiert aus planerischer Sicht kein Radwegenetz. Mögliche direkte Routen, die zu den wichtigsten Zielen des Stadtteils führen, sind nicht erkennbar bzw. Mischflächen mit Mängeln. Radfahrende müssen sich selbst orientieren und durch den Verkehr „durchwursteln“, um zu den Geschäften, den Marktständen oder den Schulen zu kommen. Komfortansprüche, wie der Wunsch nach einem „zügigen und komfortablen Verkehrsfluss“ sind in Gonsenheim (noch) fehl am Platz, aber mit vergleichsweise wenig Mitteln machbar.

Selbst auf stark belasteten Hauptstraßen ist eine wirkliche Trennung der Verkehrsarten zum Schutz der schwächeren Teilnehmer nicht vorzufinden. Es gibt keine längeren Strecken mit regelkonformen Radwegen. Elbestraße und Lennebergstraße besitzen zwar scheinbar Radwege, diese sind aber nur ca. 1m schmal, wurden vom Gehweg abmarkiert oder hinter Parkstreifen versteckt (sog. „andere Radwege“). Diese bauliche oder bloß markierte Ausgestaltung tragen eher zur Verhinderung des Radfahrens und zu Fuß-Gehens bei. Sie stammen offenbar noch aus der automobilen Zeitphase mit den Leitlinien „freie Fahrt für freie Bürger“, um die Radfahrer von der Fahrbahn zu verbannen. Dabei wurden „zwei Fliegen mit einer Klappe“ gewonnen: Ohne Radfahrer weniger Störungen für den Autoverkehr auf der Fahrbahn, Radfahrer müssen sich mit Fußgängern den ohnehin schmalen Raum teilen. Auch Zebrastreifen wurden in dieser Phase abgebaut.

Als nach Aufkommen der Umweltbewegung Ende der 70er Jahre der Beliebtheitsgrad der Radnutzung insbesondere bei der „neuen Mittelschicht“ wuchs (akademisch geprägtes Stadtmilieu mit Grundorientierung Modernisierung/ Individualisierung), fand ein erster Wandel im Leitbild der Verkehrsplanung statt. Dieser beschränkte sich aber weitgehend auf verbale Äußerungen auf kommunalpolitischer Stadtebene. So fanden erste, wenn auch in ihrer Wirkung hilflose Bemühungen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr statt. Selten drangen sie bis zu den außerhalb des Kernbereiches gelegenen Stadtteilen vor.

So war der Versuch, auch in Gonsenheim Straßen mit Schutzstreifen zu versehen, sicher gut gemeint gewesen. Aber sowohl auf der Finther Landstraße, als auch die Mainzer Straße wurden diese Markierungen mit Minderbreiten aufgetragen, bei denen wenig Platz zwischen Rinne und den gestrichelten Markierungsstreifen übrig bleiben. Der reale Nutzen für Radfahrer bleibt auf sehr geringem Niveau. Nicht zuletzt, weil an den wirklich kritischen Stellen Mängel vorliegen. So endet der Schutzstreifen auf

der Finther Landstraße vor dem Juxplatz ohne Hinweis, wie es nun weitergeht. Der Schutzstreifen der Mainzer Straße beginnt mit einem mehrfachen Wechsel an Oberflächen-Decken kurz nach einem Engpass. Er endet ausgerechnet weit vor der Kreuzung Weserstraße, so dass die Vorteile einer „Reservierung“ von Radflächen vor der Ampel spätestens dann verloren gehen. Ein Schutzstreifen bedeutet im Sinne der StVO ohnehin keine Trennung der Verkehrsarten und bietet für unsichere Radfahrer wenig Anreiz, auf das Rad zu steigen.

Auch Fahrrad-Stellplätze sind nicht dort, wo sie gebraucht werden: Weder am Zentrum Elbestraße noch entlang der Breiten Straße und nicht einmal vor dem Gesundheitszentrum gibt es ausreichend Plätze. Von einer planerisch angelegten räumlichen und bedarfsorientierten Verteilung ganz zu schweigen.

Insgesamt gesehen gibt es innerhalb des Stadtteils von kommunaler Seite her keine attraktiven baulichen Angebote, die beitragen können, auf kurzen Wegen das Rad zu benutzen. Diejenigen die trotzdem fahren, haben sich mit den Gegebenheiten und ihren Mängeln abgefunden. Und das sind nicht wenige. Durchgängig radfahrfreundliche Quelle- Zielbeziehungen gibt es praktisch nicht. Zügiger Durchgangsverkehr ist unterbunden. Zum Erreichen der Geschäfte und Einrichtungen in der Breiten Straße, zu den Marktständen und zu den Schulen gibt es keine Radvorzugstrassen oder „Rad-Hauptstraßen“, auf denen ohne Behinderungen durch den Kfz-Verkehr das Ziel sicher und zügig erreicht werden kann.

Selbst die von der Stadt für 2020 geplanten Vorhaben an der Elbestraße (vor dem Schott-Gymnasium) und der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Max-Planck-Straße können keine großen Impulse setzen. Für das Gesamtaufkommen des Radverkehrs in Gonsenheim sind sie schlichtweg nicht relevant und zu kurz, um durchgängige Verbindung herzustellen. Es handelt sich zudem um Mischflächen, die mit dem Autoverkehr geteilt werden müssen. Entspanntes Radfahren sieht anders aus.

Bedeutsamer als diese beiden Maßnahmen wären schnelle und komfortable Verbindungen zur Innenstadt. Doch die Analyse dieser Relationen zeigt, dass es für den Radverkehr nur mangelhafte Verbindungen gibt. Die Achse Saarstraße/ Binger Straße bis hin zur Großen Langgasse bildet die kürzeste Route zur Stadt und damit der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen Einkaufsgelegenheiten, und Ausbildungsstätten. Die Attraktivität dieser Route ist für Gonsenheim ungemein wichtig, zumal sich die Gonsenheimer Bevölkerung mehr als andere in Mainz aus dem Bildungsbürgertum der mittleren und oberen Mittelschicht zusammensetzt und radfahr-affin einzuschätzen ist.

Auf diese Schwachstellen trifft man auch, wenn auf verkehrsrärmere Strecken wie im Martin-Luther-King-Park oder die von der Stadt Mainz deklarierte Stadtteilverbindung ausgewichen wird.

Eine reisezeitmäßige Alternative ist für den Alltagsverkehr nicht vorhanden: Viel zu umwegig und holprig ist die Neustadtroute, die leider über keine anlockenden, attraktiven Streckenabschnitte verfügt.

Der Vergleich zur Flächengerechtigkeit zeigt zudem die ungleiche Behandlung des Fußgänger- und Radverkehrs im Vergleich zu den Rahmenbedingungen für den Autoverkehr auf. Dies bleibt nicht ohne Folgen für die Verkehrsmittelwahl und den Reisezeiten.

Nicht viel besser sind auch die Verbindungen zu anderen Stadtteilen. Der „1m- Bürgersteigradweg“ an der Oberen Kreuzstraße (K16) ist unzumutbar. Talwärts ist unbedingt die Fahrbahn zu empfehlen. Finthen ist über die Finther Landstraße und über mehrere Wirtschaftswege durchaus besser zu erreichen, aber nicht radfahrfreundlich.

Untersucht wurde auch der Weg zum Stadion („Opel Arena“). Dieser von Stadt und dem „klimafreundlichen Verein“ FSV Mainz 05 gemeinsam durchgeführte Bau der Arena für 34.000 Zuschauer (jetzt 33.305 zugelassen) war als nachhaltig gepriesen worden. Na ja, der Anspruch war wohl nicht so hoch... Auch hier sind Verbesserungen nötig.

Erlaubt sei an dieser Stelle eine persönliche Anmerkung des Autors als langjähriger Bewohner dieses Stadtteils. Anlass der Studie war die offensichtliche Tatsache, dass für Gonsenheim - zumindest seit den letzten 20 Jahren - kein stadtteilbezogenes Radwegkonzept existiert hat. Im Rahmen dieser Untersuchung musste ich das Abfahren der mir regelmäßig und häufig, mal eher selten benutzten Strecken mit anderen Augen sehen und unter dem Blickwinkel eines Planers zu einem Bild zusammenfügen. Und deshalb ist der größte Eindruck eigentlich banal und war doch erschreckend:

Es hat in der gesamten Nachkriegszeit offenbar nie ein systematisches Zielkonzept zur Förderung des Radverkehrs gegeben. Die realisierten Projekte, die es gibt, sind eher als Einzelmaßnahmen zu identifizieren. Es gibt keine erkennbare Struktur einer Netzplanung oder durchgängigen Routenbildung für den Alltagsverkehr, die verfolgt wurde.

Selbst die einzige namentlich ausgeschilderte Route, die regionale rheinhessische Freizeitroute „Hiwwelroute“, wirkt symptomatisch für die fehlende klare Linie: Kaum genießt man einen asphaltierten, gut befahrbaren Abschnitt und betrachtet im Vorbeifahren gemächlich die Obstbauplantagen und den kleinen Gonsbach, geht dieser ohne erkennbaren Grund in nicht zumutbare Schlammwege mit tiefen Pfützen, in schwer befahrbare Strecken mit kleinen Steinen oder in einigermaßen befahrbare wassergebundene Decken über. Ein Wechselbad der Gefühle und alles andere als eine Premium-Route!

Mainz empfängt die „Hiwwelrouten-Fahrer“ mit einer wirren Führung durch unseren Ortsteil und schickt sie kreuz und quer zwischen mittelalterlichen Baulücken und über ständig abknickende Wirtschaftswege. Fast wirkt es wie ein Pfadfinderspiel, bei der unter schwierigen Bedingungen mit kleinen, versteckt an Häusern montierten kleinen Hinweisschildern, der letzte Wegabschnitt gesucht werden soll, bevor es in der Stadt etwas zu essen gibt und für die Übernachtung gesorgt wird.

Bei näherem Hinsehen zeigt schon die hier als Plangrundlage verwendete und von der Stadt Mainz freundlicherweise zu Verfügung gestellte Radwegkarte das ganze Dilemma: Bei den als „Radweg“ mit durchgezogener Linie eingetragenen Strecken wie Weserstraße, Elbestraße und Mainzer Straße handelt es sich gar nicht um attraktive, gut befahrbare Radwege. Diese Hauptstraßen, die entweder mit schmalen „1m-Bürgersteigradwegen“ ausgestattet sind oder nur Schutzstreifen im Mischverkehr zu befahren sind, hätten streng genommen gar nicht in der Legende als Radweg aufgenommen werden dürfen. Für den Großteil der in der Karte gestrichelt dargestellten Strecken wurden Straßen mit mittlerem oder weniger hohem Verkehrsaufkommen ausgewählt, ohne dass dort auch nur irgendein radspezifischer Baustein vorzufinden ist (z.B. Vorrang an Querungsstellen, Orientierungshilfen an Kreuzungen und Einmündungen, bestehende Fahrradabstell-Möglichkeiten). Gewünscht hätte man sich – wie früher in jeder Straßenkarte – die Darstellung von Planungsprojekten (üblicherweise gepunktete oder gestrichelte Strecken mit voraussichtlichem Fertigstellungsjahr). Sie waren erst gar nicht eingetragen, obwohl die Karte ja den Zweck erfüllen sollte, den Radverkehr zu fördern.

3 Planungsvorschläge und Prioritätensetzung

3.1 Grundlagen der Netzbildung

Zunächst einmal ist festzuhalten, dass der Stadtteil Gonsenheim natürlich der Mittelpunkt der Welt ist. Und was wäre Mainz ohne Gonsenheim? Dennoch macht die geografische Lage zwischen Mombach/Neustadt und Finthen sowie zwischen Bretzenheim und Budenheim wenig Hoffnung, dass Gonsenheim Teil einer großräumig oder regional bedeutsamen Radschnellverbindung wird.

Der Stadtteil befindet sich zwar in etwa auf der Luftlinienachse zwischen Kaiserslautern und Wiesbaden, aber weder touristische noch wirtschaftliche Beziehungen deuten darauf hin, dass ein Plan für eine solche Radschnellverbindung ernsthaft in Erwägung gezogen werden wird. Pfalz und Rheingau sind z.B. nicht zu vergleichen mit den engen Verflechtungen zwischen Rheinland und Westfalen. Und falls doch beide Bundesländer eine Aufnahme in ein großräumiges Netz planen würden, müsste für die auszuwählende Trasse innerhalb der Stadtteilgrenzen eine Nord-Süd-Achse gefunden werden. Und da bietet sich vom Netzgedanken her allenfalls die Weserstraße an. Und das klingt ebenfalls unwahrscheinlich. Denn dann würde für den Kfz-Verkehr nur noch eine Spur zu Verfügung stehen. Die Reduzierung der Weserstraße auf Einbahnverkehr wirft dann die Frage auf, auf welcher Trasse die Gegenrichtung erfolgen sollte.

Hochwertige Radwege auf dem Weg zur Stadt

Profitieren könnte Gonsenheim aber von zwei vielversprechenden Trassen für Radschnellwege in räumlicher Nähe des Stadtteils:

- So bietet sich die Saarstraße als direkte Verbindung von Bingen über Ingelheim zur Mainzer Innenstadt geradezu an. Schon die Römer hatten die Verknüpfung hergestellt. Längst bildet sie eine verstärkte Siedlungsachse mit einer Vielzahl von Arbeitsplätzen. Innerstädtisch gibt es Bedarf für eine längst überfällige Anbindung von Finthen und Draies zur Innenstadt. Die Alltagswege zum Arbeitsplatz in der Mainzer Innenstadt, zum Einkauf, zur Ausbildung (Uni, Gymnasien) und Freizeitaktivitäten (Stadion, Rheinufer, Altstadt) lassen hier ein tageszeitmäßig ausgeglichenes, hohes Aufkommen erwarten.
- Auch die flussnahe Trasse der Veloroute Rhein als Teil des Rheinradweges ist aussichtsreich für einen hochwertigen Radweg. Für die international bekannte und beliebte touristische Fernradroute lohnt sich eine Anhebung des Qualitätsstandards zu einer Rad-Direktverbindung und abschnittsweise sogar zum Radschnellweg allein schon aus wirtschaftlichen Gründen. Nicht nur der Streckenabschnitt zwischen Budenheim und der Mainzer Neustadt fristet ein tristes Dasein. Dieses passt so gar nicht als Entree einer Stadt mit touristischen Ansprüchen, Gäste aus aller Welt zu beherbergen. Radtouristen geben im Mittel ca. 35 € / Tag an ihren Urlaubsorten aus. Wenn sie denn auf der rheinhessischen Seite fahren. Dies täte dem Mainzer Gastronomie- und Beherbergungsgewerbe in der Nach-Coronazeit sicher gut.

Eine Trennung von Fußgängern und Radfahrern würde jedoch auch der Naherholung der Mainzer Bevölkerung auf flussnahen Wegen dienen. Ebenso könnten Alltagsfahrer aus Ingelheim, Heidesheim, Budenheim, Wiesbaden und dem Rheingau (letztere nach Fertigstellung der Hängebrücke für Radfahrer an der A643) von einem sensiblen aber konsequenten Ausbau zu einer drei- oder vierspurigen Radroute profitieren.

Noch mehr würde Gonsenheim davon profitieren, wenn zwei kurze Strecken unmittelbar am Rand unseres Stadtteils schnelle Fahrmöglichkeiten mit Überholmöglichkeit bieten würden:

- Wer auf dem Rückweg der Hartenbergroute den Bahnübergang An der Allee passiert hat, könnte eine kurze, zügig passierbare Außerortsstrecke bis zu Beginn der Gonsenheimer Bebauung genießen. In Richtung Gonsenheim kann durch die Talfahrt Geschwindigkeit aufgenommen werden, wenn ein separierter Radweg mit Überholmöglichkeit geschaffen werden würde. Und ein baulich abgetrennter Gehweg errichtet würde.
- Auf der Alternativtrasse zur Innenstadt, der Neustadtroute, ist auf der Achse Hartmühlenweg (ab Bahnübergang) und Hattenbergstraße bis Bismarckplatz ebenfalls eine radfreundliche Gestaltung zur Komfortanhebung möglich. Entweder in direkter Verbindung beider Straßen mit guter bzw. klarer Führung an der Kreuzung Mombacher Straße (Linksabbiege-Möglichkeit). Oder alternativ in Zusammenhang mit dem Neubauprojekt Mombacherstraße über den Rheingauwall mit Anschluss an die Hattenbergstraße in Höhe Schott (Rechtsabbiegen auf der heute zum Parken missbrauchten Fläche).

Sowohl die Hartenbergroute als auch die Neustadtroute sind Netzsystemrelevant zur Herstellung attraktiver Radverkehrsangebote für Gonsenheim. Auch wenn sie teilweise außerhalb der Gemarkung liegen, haben sie erheblichen Einfluss auf die Steigerungsrate des künftigen Radverkehrsaufkommens unseres Stadtteils. In Verbindung mit den nachfolgend vorgeschlagenen Zulaufstrecken in Gonsenheim selbst und dem bereits beschriebenen Radschnellweg Saarstraße – Münsterplatz können spürbare Reisezeit-, Sicherheits- und Komfortgewinne auf diesen Hauptverbindungen geschaffen werden.

Auf der Hartenbergroute würde dann auf rund 1/3 der Gesamtstrecke eine Schnellfahrmöglichkeit bestehen. Dem Autoverkehr würde eine ernsthafte Konkurrenz erwachsen.

Aber auch auf der Neustadtroute ist in Bezug auf das Kriterium Komfort ein zügiger und komfortabler Verkehrsfluss machbar, mit schnellem Vorankommen auf über 25% der Strecke (von „Gonsenheim Ost“ sogar ca. 29%).

Mit den beschriebenen vier Maßnahmen würde dem Autowahn der 60er Jahre entgegengewirkt und wenigstens im Ansatz ein wenig mehr Flächengerechtigkeit in unserer Stadt hergestellt. Der Verkehr würde sozialer werden.

Die Umsetzung würde eine neue Moral in der Verkehrspolitik einleiten: Nicht mehr die Leistungsfähigkeit der Straßen für den Autoverkehr im Berufsverkehr ist maßgebend für die Querschnittsaufteilung im Straßenraum, sondern – zumindest annähernd – gleichberechtigt die Berücksichtigung der Belange des Fuß- und Radverkehrs mit ihren Grundanforderungen, sich zu begegnen und überholen zu können. Aus „Restflächen und Seitenräume“ der Straßen sind regelkonforme und auf den künftigen Bedarf ausgerichtete Anlagen für die nichtmotorisierten Verkehrsarten sicherzustellen. Dazu gehört auch die Abschätzung und Beachtung künftiger Potentiale des Fuß- und Radverkehrs in Zusammenhang mit „Push and Pull“-Maßnahmen. Gleiche Behandlung statt Unterordnung unter den motorisierten Verkehr. Wer – auch im Pulk - sicher und entspannt mit dem Rad unterwegs ist, entwickelt ein neues „Radgefühl“.

Welchen Einfluss eine neue Moral in der Verkehrsplanung und deren Umsetzung auf das Verkehrsgeschehen haben könnte, zeigen folgende realistische Szenarien:

Tabelle Reisezeitvergleich von Gonsenheim Ost bis Ludwigsstraße über Achse Saarstraße/ Binger Str.

Go-Ost - Ludwigsstraße	Autofahrt stadteinwärts		Fahrt mit dem Rad	
	Anzahl Spuren	Fahrzeit Min.	Anzahl Spuren	Fahrzeit
Corona-Zeit Berufsverkehr morgens	Saarstraße: 4 bis 6 Spuren Binger Str.: 4 bis 5 Spuren Alicebrücke: 6 bis 7 Spuren Sowie ÖPNV: 2 bis 3 Spuren	Im Mittel 13 - 15	2 Radspuren mit der Minderbreite von 1,00m (Alicebrücke 1,48m); neben Gehwegen mit Minderbreiten (Binger Str: 1,25m)	16 - 17
Normal – Ist (vor/ nach Corona)		+2		+1
Zwischenergebnis	Trotz ungerechter Flächenaufteilung kaum länger mit dem Rad			
Planfall 1 mit ... Einseitiger Zwei-Richtungs-Radschnellweg zwischen City und Uni zu Lasten einer Busspur in der Binger Straße und einer Kfz-Spur talaufwärts von Saarstraße (Höhe Tankstelle) bis zur Kreuzung Martin-Lutter-King-Weg Planfall 2 mit ... Zusätzlich regelkonformer und nachfragegerecht breiter Radweg zwischen City und Uni zu Lasten einer Kfz-Spur in der Binger Straße und Alicebrücke	Saarstraße: 4 bis 6 Spuren Binger Str.: 3 bis 4 Spuren Alicebrücke: 4 bis 5 Spuren Sowie ÖPNV: 3 Spuren	+ 1	Saarstraße: (2x2=) 4 Spuren und Bestand Ri KingPark Binger Str.: (2x2)= 4 Spuren und Bestand Ri KingPark Alicebrücke: Auf beiden Seiten Zweirichtungswege (4x2)= 8 Spuren	-1
Gesamtzeit im Berufsverkehr		+9		-1
Ergebnis	25 - 27		15-16	
Ergebnis	Mehr Flächengerechtigkeit bringt Reisezeitvorteile für das Rad			

Die schwarz dargestellten Zeitangaben sind an vielen Tagen während der Untersuchung in der Zeit der Corona-Lockerung in Google Maps zwischen 7 und 8 Uhr dienstags und donnerstags erhoben worden (alle Geschäfte bis 800m2 wieder geöffnet) und daher für diesen Zeitraum repräsentativ.

Die rot dargestellten Zeitangaben sind Annahmen, die während der Erstellung der Studie leider nicht überprüft werden konnten. Zum einen, weil Ist-Angaben zu den Fahrzeiten vor Corona nicht vorlagen bzw. – nach jetzigem Stand der Pandemie - erst frühestens in 2022 wieder aussagekräftig wären. Was die [Planfälle 1 und 2](#) betrifft, so können diese Angaben fachlich problemlos mit einer Modellumlegung für Verkehrsuntersuchungen nachgeprüft werden. Doch selbst wenn die Reduzierung der Fahrspur stadteinwärts zu geringeren Fahrzeitverlängerungen infolge von Stauwirkungen für den Autoverkehr führen würde, dürfte ein Zeitvorsprung von mindestens 5 Minuten für das Rad sicher sein. Interdependenzen sind da sicher. Anzumerken ist, dass sich diese „Stop and Go“-Geschwindigkeitseffekte allein auf Spitzenzeiten beschränken.

Heute leiden Fußgänger und Radfahrer infolge der Verdrängung auf schmale Restflächen während des ganzen Tages unter dieser Situation, auch wenn außerhalb der verkehrsstarken Zeiten weniger Autofahrspuren ausreichen würden.

Planfall 1 sieht als Sofortmaßnahme eine durchgängige Führung auf der Nordseite (Fahrspuren stadtauswärts) vor, bei der Radfahrende in beide Richtungen fahren können. Möglich wird dies durch Verzicht auf eine der insgesamt 7 Kfz-Spuren auf der Alicebrücke, der Verlagerung der Busspur auf die Schienentrasse der Binger Straße und der Umnutzung einer Kfz-Spur in der Auffahrt von der Saarstraße hoch zur Brücke. Diese Maßnahmen sind mit wenig Aufwendungen verbunden. Schon vor der Tankstelle an der Saarstraße stadtauswärts weitet sich derzeit die Fahrbahn von zwei auf 3 Spuren auf, um dann neben zwei Fahrspuren Richtung Bingen in eine zweispurige Auffahrt zu münden. Von der zweispurigen Auffahrt wird für die Radführung eine Spur benötigt, auf der Radler von der Uni zur Stadt fahren können. In Gegenrichtung (bergauf) bleibt außer einer Deckenerneuerung vorerst der Geh-/Radweg bestehen. Zwar müssen Radfahrende bei dieser provisorischen Lösung in der Binger Straße eine kurze Engstelle zwischen Goßlerweg und Tankstelle/Saarstraße in Kauf nehmen, damit stadtauswärts vor der Kreuzung zwei Kfz-Spuren Richtung Saarstraße/Ingelheim und eine Spur Richtung Zahlbach/Bretzenheim bleiben können. Aber auch an dieser Engstelle ließen sich Verbesserungen einrichten. Trotz dieser Engstelle wäre die Radverbindung wesentlich attraktiver als die heutigen unzumutbaren Verhältnisse. Auf der zum Radweg ummarkierten Autospur lässt es sich auf fast 3m Breite bequem und provisorisch mit wirksamen Einbauelementen abgetrennt bergab fahren, statt wie heute unter beengten Verhältnissen im Mischverkehr mit Fußgängern

Für den Kfz-Verkehr treten Beeinträchtigungen in abbiegenden, innerstädtischen Nebenbeziehungen zum King-Park auf, nicht aber in der überörtlichen und Fernverkehrsfunktion der Straße. Die Landesstraße L419 (Saarstraße) ist in seiner Funktion, für den Kfz-Verkehr dem „Durchgangsverkehr zu dienen“¹², nicht beeinträchtigt. Dass sich Autofahrer künftig stadtauswärts zum King-Park, Bretzenheim und Hartenberg eine Spur vor der Brückenkreuzung teilen müssen, wird im Berufsverkehr die „Stop-and-Go“-Zeiten vor der Ampel in geringem Umfang verlängern. Angesichts der Notwendigkeit der Herstellung angemessener Radverkehrsanlagen gibt es jedoch keine ernsthafte Alternative für die Herstellung eines nichtselbstständigen Radweges an einer Landesstraße (Saarstraße) bzw. Bundesstraße (Höhe Alicebrücke). Ein ganztägiger Gewinn für den Radverkehr, temporär begrenzte Folgen für den Autoverkehr!

Planfall 2 sieht dagegen einen durchgängigen und auf die künftige Nachfrage ausreichend dimensionierten Radschnellweg auf der Nordseite zwischen Uni und Aliceplatz vor (King-Park-Seite). Die Qualitätsmerkmale des Bundes für Radschnellwege können dabei trotz der beschriebenen Abstriche durch „Ausbau im Bestand“ eingehalten werden. Der Bau eines vom Bund anerkannten Radschnellweges ist grundsätzlich förderfähig, wenn dieser mindestens zu 90% regelkonform gebaut ist bzw. maximal eine 10% zulässige Minderbreite, bzw. Minderqualitäten aufweist. Zusätzlich zu diesem ist auf der Südseite (Grüngürtel/ Uniklinik) ein Zweirichtungsradweg in der Binger Straße einzurichten. Da es die Stadt baurechtlich versäumt hat, beim Neubau eines Hotels in der Binger Straße eine Auflage zum Bau einer Arkade für den Fußverkehr zu machen, bleibt zur Beseitigung der Minderbreiten nur die Reduzierung einer Autospur. Angesichts des hohen Kfz-Verkehrs auf der Binger Straße stadteinwärts ist der Bau eines regelkonformen, ausreichend breiten Radweges sowie der Bau eines Gehweges mit wenigstens regelkonformer Mindestbreite (im Stadtverkehr mind. 2,50m) dringend erforderlich. Die Barrierewirkung der hochbefahrenen Binger Straße verlangt nach beidseitigen Zweirichtungsradwegen auf der Binger Straße, um alle Ziele erreichbar zu halten. Und zwar nicht nur nach den Maßstäben einer Verkehrswende.

¹² Das Straßengesetz des Landes Rheinland-Pfalz teilt Straßengruppen ein: §3 „... 1. Landesstraßen (Landstraßen I. Ordnung); das sind Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind, ...“

Der neue Querschnitt auf der Südseite der Binger Straße wird zu spürbaren Einbußen in der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs führen. Stadteinwärts steht nur eine statt zwei Spuren zu Verfügung. In Wechselwirkung mit dem Radverkehr werden signifikante Verlagerungswirkungen vom Auto auf Rad und ÖPNV eintreten. [Planfall 2](#) zeigt aber auch, dass die bestehenden Zeitvorteile des Autoverkehrs nur künstlich durch die Herstellung unterschiedlicher Infrastrukturangebote erzeugt wurden. Schon etwas mehr Flächengerechtigkeit bringt bereits den scheinbaren Systemvorteil des Autos ins Wanken (hier gemeint ist nicht einmal die Angleichung in Metern Querschnitt, sondern lediglich in der Spuranzahl). Wenn allein die Mängelbeseitigung durch Schaffung von Regelstandards für den Fußgänger- und Radverkehr schon das ganze Zeitgefüge verändert, liegt eine Unverhältnismäßigkeit vor.

Das mögliche Argument, dass der Stau nach Wegnahme einer Fahrspur zu mehr Schadstoffbelastungen führt, greift nicht wirklich. Verkehrsplanung ist auf einen künftigen Zeitraum von 5 bis 10 Jahren ausgerichtet. Ein Neubau oder eine grundlegende Erneuerung sogar auf ca. 30 Jahre. Bis dahin ist längst der Großteil des Fahrzeugparks mit automatischen Abschaltvorrichtungen im Standbetrieb versehen und ist – staatlich gewollt und gefördert – der Anteil der Hybrid- und E-Autos signifikant gewachsen. Außerdem erzeugt auch bei heutigem Fahrzeugmix ein Verkehrsaufkommen von 40.000 Kfz/Tag mehr Luftschadstoffe, als wenn nur 20 - 25.000 Kfz/Tag dieselbe Straße passieren (in etwa Leistungsfähigkeit einer zweispurigen Straße), auch wenn der Zeitraum des „Stop-and-Go“-Verkehrs länger ist.

Auch wenn die Daten durch eine Umlegung präzisiert und überprüft werden müssen, sind im Kern folgende Ergebnisse zu erwarten:

Planfall 2	Fahrzeitvergleich Minuten		Ergebnis
	Auto	Rad	
Im Tagesverlauf			
Spitzenzeiten	25 - 27	15 - 17	Deutliche Zeitvorteile Rad
Tagesnormalzeit	15 - 20	15 - 17	Zeitkonkurrenz
Schwachlastzeiten	12 - 15	14 - 16	Geringer Vorteil Auto

3.2 Radwegezielnetz in Gonsenheim

Genauso wichtig sind die Bedingungen zum Radfahren schon an der Haustür. Sicherheitsmängel und Komforteinbußen im unmittelbaren Umfeld der Wohnung bilden einen Widerstand für die Nutzung des Fahrrades als Alltags-Verkehrsmittel. Deshalb ist es wichtig, für jeden Stadtteil ein ortsspezifisch ausgerichtetes Radwege-Zielnetz zu erarbeiten und innerhalb eines möglichst kurzen Zeitraumes umzusetzen, so dass Verbesserungen auch in der Öffentlichkeit bemerkt und bei jeder Fahrt spürbar werden.

In dieser Studie werden für den Stadtteil Gonsenheim acht Radrouten vorgeschlagen. Diese bilden ein zusammenhängendes Radwegenetz, die sich gemäß dem rheinland-pfälzischen Straßengesetz alleamt in Planungshoheit der Stadt Mainz befinden. Sie sollen die wichtigsten Relationen unseres Stadtteils abdecken und für qualitativ spürbare Verbesserungen sorgen. Auf diesen Routen soll durch Markierungen, bauliche Gestaltung, Parkraumregelungen und Umsetzung von städtebaulichen Wohnumfeld-Maßnahmen der Charakter des Straßenbildes so geändert werden, dass hier der Fahrradverkehr eine bedeutsame Rolle im Verkehrsgeschehen einnimmt oder im Einzelfall gar dominiert. Ziel ist es, [Sicherheit, Radfluss und Komfort](#) im Wohnumfeld anzubieten, um kurze Fahrten mit dem Auto zu vermeiden. In der Summe sollen die Maßnahmen in festgelegten Realisierungszeiträumen beitragen, bis 2030 den Autoanteil an den Gesamtwegen in Gonsenheim merklich zu verringern.

Im Mittelpunkt stehen die Verbesserungen der wichtigsten Alltagsstrecken. In Verbindung mit einer Fortschreibung können dann weitere Ergänzungen oder die Beseitigung hier nicht genannte Mängel hinzukommen. Vorgeschlagen wird folgendes Rad-Netz:

Tabelle Zielnetz Gonsenheim Alltagsrouten

Nr.	Routenname	Länge km	Verbindungsfunktion	
			(klassifiziertes) Straßennetz	Ziele
1	Zentralroute West-Ost	5,6	Erfüllt Teilfunktion der L424, verläuft abschnittsweise straßenbegleitend oder in unmittelbar räumlichem Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kfz-Verkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufend auf parallelen kommunalen Straßen (unselbstständiger Radweg im Sinne StrG)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Anbindung der nördlichen Stadtteilhälfte an die Zentren Breite Straße und Elbestraße 2. Verteilerfunktion zum Erreichen der genauen Ziele in den beiden Zentren 3. Aufnahme Durchgangsverkehr für die Beziehung Neustadt/ Mombach – Finthen 4. Schulweg zum Schott-Gymnasium, der Realschule plus und der Maler-Becker-Schule
2	Uniroute West-Ost	1,5	Erfüllt Teilfunktion der L422, verläuft abschnittsweise straßenbegleitend im Bereich An der Allee/ Mainzer Straße; im Kreuzungsbereich Weserstraße K16; Kurt-Schumacher-Straße kommunale Straße (T30-Wohnstraße, Z274 StVO)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Schnellste und wichtigste Verbindung von Gonsenheim zur Universität, zum Hauptbahnhof und zur Innenstadt 2. Ausgangspunkt von Fahrten aus Gonsenheim-Ost Richtung Bretzenheim und zum Stadion (Opel-Arena)
3	Schulroute West-Ost	2,2	Von Heidesheimer Straße über Pfarrer-Grimm-Straße zur Schulstraße. Von dort weiter bis An der Bruchspitze straßenbegleitend an L424, ansonsten kommunale Straßen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verteilerfunktion zum Erreichen der genauen Ziele Breite Straße für die Südhälfte des Stadtteils 2. Anbindung Gleisbergviertel an Zentrum Breite Straße 3. Führung über verkehrsarme, teils verkehrsberuhigte Straßen 4. Schulweggeeignet für mehrere Schulen, ruhige Zufahrt zu Kindergärten und St. Canisius Kirche
4	Bretzenheimer Nord-Süd	1,4	Von Gonsenheim Zentrum bis Koblenzer Straße auf kommunalen Straßen und Wirtschaftswegen; Auf Koblenzer Straße als straßenbegleitender Radweg an K3 (unselbstständiger Radweg)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verbindung zur Universität Westeingang, Fachhochschule und nach Bretzenheim 2. Über Abzweig zum Gewerbegebiet Hemel und zum Stadion (Opel-Arena)
5	Alte Hauptstraße West-Ost	1,9	Kommunale Straße; im alten Ortskern je als Einbahnstraße auf Grabenstraße und Mainzer Straße an L422	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verknüpft die westlichen Siedlungen mit dem alten Ortskern (ehem. Hauptstraße) 2. Anbindung an andere Radrouten zur Neustadt, Uni, Bretzenheim und Stadion 3. Durchgangsverkehr für Alltagsroute von Hartenberg, Uni nach Finthen
6	Mombacher Nord-Süd	1,0	Verbindung von der Elbestraße (L424) über kommunale Straße, ggf. Privatwege mit öffentlichem Durchgangrecht zur Straße An der Krimm. Von dort aus auf K16 nach Mombach	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verbindung nach Mombach, Wiesbaden und dem Rheingau 2. Aufnahme Durchgangsverkehr für die Beziehung Mombach – Bretzenheim sowie Fachhochschule und Stadion 3. Zufahrt aus dem Wohngebiet Am Krongarten/ Am großen Sand zum Zentrum Elbestraße
	SUMME	13,6		

Zu diesen sechs Routen kommen zwei weitere Routen, bei denen Freizeitaktivitäten im Vordergrund stehen. Aber auch diese beiden werden für Alltagsfahrten genutzt, zum Beispiel auf der Fahrt zum Gewerbegebiet Hemel, Kisselberg und zum Gutenberg-Center.

Die Gonsbachtalroute bildet die kürzeste und steigungsärmste Verbindung zur Neustadt und weiter zur Innenstadt für die Bewohner des alten Ortskerns (Mainzer Straße, Grabenstraße, Engelstraße) und der westlich der Budenheimer Straße gelegenen Siedlungen (Max-Planck-Straße).

Deshalb ergeben sich auch aus diesen beiden Stadtteilverbindungsrouen entsprechende Anforderungen in Hinblick auf eine ganzjährig komfortable Befahrung.

Tabelle Zielnetz Freizeit- und Alltagsrouten

Nr.	Routenname	Länge km	Verbindungsfunktion	
			(klassifiziertes) Straßennetz	Ziele
7	Stadionroute Nord-Süd	1,6	Ab Juxplatz über Budenheimer Straße L422, Kommunale Straßen, Wirtschaftswege	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verbindung von Gonsenheim West zum Gewerbegebiet Hemel und zum Stadion (Opel Arena) mit Abzweig nach Gonsenheim Ost durch die Bahnunterführung 2. Verbindung zum Einkaufszentrum an der Haifa-Allee sowie nach Marienborn, Lerchenberg und Hechtsheim
8	Gonsbachtalroute West-Ost	4,5	Überwiegend Wirtschaftswege, abschnittsweise kommunale Straßen und L422; Bestandteil des regionalen Freizeitrouen-Netzes. Als Teilstück der Rhein-hessischen „Hiwwelroute“ ausgeschildert.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aufnahme Quellverkehr aus den westlichen Siedlungen und dem alten Ortskern mit Zielen zur Uni und den Stadtteilen Hartenberg, Mombach, Neustadt und Innenstadt 2. Freizeitroute aus Mainz zum Gonsheimer Wald, Niederwalluf/ Rheingau und nach Finthen
	SUMME	6,1		

Das Zentrum Breite Straße verfügt nur über eine begrenzte Anzahl von Längsparkstreifen (überwiegend Kurzparkstände). Der einzige Parkplatz am Juxplatz mit Dauerparkmöglichkeit liegt zwar noch in fußläufiger Entfernung, aber schon in Randlage hinter einer kleinen Grünanlage. Als Folge der Kurzparkregelungen in der Breiten Straße finden Verdrängungsprozesse in die beiden Parallelstraßen Gerhart-Hauptmann-Straße und Schulstraße statt. Die zentrumsbezogenen Parkverkehre verschlechtern nicht nur – wie beschrieben - die Bedingungen des Fußgänger- und Radverkehrs, sondern auch freie Plätze für die Anlieger.

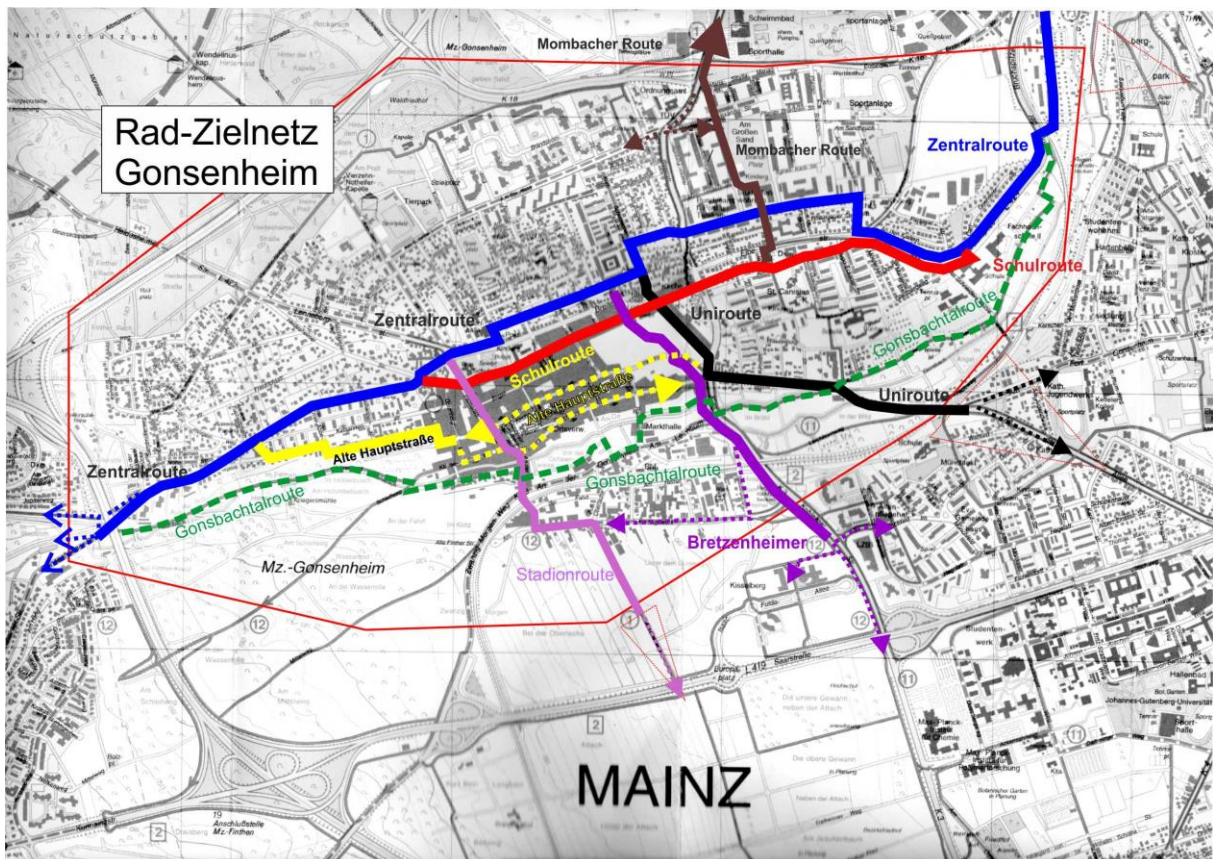
Sollen dem Radverkehr akzeptable Bedingungen angeboten werden, wird die Stadt Mainz nicht umhinkommen, in diesem Umfeld auf Zentral- und Schulroute die Anzahl der Pkw-Stellplätze zu reduzieren. Für einen möglichen Ausgleich kommt lediglich ein noch bebaubares Grundstück an der Kurt-Schumacher-Straße in Höhe Einmündung Gerhart-Hauptmann-Straße für eine Quartiersgarage in Frage.¹³

¹³ In Hessen ist der Bau von Quartiersgaragen nach dem Mobilitätsgesetz grundsätzlich förderfähig. Erfahrungen liegen aber bislang noch nicht vor. Darüber hinaus ggf.aus Städtebaumitteln förderfähig.

Um den Parksuchverkehr zu regeln, ist es auch unabhängig vom vorgelegten Radkonzept sinnvoll, zumindest im zentralen Bereich in Gonsenheim eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen. Über sie könnte die erlaubte Parkdauer für Besucher und die für Anwohner vorgehaltenen Plätze festgelegt werden. Analog zum ÖPNV, wo sich kurze Fahrten aufgrund der Fahrpreise sich „nicht lohnen“ und daher real unterbleiben, würde auch die Einführung von Parkgebühren dazu beitragen, auf andere Verkehrsarten auszuweichen. D.h. statt mit dem Auto, werden vermehrt Wege mit dem Rad oder zu Fuß zum Bäcker, Fleischer oder zur Apotheke zurückgelegt. Wege, die heute aus Bequemlichkeit oder infolge der vielfältigen Mängel im Fuß- und Radverkehr mit dem Auto erfolgen, werden auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert.

Und damit allein schon durch organisatorische und lenkende Maßnahmen zum Ziel „Gonsenheim setzt aufs Rad“ beitragen.

Grafik Rad- Zielnetz



Mit diesem Zielnetz erfolgt der Aufbau eines Grundangebotes für die stadtteilinterne Führung des Radverkehrs, einschließlich der Verbindungen zu den Nachbarstadtteilen und der Mainzer Innenstadt. Insgesamt verfügen die acht Routen über eine Gesamtlänge von knapp 20 km.

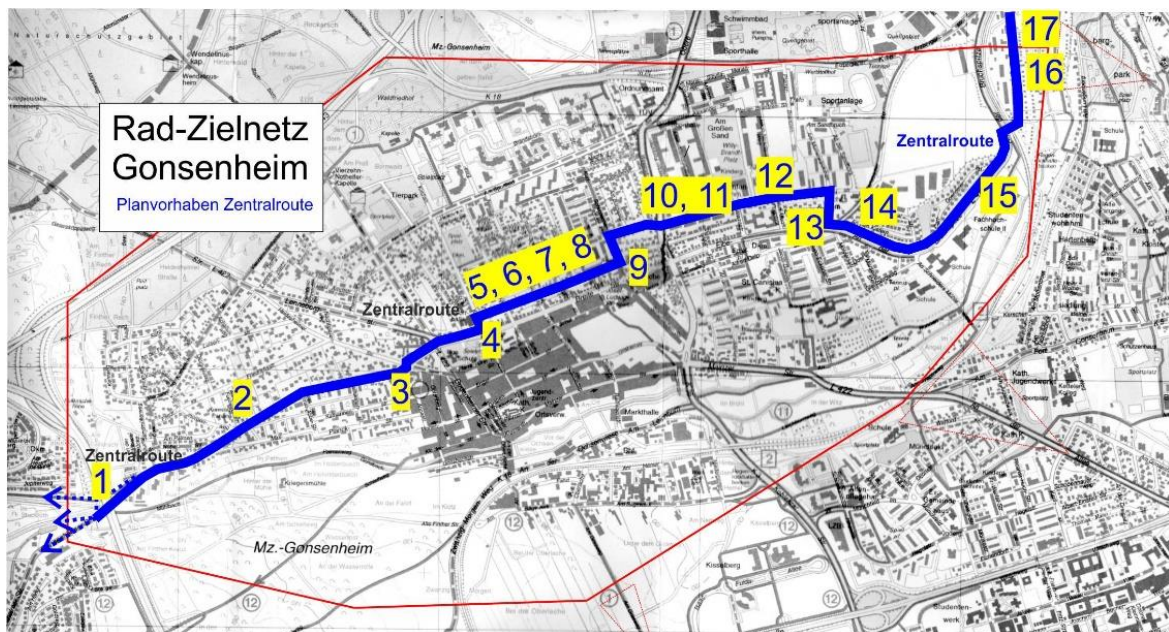
3.3 Projektvorschläge Gonsenheim

3.3.1 Zentralroute

Die Zentralroute ist die Gonsenheimer Radverbindung mit dem höchsten Aufkommen und die mit Abstand wichtigste Route. Sie bindet alle Wohngebiete nördlich der Breiten Straße an die Zentren an und nimmt zugleich Durchgangsfahrten zwischen der Neustadt und Finthen im Sinne der Landesstraße auf.

Sie besitzt eine Länge von 5,6 km und beginnt an der Finther Landstraße am Abzweig zur Römersiedlung nahe der BAB-Brücke und führt über die Verteilerachse Gerhart-Hauptmann-Straße / Canisiusstraße bis zur Kreuzung Hartmühlenweg/ Mombacher Straße. Die benötigte Fahrzeit beträgt 17 Minuten bei einem Gefälle von 60m in östlicher Fahrtrichtung.

Grafik Zentralroute



Westlicher Startpunkt ist die Einmündung von zwei Fuß- und Radwegen in die Finther Landstraße unmittelbar unterhalb der BAB-Brücke. Die beiden Wege, die von der Siedlung Römerquelle oder vom Finthener Ortskern über einen Fußweg kommen, münden in einer unwirtlichen, kurvenreichen und abschüssigen Strecke nach Querung von 2 Tramtrassen in die Landesstraße ein. Dem Ortsschild nach zu urteilen, liegt der Abzweig Römerquelle/ Am Warberg noch in Finthener Gemarkung (Gonsenheimer Straße), der Abzweig zur Gonsbachtalroute liegt in Gonsenheimer Gemarkung (Finther Landstraße).

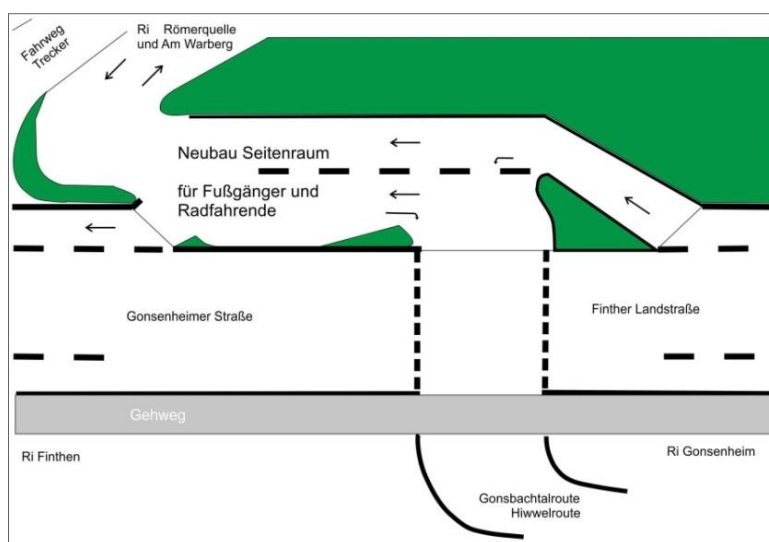
ZR Nr. 1 Einrichtung einer Querungsstelle in Höhe BAB-Brücke

Ziel der Maßnahme ist es, die bislang ungesicherte Einmündung für Radfahrende verkehrssicher zu gestalten. Und zwar einschließlich des nur wenige Meter weiter gelegenen Abzweiges zur Gonsbachtalroute, der versteckt unter dem Brückenbauwerk liegt und für Ortsunkundige der „Hiwwelroute“ kaum zu finden ist. Auch dieser Teil sieht wenig einladend aus.

Für die bauliche Umsetzung bieten sich zwei Varianten an:

1. Einrichtung einer Radfahr-Ampel, mit der Möglichkeit zum Aufstellen in einem Wartebereich und Grünanforderung. Problem bleibt aber der geringe Abstand zweier Querungsstellen.
2. Fahrbahnverengung auf der Nordseite der Landesstraße im Rahmen der zulässigen Querschnitte der Regelwerke auf 6,00 oder 6,50m. Bau eines auf einem Hochbordniveau gelegenen kurzen „Radweges“ zwischen Abzweig zur Römerquelle und dem Abzweig zur Gonsbachtalroute auf der Länge der Engstelle.

In diesem Fall wird der auf der Fahrbahn als Mischfläche gelegene Schutzstreifen unterbrochen und auf der Nordseite im gesamten Querungsbereich eine breite Verkehrsanlage im Seitenraum errichtet, die entweder über den vorhandenen Schutzstreifen weiterführt oder der ein sicheres Abbiegen zur Römerquelle bietet. Die Länge beträgt etwa 30m. Zusätzlich zu der von der Fahrbahn gewonnenen Querschnittsfläche kann von der angrenzenden Brachfläche ein ca. 2m breiter Streifen abgezweigt werden, um einen mindestens 2,50m, besser 3,50m breiten Querschnitt für Radfahrer und Fußgänger zu erhalten. Eine Lichtsignalanlage ist aufgrund der sicheren Führung und Bündelung m.E. nicht erforderlich, sollte aber geprüft werden.



In beiden Fällen sind bauliche Anpassungen im Einmündungsbereich vorzunehmen, damit der gesamte Einbiege-Bereich fahrdynamisch optimiert wird und eine Aufstellfläche zum Queren vorhanden ist. Dass dies sinnvoll ist, zeigen die abseits der Asphaltierung gelegenen Spuren der Brachfläche. Unbedingt sollte man durch Bodenmarkierung und auffällige Wegweisung den Abzweig zur Gonsbachtalroute / Hiwwelroute hervorheben. Im Fall der zweiten Lösung wäre die Orientierung leichter, weil die Querungsstelle direkt in Höhe des Abzweiges zum Gonsbachtal liegt. Statt der heute versetzt liegenden Einmündungsbereiche würden diese zu einer Querung zusammengelegt. Dort befindet sich auch eine Straßenlaterne (die nach Augenschein nicht versetzt werden müsste).

Eckdaten der Maßnahme:

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 - 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Mehr Sicherheit, klare Führung, Zusammenführung von zwei bislang auseinanderliegenden Stellen auf ca. 30 Metern
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Keine
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Niedrige Stufe
6	Sonstige Hinweise	Die starke Frequentierung spricht für eine hohe Dringlichkeit

ZR Nr. 2 StVO- Beschilderung Viermorgenweg/ nördliche Anlieger Straße der Finther Landstraße

Wer heute vom Viermorgenweg kommend Richtung Juxplatz/ Breite Straße fahren will, muss zunächst die Trasse der Tram queren und auf der stärker mit Kfz- befahrenen Finther Landstraße (L424) bis zum Ortszentrum fahren. Für unsichere Radfahrer und Gelegenheitsfahrer eine wenig attraktive Strecke, die nicht ohne Konfliktsituationen zu befahren ist.

Durch Anbringen eines Zusatzschildes 41.1 Radfahrer frei zum vorhandenen Zeichen 267 (Verbot der Einfahrt) sollte es straßenverkehrsrechtlich erlaubt werden, die nördlich der Tramtrasse gelegene ruhige Anliegerstraße in beide Richtungen befahrbar zu machen. Diese Anliegerstraße gehört auch zur Finther Landstraße und führt Radfahrer direkt zum Gesundheitszentrum oder weiter zur Breiten Straße bzw. Richtung ELSA.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Sehr gering, < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Kürzerer Weg zum Gesundheitszentrum, Mehr Sicherheit auf ruhiger Anliegerstraße, gemütlicher zu fahren als die Südseite
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Keine
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Niedrige Stufe
6	Sonstige Hinweise	Nutzung schon zu sehen (derzeit aber verkehrswidrig)

ZR Nr. 3 StVO- Beschilderung Finther Landstraße / Heidesheimer Straße

Aus Richtung Finthen kommend endet der Schutzstreifen noch vor dem Kreuzungsbereich Juxplatz mit einem Geradeaus-Pfeil vor der Ampel Heidesheimer Straße.

Wer unbedingt zum Juxplatz will, wird hier allein gelassen und hat vor einem grundlegenden Umbau des gesamten Bereiches keine Aussicht auf Besserung (s. auch Kapitel 3.3.2.). Wer über den Juxplatz hinausfahren will, dem sollte jedoch geholfen werden.

Kurzfristig, indem auf dem Boden auch ein Rechtsabbiege-Pfeil mit Hinweis Breite Straße angebracht werden soll. Des Weiteren durch Anbringen des neuen Verkehrsschildes „Radfahrer dürfen rechtsabbiegen“ (Grünpfeil ausschließlich für Radfahrer). Das erlaubt Radfahrern, wie bei einem Stoppschild rechts abzubiegen. Die Wegweisung sollte bis zum „südlichen Verteiler“ Schulroute eine leichte Orientierung bieten.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Sehr gering, < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Sichere Führung zum Ortszentrum und zur Schulroute
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Keine
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Niedrige Stufe
6	Sonstige Hinweise	

- **Der anschließende Abschnitt im Bereich des Juxplatzes wird in Kapitel 3.3.2 behandelt.**

ZR Nr. 4 Maßnahmen am Abzweig Breite Straße / Kirchstraße

Vom Juxplatz kommend biegt die Zentralroute von der Nordseite der Breiten Straße in die Kirchstraße ab, um dann wenige Meter später in die Gerhart-Hauptmann-Straße einzubiegen.

Derzeit muss ein holpriges und vor allem sehr eckiges Abbiegen hinter einem Schild auf der vorhandenen, nicht gerade radfahrfreundlich angelegten Aufpflasterung in Kauf genommen werden. Das erfordert während der Kurvenfahrt sehr sportliches Fahren. Für die Allgemeinheit der Radfahrenden sollte deshalb - wie in der Skizze dargestellt – eine rote Farbmarkierung angebracht werden, um den Verlauf der Route klar und deutlich kenntlich zu machen. Der Name der Route soll beim Fahren ebenfalls gut lesbar sein. In diesem Zusammenhang muss der dort vorhandene Bordstein auf Nullniveau der Fahrbahn abgesenkt werden, um Sturz-Gefahren zu vermeiden.

Die Maßnahme dient zwar in erster Linie der Fahrdynamik (Kriterien Komfort, Attraktivität und Verkehrssicherheit). Die Farbmarkierung ist aber auch deshalb notwendig, weil eine bloße Wegweisung an dieser unübersichtlichen Stelle nicht ausreichen würde, um Ortsfremden den Wegverlauf zu zeigen. Ziel ist es, aus Verkehrssicherheitsgründen Radfahrern für die „No-Go-Area Breite Straße“ eine brauchbare Alternativstrecke anzubieten und die unterdrückte Mobilität Schritt für Schritt aufzuweichen.

Auch im Abzweig Kirchstraße / Gerhart-Hauptmann-Straße ist eine Bodenmarkierung erforderlich, um den weiteren Verlauf der Route anzuzeigen.



1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Sehr gering, < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Verbesserung der Führung beim Abbiegevorgang im 90°-Winkel
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Keine
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Niedrige Stufe
6	Sonstige Hinweise	

ZR Nr. 5 Kurzfristige Maßnahmen Gerhart-Hauptmann-Straße

Die Routenführung des Landesstraßen-Radweges über die Parallelstraße muss attraktiv genug sein, so dass sie von den Radfahrenden als Alternative zur Nutzung der direkten, aber gefährlichen Breiten Straße auch angenommen wird. Haupt-Hindernis bilden dabei Behinderungen durch parkende Autos und die damit erzeugte Enge bei Begegnungen zwischen Pkw und Fahrrad. Bei Einführung sollten deshalb wenigstens streckenweise behinderungsfreie Abschnitte eingerichtet werden, indem straßenverkehrsrechtlich das Gehwegparken auf einigen ausgewählten Passagen unterbunden wird. Empfohlen wird eine Reduzierung von zweimal 5 Stellplätzen. Dies entspricht einer Engpassbeseitigung in einer

Länge von 2 x 40 bzw. insgesamt ca. 80m. Und würde auf diesen Abschnitten täglich mehreren Hundert Radfahrern helfen, wenigstens hier in Normal-Geschwindigkeit voranzukommen.

In diesen Streckenabschnitten sollten punktuell rote Farbmarkierungen angebracht werden, die den Schriftzug der Zentralroute enthalten.

Der Bedeutungszuwachs der Gerhart-Hauptmann-Straße mit einem Radweg als Teil der Landesstraße sollte auch Anlass sein, die zur Durchfahrt nachteilige Rechts-Vor-Links-Regelung in der Maler-Becker-Straße zu überprüfen und per Bodenmarkierung die Radroute darzustellen.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Sehr gering, < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Durch Reduzierung des Gehweg-Parkens auf kurzen Abschnitten mehr Platz für Begegnungsfälle Pkw/Rad
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Keine dauerhafte Lösung der Wohn- und Verkehrsproblematik
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Straßenverkehrsrechtliche Anordnung sollt einhergehen mit dem Auftakt zur Diskussion über die zukünftige Gestaltung, s. Punkt 7
6	Sonstige Hinweise	Steht in Zusammenhang mit Parkraumangebot im Ortskern, s. Nr.6

ZR Nr. 6 Erstellung eines Konzeptes zum Parken im gesamten Ortskern

Wieviel Gonsenheimer bereit sein werden, künftig für Fahrten zum Ortszentrum auf die Autonutzung zu verzichten und stattdessen zu Fuß oder mit dem Rad zu kommen, hängt stark davon ab, wie angenehm die Strecke zu laufen bzw. die Anfahrt komfortabel und sicher zurückzulegen ist. Der Erfolg wird nicht unwesentlich davon abhängen, wie das Stellplatzangebot im Vergleich ist und wie die Behinderungen durch das Parken im Fahrweg und an/auf Gehwegen gelöst werden können. Dies betrifft nicht nur die beschriebene Situation in der Gerhart-Hauptmann-Straße.

Die Anzahl der Fahrradabstellmöglichkeiten liegt deutlich geringer als die Zahl der Pkw-Stellplätze in der Breiten Straße und ihren Seitenstraßen. In der Breiten Straße, den einmündenden Straßen sowie Schulstraße/Pfarrer-Grimm-Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße stehen insgesamt rund 350 Stellplätze für Kfz im öffentlichen Straßenraum zu Verfügung.¹⁴

Demgegenüber liegt das Angebot an Fahrradstellplätzen mit Rahmenbefestigung in Höhe von gerade einmal 19 Stellplätzen gegenüber.¹⁵ Drei davon an der Ecke Budenheimer Straße/ Pfarrer-Grimm-Straße in Randlage. Gerade einmal vier brauchbare Stellplätze befinden sich auf dem langen Abschnitt zwischen Kirche und Nerotalstraße. Daraus folgt, dass nicht einmal die räumliche Verteilung ausgewogen ist und unnötig lange Fußwege erzwungen werden.

Die Diskussion um Parkplätze ist jedoch in deutschen Städten und Dörfern stets ein heißes Thema. Sie wird vergleichbar heftig wie das Waffenthema in den USA erörtert und wirkt auf Dritte unverständlich. Vorgeschlagen wird deshalb die Erstellung eines fachlich fundierten Konzeptes für die Parkierungskonzept für den gesamten Ortskern (Bereich Schulstraße bis Gerhart-Hauptmann-Straße und je nach Bedarf angrenzende Bereiche), um überhaupt eine Grundlage für eine mögliche Konsenssuche anzubieten.

¹⁴ Rechnet man die beiden Parkplätze der MVB und der Turngemeinde hinzu ergibt sich eine Summe von ca. 450 Stellplätzen.

¹⁵ Einige wenige weitere Fahrradplätze sind sogenannte „Speichen-Killer“, von deren Nutzung abzuraten ist.

Das Parkraumbewirtschaftungs-Konzept für den Ortskern sollte folgende Erhebungen beinhalten und daraus Konzeptvorschläge entwickeln:

- Gesamtzahl der privaten und öffentlichen Stellplätze (ggf. mit Einschätzung zur Zweitwagen- und Garagenfremdnutzung)
- Dauerparker Auto Parkzeitraumverteilung Anwohnerparken und Arbeitnehmer
- Kurzparker Auto Besucher und Einkaufende, Anlieferverkehr
- Vergleich Stellplatzangebot Pkw/ Rad im öffentlichen Raum
- Gesellschaftliche Aufwendungen Parkflächen
- Preissensibilität bei Einführung von Gebühren

Letzter Punkt bildet einen nicht unwesentlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelentscheidung. So unterbindet z.B. die Fahrpreishöhe des RMV de facto eine Nutzung des ÖPNV innerhalb unseres Stadtteils. Bei Fahrtantritt erscheint die Nutzung des Pkws auf kurzen Wegen scheinbar kostenlos, weil Spritkosten kaum anfallen und die übrigen, teilweise fixen Kosten nicht bedacht werden. Es kann mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass schon die Einführung von geringen Gebühren für einen so kurzen Weg wie zum Ortszentrum zu einer Verkehrsverlagerung auf den Fuß- und Radverkehr beitragen wird.

Die Erhebung von Parkgebühren sollte deshalb nicht nur vor dem eigentlich selbstverständlichen Hintergrund erfolgen, eine angemessene Gebühr für die Nutzung wertvoller Grundstücksflächen der Allgemeinheit zurückzugeben und das jährliche Defizit, welches die Stadt Mainz für den Autoverkehr zu tragen hat, zu verringern.¹⁶ In Verbindung mit der gezielten Verteilung von Kurzparkplätzen und Anlieger- und Besucherplätzen soll eine Lenkungswirkung eintreten, die dem gesamten Stadtteil zu Gute kommt. Besonders aber den beiden geplanten Rad-Verteilerachsen Gerhart-Hauptmann-Straße und Schulstraße. Ziel der Parkraumbewirtschaftung sollte sein, diejenigen Beschäftigten, die mit dem Pkw dort von morgens bis abends einen Stellplatz belegen, auf entferntere Stellplätze zu lenken. Oder noch besser: Zum Umsteigen auf das Rad oder den ÖPNV zu animieren.

In diesem Zusammenhang könnte auch geprüft werden, ob das seit Jahrzehnten unbebaute und freistehende Grundstück an der Kurt-Schumacher-Straße (Höhe Einmündung Gerhart-Hauptmann-Straße) genutzt werden könnte, um eine Quartiersgarage zu errichten. Ebenso, ob einige Stellplätze des oft wenig ausgelasteten Parkplatzes der Mainzer Volksbank an Anwohner vermietet werden könnten, um Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einzusparen.

Jedes Parkraumbewirtschaftungskonzept wird erfahrungsgemäß leidenschaftlich diskutiert. Gleichwohl ist es für die langfristige Zukunftsgestaltung unseres Stadtteils unumgänglich, gemeinsam die Gestaltung des Stadtteilzentrums zu diskutieren. Ein Anlass liegt durch die unhaltbaren Zustände für den Radverkehr vor. Gleichwohl ist klar, dass sich so ein Konzept im Spannungsfeld zwischen den (vermeintlichen und realen) Belangen der Einzelhandelsvertreter, den (noch zu weckenden) Anwohner-

¹⁶ Die Universität Kassel hat unter der Leitung von Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer in der Studie „Ökonomischer Vergleich kommunaler Verkehrssysteme“ für drei Städte ermittelt, dass der Kostendeckungsgrad des Kfz-Verkehrs in den untersuchten Städten unterhalb des Kostendeckungsgrades des ÖPNV liegt und die Zuschüsse für den Radverkehr im Vergleich gering ausfallen. Mit der Stadt Kassel war auch eine Stadt in vergleichbarer Größe zu Mainz dabei: Der absolute Zuschuss für den Radverkehr belief sich auf 0,3 Mio. €, dagegen 34 Mio. € für den Kfz-Verkehr, 28 Mio. € für den ÖPNV und 8 Mio. € für den Fußgängerverkehr (Kassel 2009 bis 2011).

wünschen und dem mit diesem Konzept angestrebten Ziel der Gleichbehandlung des Radverkehrs bewegt. Und nicht zuletzt im Interesse aller Gonsenheimer, die sich einen sicheren, lebendigen Stadtteil mit gesunder Luft in ihren Straßen wünschen.

Vor dem Hintergrund der angestoßenen Diskussion zum Leitziel der umweltfreundlichen Verkehrsabwicklung ergibt sich vielleicht ja die Chance, über die zukünftige Gestaltung und Entwicklung des Stadtteils einmal grundsätzlich zu diskutieren. Wie soll Gonsenheim in 2030 und 2040 aussehen? Wie kann die Wohnqualität erhöht werden?

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Vergabe und Fertigstellung kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Keine (erst nach Umsetzung der Konzepte)
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	keine
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Hoch, Intensive Erörterung im Stadtteil notwendig
6	Sonstige Hinweise	

ZR Nr. 7 Neugestaltung der Gerhart-Hauptmann-Straße

Die Gerhart-Hauptmann-Straße gehört zu einer Denkmalzone, bei der die ursprünglichen freistehenden villenartigen Wohnhäuser einschließlich ihrer Vorgärten und Einfriedungen teilweise noch in originalem Erscheinungsbild gut erhalten sind. Mit ihren verschieden gestalteten Giebeln, Erkern und Jugendstilelementen dokumentiert sie „das Streben der bürgerlichen Schicht nach angemessenem Wohnen in bevorzugter Lage im Sinne des Gartenstadtideals“. ¹⁷ Das besondere Flair und die sich eigentlich daraus abzuleitende gute Nachbarschaft untereinander, ist heute kaum spürbar. Zugeparkt ist nicht nur die Fahrbahn. Die ca. 100 beidseitig halb auf dem Gehweg parkenden Autos bilden eine geschlossen wirkende Blechwüste, die das gesamte Straßenbild optisch verunstalten. Der städtebauliche Charakter und Reichtum der Straße ist mit dem ungehemmten Anwachsen abgestellter Autos verloren gegangen. Die Aufenthaltsqualität auf einem 1,20m verbleibenden Gehweg zwischen parkenden Autos und Zaun geht gegen Null. Nicht einmal nebeneinander kann man gehen. Barrierefreiheit ade. Eigentlich eine schöne Straße für Spaziergänger. Leider schaffen die auf den Gehwegen parkenden Autos eine künstliche Enge und verleiden einen entspannenden Abendspaziergang durch das Viertel.

Als Zufahrt zum Ortszentrum wird die Straße bereits heute schon stark von Radfahrern frequentiert. Eine Verstärkung der Radverkehrsfunktion und mit seiner Verteilerfunktion wichtigster Teilabschnitt der Zentralroute verschlimmert jedoch nicht den beschriebenen Niedergang der Straße. Im Gegenteil bildet die moralische Pflicht des Baulastträgers der Landesstraße L424, den Radweg hier entlang zu führen, eine einmalige Chance, den ursprünglichen Charakter der Straße wenigstens teilweise wieder zurückzugewinnen. Und Raum für Nachbarschaft zurück zu erobern.

Die Planung einer Radroute durch diese Straße sollte daher nicht rein verkehrlich betrachtet werden, sondern unter Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte zur Verbesserung des Wohnens.

Zum Teil sind es die Anlieger selbst, die ihr (Zweit-)Auto im öffentlichen Straßenraum abstellen. Zum anderen jedoch Arbeitnehmer der Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen der Breiten Straße, die vor den Öffnungszeiten ankommen und ihr Auto für ca. 9 Stunden in der Gerhart-Hauptmann-Straße

¹⁷ Ministerium für Kultur, Jugend, Familie und Frauen vom Landesamt für Denkmalpflege: „Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz, Stadt Mainz, Vororte“ Wernersche Verlagsgesellschaft Worms 1997, Seite 86

abstellen. Schließlich kommen die Autofahrten der Einkaufenden zur Breiten Straße hinzu, die Verkehr erzeugen und ebenfalls hier Stellplatzangebote suchen oder vorfinden. Oft kurze Fahrten aus Gonsenheim, die vermeidbar wären.

Wenn künftig mehr Menschen zum Ortszentrum zu Fuß gehen, oder mit dem Rad fahren, wird Platz frei. Der Parkdruck reduziert sich, weniger Autofahrten belasten die Straße. Die Realisierung der Zentralroute und des übrigen Radkonzeptes wird seinen Beitrag hierzu leisten.

Es kann jedoch durch eine Neugestaltung der Wohnstraße unterstützt werden. Vorbild für die Neugestaltung des Straßenraumes mit dem Ziel, die Straßen zum Wohnen wieder lebenswerter zu machen, sind die Städte Wien und Graz. Hier wird partiell der Straßenraum umgestaltet. An Einmündungen werden durch sogenannte „Nasen“ die Gehwege verbreitert. Dahinter werden einige Fahrradstellplätze, Bänke oder kleine Grünflächen angebracht. Dies verbessert verkehrlich die Sichtbeziehungen, bedeutet aber auch optisch die Rückgewinnung des Charakters der Straße.

Oft verbinden die Städte die Maßnahmen auch mit der Unterbrechung von Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr, indem kurze Abschnitte nur für den Fußgänger- und Radverkehr freigegeben sind. Lange Durchfahrten werden dadurch unterbunden, das Geschwindigkeitsniveau gesenkt. Es muss daher nicht zwingend der ganze Straßenraum erneuert werden, sondern ausgewählte Teilabschnitte der Straße.

In welcher Form die Gerhart-Hauptmann-Straße radfahrgerecht umgestaltet werden sollte (grundsätzlich förderfähig mit Mitteln der Landesförderung), hängt also stark davon ab, wie sich Stadt und Bewohner der Gerhart-Hauptmann-Straße für eine gleichzeitige Stärkung der Wohnfunktion und Rückgewinnung des öffentlichen Raumes einsetzen.

Deshalb wird angeregt, von einem Fachbüro ein städtebauliches Konzept für die Neugestaltung des Straßenraumes der Gerhart-Hauptmann-Straße mit verschiedenen Alternativlösungen erstellen zu lassen. Dabei sollten die Belange des Radverkehrs in dem gebotenen Maße berücksichtigt werden.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Vergabe Gutachten sofort möglich, größere bauliche Neugestaltung erst mittelfristig
2	Größenordnung Ausgaben	Mit Realisierung von baulichen Maßnahmen mittel, > 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Hoch, Verbesserung der Verteilerfunktion für das wichtigste Ziel der Gonsenheimer, Beschleunigung im Durchgangsverkehr Rad
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Zielkonflikte herausarbeiten, gemeinsam lösen
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	hoch
6	Sonstige Hinweise	

ZR Nr. 8 Einrichtung von Fahrradstellplätzen in den Seitenstraßen der Breiten Straße

Schmale Gehwege und zugeparkte Fahrbahnen kennzeichnen den Zustand der Seitenstraßen der Breiten Straße zwischen Schulstraße und Gerhart-Hauptmann-Straße. In den meisten Straßen werden überhaupt keine Fahrradabstellanlagen angeboten. Die wenigen vorhandenen Fahrradstellplätze, wie an der Nerotalstraße, sind daher schnell belegt.

Im Optimalfall sollten angebotsorientiert Fahrrad-Stellplätze vorgehalten werden, d.h. durch Anbieten ausreichend freier Stellplätze Radfahren attraktiver machen¹⁸. Davon sind wir in Gonsenheim noch weit entfernt. Deshalb sollte schrittweise auf eine Gleichbehandlung mit dem Autostellplatz-Angebot hingewirkt werden. Auch das hat Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl. Empfohlen wird die Anlage von jeweils 2 oder 4 Radstellplätzen im Straßenraum, - möglichst an Einmündungen der Breiten Straße.

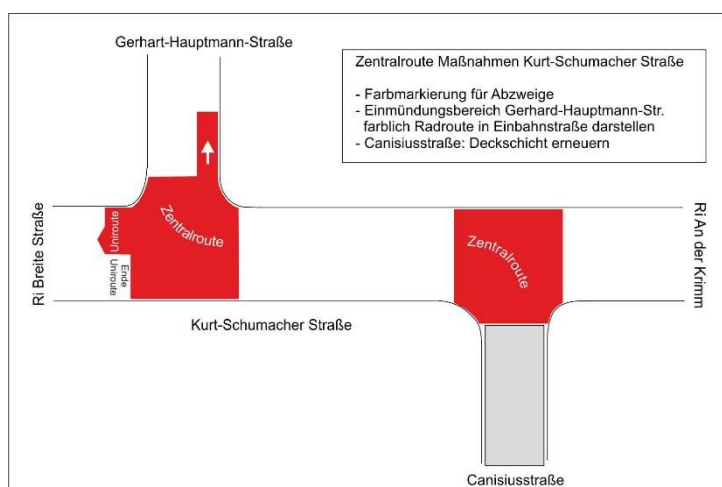
1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig können organisatorische Maßnahmen erfolgen (bis 2022), mittelfristig ausbaubar und ggf. mit Neugestaltung des gesamten Straßenraumes umzusetzen, Zeitraum 2023 – 2025
2	Größenordnung Ausgaben	gering < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Hoch, da bislang kein ernstzunehmendes Angebot vorliegt
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Auswahl der konkreten Standorte
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	mittel
6	Sonstige Hinweise	

ZR Nr. 9 Markierungen Abzweige Kurt-Schumacher-Straße

Da auch der Bau von Radwegen am Übergang Breite Straße/ Elbestraße bis zur Weserstraße nicht sinnvoll ist, muss die Zentrumsumfahrung über die Canisiusstraße weitergeführt werden. Dazu bildet ein kurzer Abschnitt auf der Kurt-Schumacher-Straße ein Verbindungsstück. Um die Wegeführung zu verdeutlichen, sollte die Oberflächendeckschicht beider Einmündungsbereiche farblich als Radroute ausgestaltet werden, um für alle Verkehrsteilnehmer die Verbindungsfunktion deutlich zu machen.

Rein straßenrechtlich ist diese Verbindung als zugehöriger unselbständiger Radweg einer Landesstraße anzusehen, so dass hier eine Vorfahrtsregelung zur Anwendung kommen könnte. Aufgrund der Zugehörigkeit zur Tempo-30-Zone und der beobachteten rücksichtsvollen Fahrweise ist dies jedoch an diesen beiden Einmündungen vorläufig nicht erforderlich.

In Verbindung mit der Rotmarkierung sollte bei Einfahrt in die Gerhart-Hauptmann-Straße ein Einfahrbereich farblich markiert werden, um Parken im Kreuzungsbereich zu unterbinden. Heute ist eine Engstelle ausgerechnet im Abbiegevorgang vorzufinden, wenn haltende Kfz in der Gerhart-Hauptmann-Straße, die in die Kurt-Schumacher-Straße einbiegen wollen, und Längsparker wenig Platz für einbiegende Radfahrer übriglassen, was immer wieder zu Gefahrensituationen führt.



¹⁸ Fahrradstellplätze müssen Qualitätsanforderungen genügen. Die allseits bekannten „Speichenkiller“ vor einigen Geschäften haben nur Alibifunktion und sind nicht in die Bewertung als Bestand einzubeziehen.

Komforteinbußen bestehen in der Canisiusstraße bis zur Weserstraße, weil die an sich gut befahrbare, wie eine Spielstraße ohne Gehwege gestaltete Straße, über eine schadhafte Deckschicht verfügt. Diese sollte in Hinblick auf die neue Funktion der Straße mit einer radfahrfreundlichen Deckschicht erneuert werden.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Sehr gering, < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Verbesserung der Orientierung auf der Zufahrtsstrecke zum Zentrum und im Rad-Durchgangsverkehr
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Keine
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Niedrige Stufe
6	Sonstige Hinweise	

ZR Nr. 10 Sichere Querung der Weserstraße über die Canisiusstraße

Wie in der Analyse beschrieben, bildet die fehlende Sicherheit und die Barrierewirkung der viel befahrenen Straße das Hauptproblem. Kurzfristig sollten drei Maßnahmen durchgeführt werden:

1. Die Gefahren für Fußgänger und Radfahrer durch häufige „Rotsünder“ vor allem in Richtung Elbestraße sollen minimiert werden, indem im Schaltplan die Gelbphase für Kfz ein paar Sekunden länger eingestellt werden. D. h., bei Anforderung durch Fußgänger schaltet die FGÜ-Lichtsignalanlage zwar sofort auf Gelb für die Weserstraße, aber bis zum Fußgänger-Grün dauert es wenige Sekunden länger.
2. Aufstellen eines gut sichtbaren Rot-Blitzers.
3. Einrichtung von gut erreichbaren Radfahrer-Anforderungstastern an beiden Seiten der Straße in Abhängigkeit von Anfahrzeit und Räum-Zeit bis zum Grün für den Radverkehr.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Sehr gering, < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Verbesserung der Sicherheit an einem neuralgischen Punkt (auch als Schulweg auf der Nordseite der Achse Breite Straße genutzt)
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Keine
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Niedrige Stufe
6	Sonstige Hinweise	

ZR Nr. 11 Umbau der Kreuzung Weserstraße / Canisiusstraße

Langfristig wäre der Umbau der zum Platz aufgeweiteten Canisiusstraße wünschenswert. Der trostlose Zustand der Platzanlage ignoriert die historische Bedeutung der Nähe zum ehemaligen Flugplatz und des vom Kaiser gern besuchten Militärschaugeländes und bildet ein unwirtliches Entree für die ganze Siedlung zwischen Weserstraße und Kurt-Schumacher-Straße. Ironisch könnte man den Niedergang mit den Worten beschreiben: „Der Kaiser würde sich im Grab umdrehen!“

Deshalb sollte der Platz besser genutzt und wohnlicher gestaltet werden. Auch die bestehende Stellplatzanordnung ist zu überdenken und ggf. neu aufzuteilen, - verbunden mit Carsharing-Plätzen.

Die Neugestaltung sollte primär aus städtebaulichen Gründen erfolgen. Sie erlaubt aber auch planerisch neue Möglichkeiten zur verkehrlichen Korrektur der bestehenden, missglückten Gegebenheiten.

So könnte der Einmündungsbereich in die Weserstraße enger und übersichtlicher gefasst werden und so den heutigen Straßenbau-Entwurfsrichtlinien angepasst werden. Auf beiden Seiten der Canisiusstraße weisen die Einmündungen Überbreiten auf, was bei Querungen und Abbiegevorgängen Konflikte mit dem Verkehr der Weserstraße erhöht und die Kreuzung größer und unübersichtlicher macht, als nötig.

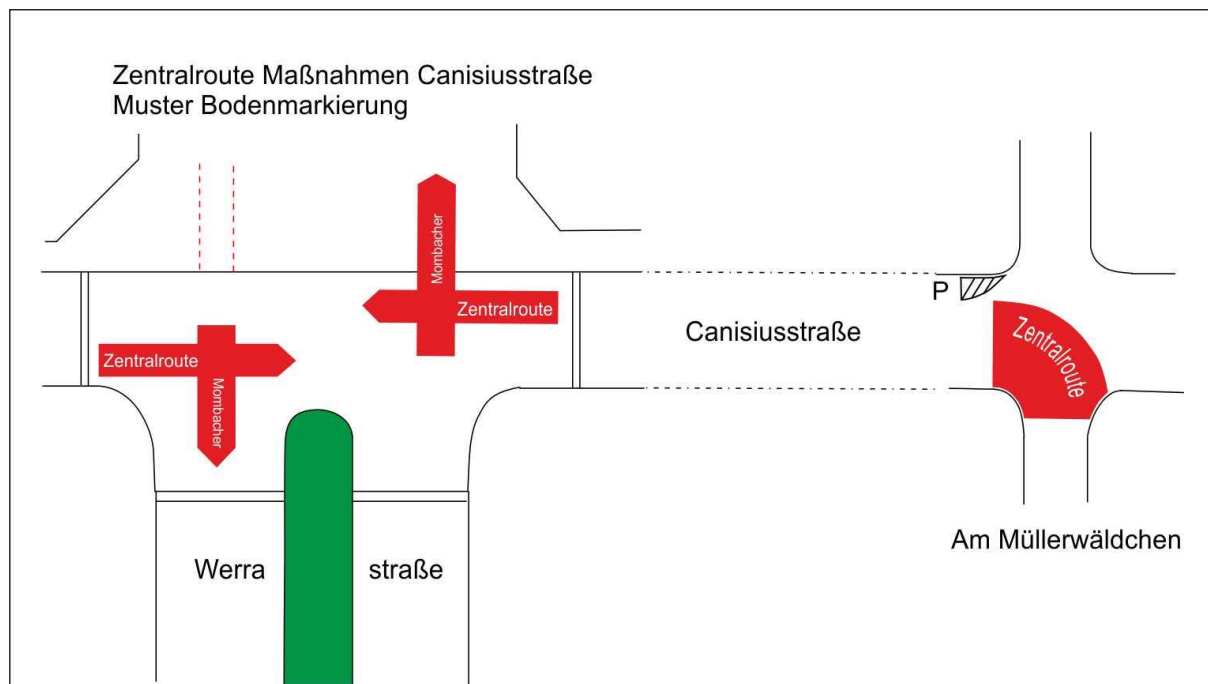
1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Langfristig möglich, Zeitraum 2026 – 2030
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Klarere Führung für Radverkehr, weitere Verbesserung der Sicherheit
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	hoch
6	Sonstige Hinweise	Den Platz städtebaulich neu gestalten, Identifikationsräume schaffen

ZR Nr. 12 Von Weserstraße über die Straße Am Müllerwäldchen zur Elbestraße

Die Anforderungen des Radverkehrs werden in der Canisiusstraße (hinter der Kreuzung Weserstraße) und in der Straße Am Müllerwäldchen schon heute gut erfüllt. Die Canisiusstraße ist breit, aber nicht stark mit Kfz-Verkehr belastet. Sogar die Deckschicht der Fahrbahn ist in Ordnung.

Die Straße Am Müllerwäldchen ist zwar schmal, dafür nur sehr gering mit Autoverkehr belastet.

Deshalb genügen Farbmarkierungen auf der Fahrbahn, um die Führung der Zentralroute zu verdeutlichen. Diese sollten unmittelbar vor/ hinter der Kreuzung Weserstraße sein. In Höhe der Einmündung Werrastraße sollte auf die Verknüpfung mit der Mombacher Route aufmerksam gemacht werden. Und da die Straße Am Müllerwäldchen so unscheinbar ist, sollte hier analog zur Kurt-Schumacher-Straße der Abzweig farblich hervorgehoben werden.



1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Sehr gering, < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Verbesserung der Orientierung auf der Zufahrtsstrecke zum Zentrum und im Rad-Durchgangsverkehr
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Keine
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Niedrige Stufe
6	Sonstige Hinweise	

ZR Nr. 13 Neugestaltung Einmündung Am Müllerwäldchen zur Elbestraße

Im Bereich der Einmündung in die Elbestraße soll ein neuer Zweirichtungsradweg beginnen. Dies ist möglich, weil die bestehende Fahrbahn eine Überbreite aufweist und in einen Radweg auf Gehwegniveau angehoben werden kann.

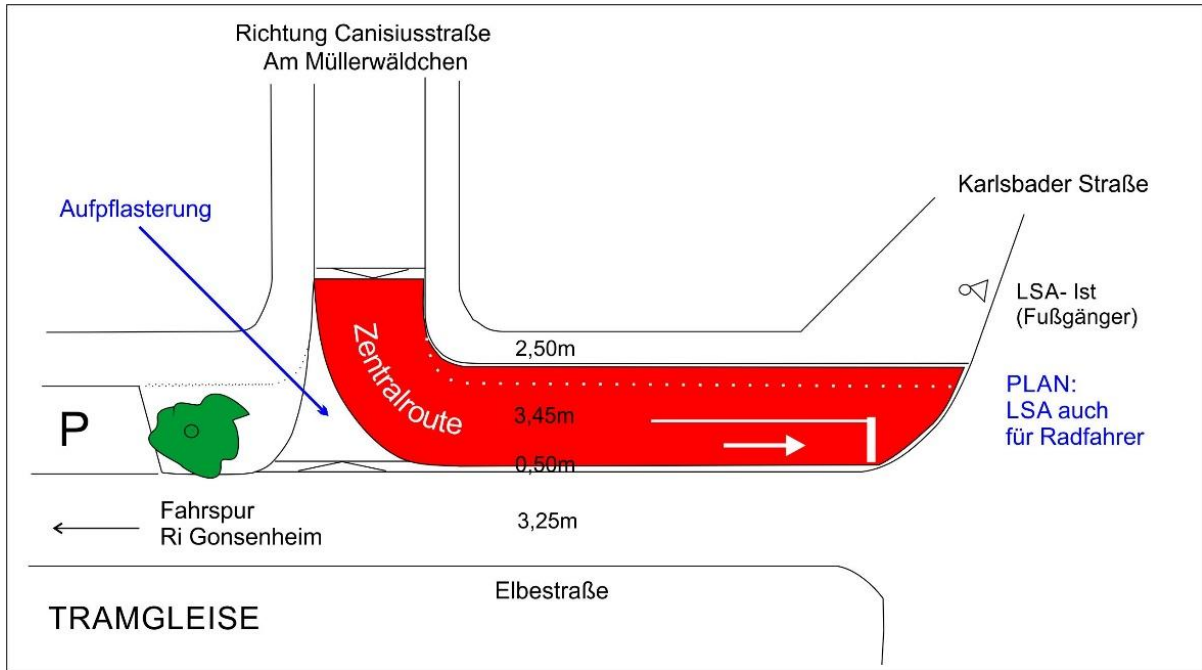
Die Maßnahme ist nicht mit Leistungseinschränkungen für den Kfz-Verkehr verbunden, weil im weiteren Verlauf der Elbestraße stadteinwärts das Seitenrand-Parken erlaubt ist und somit nur eine Fahrspur zu Verfügung steht. Schon zuvor, in Höhe der Haltestelle Hugo-Eckener-Straße ist die Fahrspur nur einspurig nutzbar. Sie dient zudem zusätzlich der Verkehrssicherheit, weil eine überdimensionierte Breite zum Schnellfahren verleitet und somit im Falle eines Unfalls die Verletzungsschwere und Tötungswahrscheinlichkeit erhöht. Der Rückbau ist somit kein Nachteil, schafft aber neue Freiräume zur Einrichtung eines Zweirichtungsradweges, der sowohl als Schulweg, als auch als Verbindung zur Neustadt und Alternativroute zur Innenstadt eine hohe Bedeutung hat.

Querschnitt Elbestraße Nordseite	Ist-Zustand	Planvorschlag
Gehweg	2,90 m	2,50 m
(Zweirichtungs-)Radweg	nicht vorhanden	3,45 m
Sicherheitsabstand Radweg/ Fahrbahn	nicht vorhanden	0,50 m
Fahrspur Elbestraße Ri Gonsenheim	6,80 m	3,25 m
Gesamtquerschnitt Nordseite, bis zum Bord des besonderen Gleiskörpers der Straßenbahn	9,70 m	9,70 m

Situation heute: Nutzlose Überbreite der Fahrbahn



Wie die Umgestaltung ausgeführt werden könnte, zeigt folgende Grafik:



Einen visuellen Eindruck des Planfalls vermittelt diese Fotomontage



Beispiel in Liederbach/Taunus

Damit sehbehinderte und blinde Menschen nicht versehentlich auf den Radweg geraten, sollte ein optisch und taktil gut erfassbarer Trennbord zwischen Rad- und Gehweg eingebaut werden. Insbesondere in Kreuzungsbereichen und Haltestellenumfeld.



1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022; Keine Planfeststellung erforderlich, da Fahrbahn und Gehweg rechtlich zum Verkehrsraum gehören
2	Größenordnung Ausgaben	gering, < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Hoch, Sichere Führung Radverkehr auf der Nordseite der Elbestraße als Schulweg und Verbindung zur Neustadt/ Innenstadt
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Keine
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Niedrige Stufe
6	Sonstige Hinweise	Es ist zu prüfen, ob der Mast der vorhandenen LSA am FGÜ aufgerüstet werden kann, der Standort zum RW verschoben werden muss, oder ein separater zweiter Mast für den Radverkehr aufzustellen ist (letzteres wird empfohlen).

ZR Nr. 14 Zweirichtungsradweg Elbestraße/ An der Bruchspitze

Die Kfz-Spuren stadteinwärts der Straße An der Bruchspitze übertreffen die für das Verkehrsaufkommen angemessene Regelbreite innerstädtischer Straßen. Für die Leistungsfähigkeit der Straße genügt eine zweisepurige Fahrbahn. Mit einem Querschnitt von 7,10m – nur stadteinwärts (!) - wird die Standardbreite für zweistreifige Richtungsfahrbahnen sogar für diejenigen Straßentypen übertroffen, „die nur in Fällen, in denen das permanente Nebeneinanderfahren gewährleistet werden soll“, vorgesehen wird. Sie gelten für Straßen, in denen der Bus- oder Lkw-Verkehr dominierend ist.¹⁹ Diese Merkmale sind jedoch An der Bruchspitze unzutreffend. Buslinienverkehr schon gar nicht.

Diese Ausgangslage bildet jedoch eine ideale Voraussetzung zur Neuaufteilung des Straßenraumes, die ohne leistungsmindernde Einschränkungen für den Kfz-Verkehr auskommt. Zumal der zweistreifige Abschnitt noch vor der nächsten Kreuzung mit der Karlsbader Straße einspurig wird (in Höhe der Straßenbahn-Haltestelle). Ansatzpunkt ist die Verschiebung des Parkens auf die nicht benötigte rechte Fahrspur. Der sich hieraus ergebende Wegfall der Parkbuchten soll zur Verbreiterung des vorhandenen Radweges genutzt werden, um aus diesen einen regelkonformen Zweirichtungsradweg zu schaffen. Heute ist das Fahren in beiden Richtungen zwar straßenverkehrsrechtlich durch ein Zusatzschild erlaubt, es fehlt jedoch die nötige Breite zum ungestörten Begegnungsfall und erst recht zum Nebeneinanderfahren.

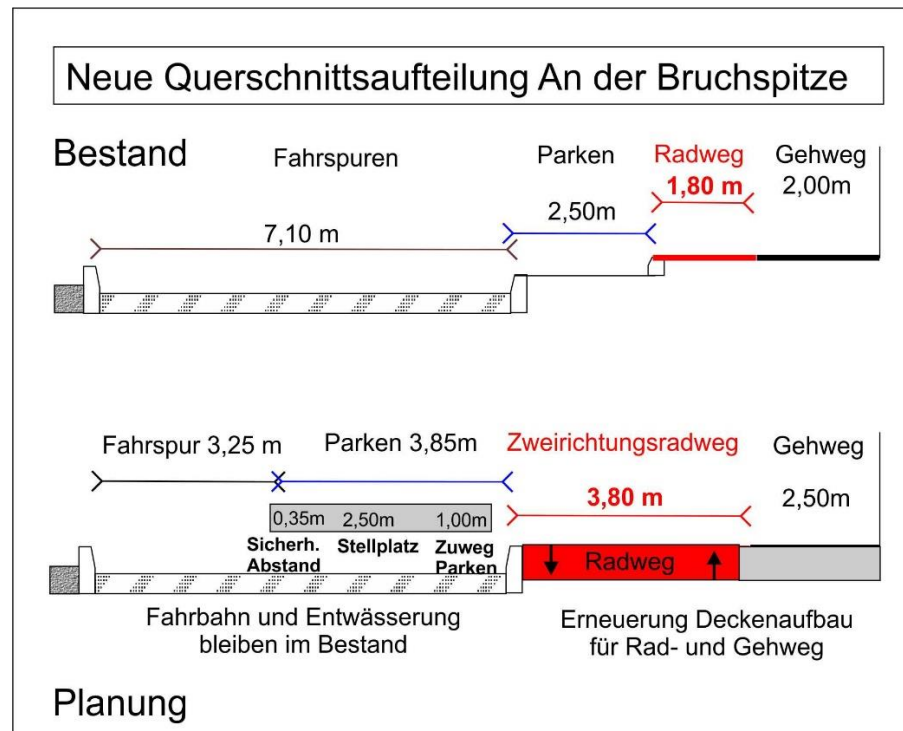
Folgende Neuaufteilung wird vorgeschlagen:

Querschnitt An der Bruchspitze Nordseite	Ist-Zustand	Planvorschlag
Gehweg	2,00 m	2,50 m
Radweg Ist	1,80 m	
Zweirichtungsradweg neu	-	3,80 m
2 Fahrspuren stadteinwärts IST	7,10 m	-
<i>PLAN zur Nutzung der rechten Spur:</i>		
Zugang Parken (= Sicherheitsabstand)	-	1,00 m
Parkstand auf ehem. rechter Fahrspur	2,50 m	2,50 m
Sicherheitsabstand zur Fahrbahn	-	0,35 m
1 Fahrspur Elbestraße Ri Gonsenheim	(3,55 m Ist)	3,25 m
Gesamtquerschnitt Nordseite, bis zum Bord des besonderen Gleiskörpers der Straßenbahn	13,40 m	13,40 m

¹⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RASSt06“, Ausgabe 2006; R1-Richtlinie, Kapitel 6.1.1.3 Vierstreifige Fahrbahnen mit Mittelstreifen, Tabelle 9 Seite 70.

Um Umbaukosten zu sparen, sollten die Fahrbahn und Entwässerung bleiben wie sie sind. Es sind lediglich Markierungsarbeiten zu tätigen, um die Stellplatzstandorte mit einer Breite von 2,50m anzubieten. Diese sind mit einem Sicherheitsabstand zur Fahrbahn und einer Zuwegung für die Beifahrer, der gleichzeitig als Sicherheitsabstand zum Radweg dient, per Markierung vorzusehen. Grundhaft erneuert werden muss hingegen der gesamte Seitenraum für den neuen Zweirichtungsradweg und dem Gehweg. Auch dieser Abschnitt sollte zur Schaffung der Barrierefreiheit ein taktil erfassbares Trennbord zwischen Rad- und Gehweg erhalten, um ein versehentliches Überlaufen des bergab schnell befahrenen Radweges durch Sehbehinderte und Blinde zu vermeiden.

Neugestaltung
An der Bruchspitze,
hier Höhe Trafo
bzw. Haus Nr. 15



Die beschriebene Querschnittsbreite reicht bis zum gesicherten Fußgängerüberweg mit Zebrastreifen, der zur Haltestelle An der Bruchspitze bzw. der zum Schott-Gymnasium führt.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	mittel, je nachdem, ob auf 400m komplett eine grundhafte Erneuerung oder teilweise nur eine Deckschichtenerneuerung notwendig ist
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Hoch, Sichere Führung Radverkehr auf der Nordseite der Elbestraße als Schulweg und Verbindung zur Neustadt/ Innenstadt
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Keine
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Anwohnerbeteiligung
6	Sonstige Hinweise	

ZR Nr. 15 Zweirichtungsradweg An der Bruchspitze im unteren Verlauf

Im unteren Verlauf der Straße An der Bruchspitze, zwischen den Einmündungen der Carl-Goerdeler-Straße, verändert sich der Querschnitt. Die Fahrbahnbreite ist mit ca. 7,00m weiterhin überdimensioniert, auch wenn hier in beiden Richtungen gefahren wird. Daneben liegt ein Grünstreifen, ein Radweg und ein Gehweg.

Vorgeschlagen wird folgende Neuaufteilung

Querschnitt An der Bruchspitze, Haus Nr. 47 (Höhe Carl-Goerdeler Straße)	Ist-Zustand	Planvorschlag
Gehweg	2,65 m	2,50 m
Radweg Ist	Ca. 2,40 m	2,75 m
Grünstreifen	Ca. 2,20 m	2,00 m
2 Fahrspuren (beide Richtungen)	7,00 m	7,00 m
Gesamtquerschnitt, bis zum Bord des besonderen Gleiskörpers der Straßenbahn	14,25 m	14,25m

Kern der Maßnahme bildet eine längst überfällige Maßnahme für eine neue Deckschicht des Rad- und Gehweges. In diesem Zusammenhang kann der wenig frequentierte Gehweg auf das Regemaß 2,50m reduziert werden, ggf. auf ein noch schmaleres Maß. Wenn auch die Grünfläche zurückgeschnitten wird, kann die nutzbare Breite des Radweges ohne großen Aufwand auf ca. 2,75 bis 3,00m aufgeweitet werden.

Mehrfach beobachtet wurde ein verkehrswidriges Verhalten beim Parken: Obwohl Parkplätze auf privatem Grundstück im Seitenraum angeboten werden und auch im öffentlichen Raum in kurzer Entfernung kostenlos Längsparkstreifen angeboten werden, wurden Pkw auf dem Gehweg abgestellt. Auch haben sich einige Pkw, die den Grünstreifen benutzt haben, derart schräg aufgestellt, dass sie gefährlich in den Radweg hineinragten. Deshalb sollten die Anlieger durch Bürgerinformation und ggf. Poller darauf hingewiesen werden, richtig zu parken. Ein Grünstreifen ist auch kein Stellplatz.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	mittel, Erneuerung Ausbau-Länge 500m
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Hoch, neuer Zweirichtungsradschwergewicht Richtung Stadt
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Keine
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Niedrige Stufe
6	Sonstige Hinweise	Parken überwachen

ZR Nr. 16 Hartmühlenweg als Entree nach Go

Der Radweg führt zum Bahnübergang am Hartmühlenweg und trifft dort auf die Gonsbachtalroute. Von der Neustadt aus kommend, bildet diese Gabelung das Entree für das geplante Gonsheimer Radwegnetz.

Daher sollten hier mit den auf den Boden markierten Rotfärbungen auf Verlauf und Führung der beiden Gonsheimer Radrouten hingewiesen werden. Für die Zentralroute auf beiden Seiten des Bahnübergangs. Einhergehend mit Verbesserungen der Wegeoberfläche.

Es bietet sich an, den Halt am Bahnübergang auch für eine kleine Raststelle mit Bänken und das Aufstellen einer Tafel mit der Gonsheimer Radwegnetz-Karte zu nutzen.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	gering, < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Verbesserung der Orientierung auf der Zufahrtsstrecke zum Zentrum und im Rad-Durchgangsverkehr
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Keine
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Niedrige Stufe
6	Sonstige Hinweise	

ZR Nr. 17 Hartmühlenweg und Weiterführung zur Stadt

Der Hartmühlenweg selbst ist grundsätzlich zum Radfahren geeignet. Punktuell sind Mängel an der Wegeoberfläche zu beseitigen. Die Deckschicht ist sehr grob bzw. rau und sollte im Rahmen einer Instandsetzung durch einen Belag mit geringerem Rollwiderstand ersetzt werden, um den **Komfort** zu erhöhen.

Ein die Verkehrssicherheit beeinträchtigende Situation besteht an der Einmündung des Hartmühlenweges zur Mombacher Straße, vor allem aus der Stadt in Richtung Gonsenheim. Hier werden Radfahrende wieder mal allein gelassen. Sollen sie, vom Radweg der Mombacher Straße) unter der Brücke) verkehrswidrig auf dem Gehweg fahren, um in den Hartmühlenweg einzubiegen? Da könnte es Konflikte mit Fußgängern und Radfahrern aus der Gegenrichtung geben, oder sollen sie mal wieder absteigen, die Querungsstelle zu Fuß nutzen, um dann auf der richtigen Seite des Hartmühlenweges aufzusteigen und weiterzufahren?

Es bedarf kurzfristig einer klaren Orientierung durch wegweisende Elemente in Verbindung mit straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen oder ggf. kleinen baulichen Maßnahmen.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	gering, < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Verbesserung der Orientierung auf der Verbindung Neustadt/ City und Gonsenheim/ Mombach
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Keine
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Niedrige Stufe
6	Sonstige Hinweise	Neubau geplant

Größere bauliche Maßnahmen sollten in Hinblick auf den geplanten Abriss der Autobrücke nicht erfolgen, da die gesamte Kreuzung künftig neugestaltet werden muss.

Bei dieser Planung müssen die Belange des Radverkehrs berücksichtigt werden, will man ein weiteres Hindernis zum Erreichen der Innenstadt vermeiden. Dies kann eine Weiterführung auf einem regelkonform gestalteten Zwei-Richtungs-Radweg über die Mombacher Straße sein, oder eine klare Führung mit einem breitem Zweirichtungs-Radweg über die Hattenbergstraße bei Schott vorbei.

3.3.2 Juxplatz

Am Juxplatz kommt man nicht vorbei. Dies ist durchaus doppeldeutig gemeint. Zum einen liegt hier mit der Zentralroute und dem Beginn der Stadionroute eines der beiden wichtigen Nord-Süd- und West-Ost-Kreuzes des Stadtteils²⁰. Viele innerörtliche Wege aller Verkehrsteilnehmer führen hier lang. Zum anderen sind die Bedingungen besonders für den Radverkehr ungünstig, weil ausgerechnet hier, wo in einer unübersichtlichen Situation Radverkehrsanlagen geboten wären, keine Hilfe erfolgt

Für Planer bedeutet der Platz aber eine schwere Aufgabe mit einem zu lösenden Gordischen Knoten, bei dem kurzfristig keine befriedigende Lösung in Aussicht gestellt werden kann. Dennoch müssen Verbesserungen unbedingt angestrebt werden, wenn dem Radverkehr eine tragende Rolle im Verkehrsgeschehen Gonsenheims eingeräumt werden soll.

²⁰ Das andere „Verteilerkreuz“ für Radfahrer bildet der Straßenraum um die evangelische Kirche in Höhe Kurt-Schumacher Straße/ Breite Straße. Für Autofahrer sind Juxplatz und Weserstraße/ Elbestraße von Bedeutung.

Jp Nr. 1 kurzfristige Maßnahmen

Kurzfristig gilt es, die Orientierung zu verbessern und die Routen sichtbar zu machen. Mit Beschilderung, Bodenfarbmarkierungen und Aufstellen einer Netzplan-Tafel soll das Radwegnetz dargestellt werden. Angesichts der ungewöhnlichen Form der Kreuzung mit Dreiecksinsel und Wechsel der Tramgleise von mittig zu Randlage ist dies besonders wichtig.

Derzeit führt die kombinierte Fußgänger-Radweg-Ampel vom Gesundheitszentrum direkt auf die Eisdielen Mario. Schon die Aufstellungssituation vor der Ampel ist unklar. Ein angedeuteter Radweg, der zum Gehniveau durch ein Bord und in Bezug auf das Niveau leicht abgesetzt ist, entpuppt sich schnell als Falle. Diese Fläche mündet in einen sich verengenden undefinierbaren Seitenraum. Hier werden die ortsunkundigen oder gelegentlichen Radfahrenden in die Irre geführt.

Kurzfristig sollte daher eine Bodenmarkierung Radfahrer direkt auf die Fahrbahn der Budenheimer Straße leiten (Richtung alter Ortskern).

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Sehr gering, < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Verbesserung der Orientierung auf der Kreuzung
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Keine
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	Weitergehende Maßnahmen notwendig

Jp Nr. 2 mittelfristige Maßnahmen

Mittelfristig sollten bauliche Maßnahmen hinzukommen:

1. Die gefährlichste Stelle ist der Streckenabschnitt zwischen der Dreiecksinsel und der Jahnstraße. Auf den dort vorhandenen Gehweg mit Minderbreite (1,15m, bzw. 0,90m an einem Mast) wurde ein nur 1,30 m breiter Radweg eingerichtet, der im Zweirichtungsverkehr genutzt werden muss. Deshalb sollten kurzfristig zwei Varianten untersucht werden, die mittelfristig in Umbaumaßnahmen einmünden sollten. Die eine wäre auszuloten, ob ein Grundstücksankauf möglich wäre, um den Querschnitt verbreitern zu können. Da diese Variante bei Ablehnung der Grundstückseigentümer ausfallen könnte, sollte zeitgleich die Prüfung der Leistungsfähigkeit der Wegebeziehung Breite Straße Richtung Finther Landstraße erfolgen. Derzeit besteht die Mischfläche der Tram mit dem Autoverkehr auf einer relativ kurzen Strecke. Es könnte geprüft werden, welche Auswirkungen entstehen würden, wenn eine zweite Ampel (LSA) an einer Stelle vor der Einmündung Jahnstraße eingerichtet wird. Der Ablauf wäre wie folgt: Die Pkw würden in der Breiten Straße am Rand (unter Inanspruchnahme einiger Parkplätze) in Höhe Turngemeinde vor der Ampel halten. Der ankommenden Tram nach Finthen würde bei der Einfahrt in den schmalen Bereich hinter der Jahnstraße Vorrang eingeräumt, so dass sie vor den an der neuen LSA haltenden Autos zur Haltestelle einfahren kann. Dann könnte der Radverkehr die freie Autospur zwischen Gleisen und dem Bord des heutigen „Gehweges/ Radweges“ nutzen, um von Gonsenheim Richtung Finthen oder Budenheim/ Heidesheim weiterfahren zu können. Anhand der Modellrechnung kann ermittelt werden, welche Auswirkungen auf die einzelnen Verkehrsteilnehmer gegeben sind und welche Verbesserungen und Nachteile in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der einzelnen Wegebeziehungen auftreten werden. Im Optimalfall lassen sich mit dieser Berechnung Kosten für einen raschen, größeren Umbau einsparen. Zumindest wird man Grundkenntnisse für eine spätere Neugestaltung des gesamten Platzes gewinnen.

2. Einrichtung eines Radfahrstreifens mit der Regelbreite von 1,85m in der Budenheimer Straße ab Juxplatz Richtung alter Ortskern. Da schon an der nächsten Einmündung zur Pfarrer-Grimm-Straße Anschluss an die Radroute Schulroute besteht und die Verbindung sicher gestaltet werden soll, sollte hier eine klare Trennung vom Autoverkehr in Form einer Radverkehrsfläche gemäß StVO erfolgen. Die bestehende Fahrbahn verfügt mit 7,50m über eine Überbreite. Sie wird aber nicht ausreichen, um einen Fahrradstreifen einzurichten. Deshalb muss der nicht identifizierbare stufenhafte Seitenstreifen, der über eine Breite von 1,05m verfügt, baulich beseitigt werden.
3. In diesem Zusammenhang sollte am Juxplatz ebenfalls auf der Westseite ein regelkonformer Gehweg (mind. 2,50m) eingerichtet werden (evtl. hinter der Eisdiele teilweise eine Markierung auf der vorhandenen, höher gelegenen Platzfläche mitnutzen).
4. Direkte Führung der Schulroute von der Heidesheimer Straße zur Schulstraße mit separater Radführung auf kurzer, gradliniger Führung zur Pfarrer-Grimm-Straße und Schulstraße (vgl. 3.3.4).
5. Umgestaltung des Bereiches zwischen Straßenbahnhaltestelle und dem Gebäude Gesundheitszentrum, um mehr Verkehrsfläche für Fußgänger und Radfahrer zu gewinnen und die Orientierung zu erleichtern. Mit dem vorhandenen und ästhetisch bescheiden in Beton eingemauertem Verkehrs-Grün ist ohnehin „kein Blumentopf zu gewinnen“. Selbst wenn das anders gesehen werden sollte, hat hier aufgrund der beschriebenen Bedeutung für die Nahmobilität die Verkehrsfunktion eindeutig Vorrang vor Gestaltung.
6. Einrichtung einer ampelgesicherten Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer von der Kapellenstraße über die Lennebergstraße zum Gesundheitszentrum.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Mittelfristig möglich, Zeitraum 2023 – 2025
2	Größenordnung Ausgaben	mittel, insgesamt > 100.000 EURO, aber auch in Schritten als Einzelvorhaben umsetzbar
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Verbesserung der Orientierung auf der Kreuzung
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Keine
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	Weitergehende Maßnahmen notwendig

Jp Nr. 3 langfristige Maßnahmen

Grundsätzlich wird sich eine verkehrliche Verbesserung nur durch einen kompletten Umbau der Kreuzung erwirken lassen. Die durch die Dreiecksinsel entstehenden Fahrbeziehungen für den Autoverkehr könnten dann zugunsten einer klassischen Kreuzung mit Linksabbieger in der weichen (Fahrbeziehungen Lennebergstraße/ Kapellenstraße in die Breite Straße). Unglücklicherweise wurde gerade der Kiosk umgebaut.

Die Aufgabe der historischen Straßenführung berührt jedoch auch städtebauliche Belange. Einerseits wäre es schade, wenn die gründerzeitliche Platzgestaltung und der urige Charakter verloren ginge. Andererseits ergeben sich völlig neue Möglichkeiten, wenn eine Planung zur Neugestaltung des Juxplatz in seiner Gesamtheit einbezogen werden würde. Empfohlen wird die Erstellung eines Planes, der die Flächen zwischen Heidesheimer Straße/ Pfarrer-Grimm-Straße/ Kirchstraße und Lennebergstraße/ Kapellenstraße unter Berücksichtigung städtebaulicher und verkehrlicher Belange aufwerten soll. Ein derartiger, fachübergreifend integrierter Plan mit Nutzungskonzept für Markt, Schausteller, Parken u.a. ist sicherlich nicht einfach, bringt aber die Diskussion unseres Stadtteils voran, wie wir in einem lebendigen Stadtteil künftig leben wollen; und schafft eine langfristige Perspektive, wo es hin-

gehen soll. Dabei sollten auch die derzeitigen Lagen der einzelnen Haltestellen-Positionen von Bus und Tram in Hinblick auf den optimalen Standort überprüft werden.

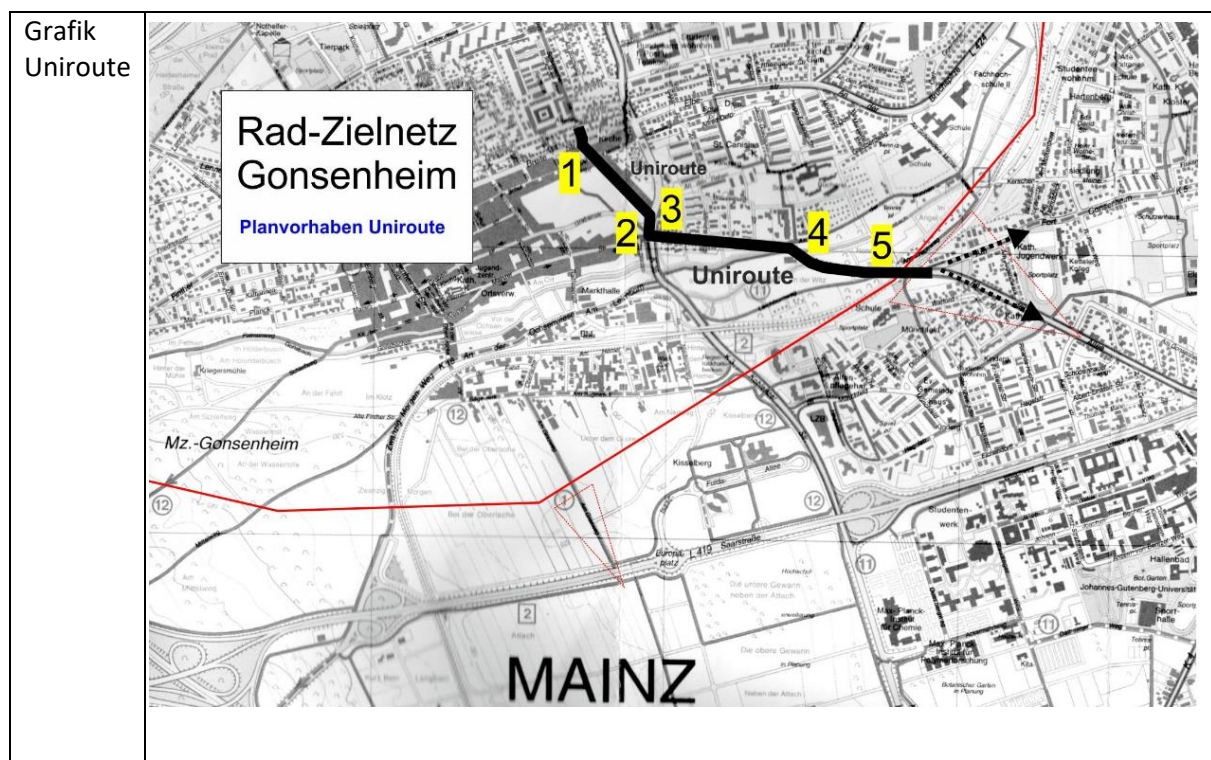
In ein vorhandenes Langzeit-Leitbild lassen sich Teilmaßnahmen schrittweise realisieren, ohne mit gebauten Maßnahmen die zukünftige Entwicklung zu verbauen (wie z.B. bei der Lage des Kiosks, der Außengestaltung des Gesundheitszentrums).

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	langfristig möglich, Zeitraum 2026 – 2030,
2	Größenordnung Ausgaben	mittel, insgesamt > 100.000 EURO, aber auch in Schritten als Einzelvorhaben umsetzbar
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Mehr Sicherheit, Verbesserung der Orientierung auf der Kreuzung
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Zielfindung und Finanzierung
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Intensiv, betrifft gesamten Stadtteil
6	Sonstige Hinweise	Anlass des Umbaus ist die Gesamtsituation in Bezug auf Städtebau, Verkehr und Nutzung

3.3.3 Uniroute

Die Uniroute verbindet Gonsenheim über den Stadtteil Hartenberg mit der Universität und ist der kürzeste Weg zur Innenstadt. Deshalb ist sie die zweitwichtigste und eine ebenfalls stark frequentierte Verbindung.

Sie beginnt in der Kurt-Schumacher-Straße an der Zentralroute und führt über die Mainzer Straße bis zum Abzweig Am Fort Gonsenheim/ An der Allee. Gleichzeitig ist sie mit der Schulroute, des Weiteren im Bereich der Kreuzung Weser Straße/ Koblenzer Straße mit der Bretzenheimer Route und Route Alte Hauptstraße sowie mit der Gonsbachtalroute verknüpft. Die Länge beträgt 1,5 km bei einer Fahrzeit von 5 Minuten (10m Gefälle + 10m Steigung).



UR Nr. 1 Querungsstelle Breite Straße

Die Kurt-Schumacher-Straße kreuzt die Breite Straße in Höhe der evangelischen Kirche. Für den Kfz-Verkehr steht von der Elbestraße kommend ein großzügig angelegter By-Pass zur Kurt-Schumacher-Straße zu Verfügung. Auch die Einmündung von der Kurt-Schumacher-Straße in die Breite Straße hinter einer tristen Verkehrsinsel ist so breit wie die ganze Straße (zweispurig), kann aber im Kfz-Verkehr nur in Richtung Breite Straße genutzt werden. Folglich besteht neben der Insel eine überdimensionierte Einmündungssituation für den Autoverkehr.

Für Fußgänger und Radfahrer stellt sich die Situation völlig anders dar: auf der Nordseite ist ein viel zu schmaler Gehweg mit kleinem Radius vorhanden, an den im Kurvenbereich seit September 2020 eine signalgeregelte Ampel anschließt (vor Mauer des Restaurants). Auch auf der Südseite der Breiten Straße ist der Gehweg zu schmal. Aus Sicht der Barrierefreiheit bedauerlich ist der Neubau mit 3cm Borden. Stufenfrei wäre besser gewesen. Für die Bewohner des nahegelegenen Seniorenheims Oranienhof, die mit Rollator unterwegs sind, wurde unnötigerweise eine neue Hürde geschaffen. Angesichts des hohen Fußgängeraufkommens eine unbefriedigende und zudem unnötig beengte Situation, die im Zuge der Errichtung der Ampel und der Bodenindikatoren leider nicht verbessert wurde. Im Gegenteil: Fußgänger und Radfahrer müssen jetzt immer warten und Grün anfordern und haben Zeitverluste. Des Weiteren behindern stehende Fußgänger vor der Ampel, die queren wollen, nun diejenigen, die auf der Breiten Straße längs gehen wollen. Die Wartezeiten können 30 Sekunden betragen, hin und zurück sind das eine Minute mehr als bisher.

Für Radfahrer heißt es eigentlich straßenverkehrsrechtlich „Absteigen!“. Eine eigene Querungsstelle für die Breite Straße ist für den Radverkehr nicht vorhanden. An den Radverkehr hat man offensichtlich nicht gedacht. Wenn kein Auto kam, konnten Radfahrer ohne Stopp langsam weiterfahren. Nun müssen sie absteigen, den Anforderungstaster drücken und blockieren für 10 bis 30 Sekunden den ganzen (schmalen) Gehweg.

Wer aus Richtung Mainzer Straße kommt, hat die Wahl verkehrswidrig auf der Fahrbahn links bis zur Querungsstelle vorzufahren, oder den ohnehin schmalen Gehweg zu benutzen. Eine Aussicht auf rasche bauliche Beseitigung dieses verkehrssicherheitsrelevanten Mangels besteht offenbar nicht, denn sonst hätte die Stadt diese wichtige Querungsstelle am Eingang des Ortszentrums im Zuge der Errichtung der Ampel beseitigen können. Die Gesamtsituation verleitet Radfahrer dazu, an dieser wichtigen Verbindung die Straßenverkehrsordnung zu missachten. Im Übrigen bestehen schlechte Sichtbedingungen zum ankommenden Autoverkehr aus Richtung Finthen. Auch hier gilt seit kurzem Anforderungsschalter drücken und warten.

Zur Verbesserung der Situation sind an beiden Seiten der Einmündungsbereiche der Kurt-Schumacher-Straße kleinere bauliche Maßnahmen vorzunehmen. Mit dem Bau sog. „Gehweg-Nasen“ kann eine geringfügige, aber effektive Verbreiterung der Gehwege vorgenommen werden. Auf der Südseite kann dadurch auch die Sicht beim Abbiegen verbessert werden. Neu anzulegen ist die Einrichtung und Sicherung der Querungsstelle auch für Radfahrer in beiden Richtungen.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Sehr gering, < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Hoch, Sicherung einer Querungsstelle
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Keine
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	Verbesserung des Gehwegbereiches

UR Nr. 2 Gehwegverbreiterung auf der Westseite der Weserstraße (Radfahrer frei)

Radfahrende aus Richtung Koblenzer Straße, Bretzenheim und Stadion erreichen Gonsenheim auf dem Radweg der Westseite der Koblenzer Straße. Signalgesteuert queren sie die Mainzer Straße und haben die Wahl entweder in die Grabenstraße einzubiegen oder geradeaus zur Kurt-Schumacher-Straße Richtung ELSA weiterzufahren. Letztere Verbindung ist stark nachgefragt. Die Weserstraße weitet sich im Kreuzungsbereich auf 4 Fahrspuren auf, trotzdem verfügt sie nicht über eine Radverkehrsanlage. Diese wäre insbesondere aufgrund der Relation Ankunft Westseite vor der Kreuzung, Abbiegen auf Westseite in die Kurt-Schumacher-Straße dringend geboten.

Für die zur Kurt-Schumacher-Straße weiterfahrenden Radfahrer heißt es mal wieder absteigen und das Stück auf dem 1,90m schmalen Gehweg der Weserstraße zu schieben.²¹ Also eine Unterbrechung der Fahrt. Der Gehweg entspricht von der Breite her nicht der Regelbreite in einer Stadt, so dass bei Begegnungsverkehr mit Fußgängern ein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn nicht mehr gegeben ist. Die Barrierefreiheit ist am Zebrastreifen ebenfalls nicht gewährleistet.

Die meisten Radfahrenden steigen nicht ab und versuchen den Gehweg zu benutzen, um dann auf das Tankstellengelände abzubiegen. Zuvor ist aber noch ein weiteres Hindernis eingebaut. Ausgerechnet am Überweg wurde ein Verkehrsschild aufgebaut, welches den Gehweg in zwei schmale Teile trennt. Beim Auffahren auf den Gehweg bleibt somit nur ein Querschnitt von 70cm zwischen Mast und Bord übrig. Das erfordert gute Fahrkünste und Gleichgewichtssinn. Diese Stelle wäre für das Erlangen eines Radführerscheins ein guter Härte-test für alle Kinder (auf eigener Gefahr).

Vorgeschlagen wird, im ersten Schritt die beiden stadtauswärts liegenden Kfz-Aufstell-Fahrspuren schmaler zu machen. Infolge der autobahnähnlichen Überbreite der Fahrspuren reicht dies, um den Gehweg auf eine Breite von 2,65m zu verbreitern. Des Weiteren ist der Radius des By-Passes zur Grabenstraße zu verändern, um auch in Höhe des Zebrastreifens mehr Platz für den Gehweg zu gewinnen. Dies wäre immer noch keine befriedigende Lösung für den Radverkehr, aber mit einer Realisierung einer baulichen Kleinmaßnahme ein erster pragmatischer Ansatz, um die Engstelle wenigstens für den Fußverkehr zu beseitigen. Die Stadt könnte dann die faktische Radnutzung wenigstens mit schlechtem Gewissen tolerieren (StVO: Z Radfahrer frei).

Tabelle Verbreiterung des Gehweges an der Westseite der Weserstraße vor Kreuzung Mainzer Str.

<u>Westseite</u> Weserstraße (Richtung Koblenzer Straße)	Ist – Breiten Gemäß Straßenbaurichtlinien	Ist	Plan (kurzfristig)
Gehweg	Minderbreite	1,90	2,65
Rechte Spur (Geradeaus Ri Koblenzer +Abbiegen Grabenstraße)	Überbreite	3,60	3,00
Linke Spur (Geradeaus Ro Koblenzer Straße + Linksabbieger Mainzer Str.)	Überbreite	3,40	3,25
Mittelinsel	Nicht erforderlich	1,45	1,45
Summe Westseite mit Insel		10,35	10,35

²¹ Der theoretisch mögliche Wechsel auf die Ostseite der Koblenzer Straße bildet keine ernsthafte Alternative. Zunächst muss an der Koblenzer Straße erneut auf Grün gewartet werden, um dann gefährlich mit linksabbiegenden Autos in Konfliktsituationen zu geraten. Der auf der Ostseite gelegene Radweg führt zudem nur bis zur Mainzer Straße, wo erneut zweimal die Ampelschaltung abgewartet werden muss, um dann mitten auf der Querung auf der linken Fahrspur der Weserstraße wieder aufzusteigen und ungesichert in die Kurt-Schumacher-Straße einzubiegen. Neben dem Umweg und Zeitverlust wenig attraktiv, um voranzukommen.

Diese bauliche Kleinmaßnahme muss kurzfristig machbar sein.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	gering, < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Hoch, Sicherung einer Querungsstelle
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	keine
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	Erster Schritt zur Verbesserung der gesamten Kreuzungsanlage

UR Nr. 3 Zusätzlich separater Radweg auf der Westseite der Weserstraße

Für eine zukunftsgerichtete Lösung, bei der dem Radverkehr eine regelkonforme Radverkehrsanlage im Kreuzungsbereich angeboten werden soll, bedarf es dagegen einem weitergehenden Ansatz. Um den notwendigen Querschnitt für eine „saubere“ Trennung der Verkehrsarten zu erhalten, sollte zunächst geprüft werden, ob und in welcher Größe ein Grundstücksankauf von der Tankstelle erfolgen kann.

Sollte dies kurzfristig nicht machbar sein, ist immer noch ausreichend Platz für eine Neugestaltung der Verkehrsfläche zwischen Mainzer Straße und Einmündung Kurt-Schumacher-Straße durch Inanspruchnahme der vorhandenen Verkehrsflächen. Die Asphaltflächen mit 4 überbreiten Spuren und Mittelinsel müssen neu aufgeteilt bzw. „verschoben“ werden, um den nötigen Platz für die Radverkehrsanlage zu gewinnen. Dazu ist nicht einmal eine Reduzierung der Kfz-Fahrspuren im Sinne der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer nötig²².

Es besteht ausreichend Spielraum für eine Neuaufteilung des Querschnittes durch Verschiebung, schmalere Spuren und Reduzierung der Mittelinsel im oberen Bereich. Aufgrund des geringen Lkw-Anteils der Kurt-Schumacher-Straße und der dort vorhandenen Querschnittsbreite bei Begegnungsfällen wird eine schmalere Fahrspurweite für den Linksabbieger Weserstraße/ Kurt-Schumacher-Straße empfohlen. Die Regelwerke für den Straßenentwurf lassen Fahrbahnverengungen an Zwangspunkten ausdrücklich zu. In diesem Fall bietet es sich an, Geradeauspuren mit Normalbreite und Abbiegespuren mit etwas schmaleren Querschnitten auszustatten.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	mittelfristig möglich, Zeitraum 2023 – 2025
2	Größenordnung Ausgaben	Mittel > 100.000 EURO bei Neugestaltung der gesamten Kreuzung Weserstraße/ Mainzer Straße/ Grabenstraße/ Koblenzer
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Hoch, Herstellung eines durchgängig befahrbaren Radweges
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Grundstücksankauf oder Umbau im Vorfeld der Kreuzung
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	niedrig
6	Sonstige Hinweise	

UR Nr. 4 Mainzer Straße Richtung Gonsenheim vor Einmündung in die Weserstraße

Zwischen Gonsbach und der Kreuzung Weserstraße/ Koblenzer Straße wurde auf der Mainzer Straße ein Schutzstreifen in Minderbreite aufgetragen. Der Nutzen für Radfahrende auf der freien Strecke ist gering, weil den Radfahrern zwischen Bord, Entwässerungsrinne, Kanaldeckel und gestrichelter Linie

²² Die Spurbreiten auf der Ostseite habe ich nicht vermessen, weisen augenscheinlich „gute“ Breiten auf.

kaum Platz zum Fahren gelassen wird. Andererseits wird dem Autoverkehr signalisiert, dass hier mit Radverkehr zu rechnen ist.

Der Schutzstreifen könnte aber einen real spürbaren Nutzen gewinnen, wenn er nicht unvermittelt vor der Kreuzung zur Weserstraße enden würde, sondern in einen Fahrradstreifen übergehen würde. Vorgeschlagen wird, den Kfz-Linksabbieger aufzugeben, auf den aufgrund seiner kurzen Länge ohnehin nur 1 ½ Pkws passen. Stattdessen sollte zwischen Ende Schutzstreifen und Ampel mit roter Markierung ein echter Radfahrstreifen eingerichtet werden. Zur Not mit rotweißen Abstandshaltern zur Fahrbahn. Dann könnten Radfahrende an allen vor der Lichtsignalanlage haltenden Pkws vorbeifahren und die bislang nutzlose, weil in der Praxis nicht erreichbare, Fahrradaufstellfläche tatsächlich erreichen. Dabei geht es nicht nur um den Zeitgewinn, um in der Grünphase stets über die Kreuzung zu kommen (was derzeit je nach Länge der Auto-Schlange nicht sicher ist). Das Warten hinter der Schlange, welches mit dem unangenehmen Einatmen von Abgasen verbunden ist, hätte dann ein Ende. Radfahren soll doch gesund sein!

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Sehr gering, < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Hoch, Sicherung einer Querungsstelle
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	Signalschaltung muss ggf. angepasst werden

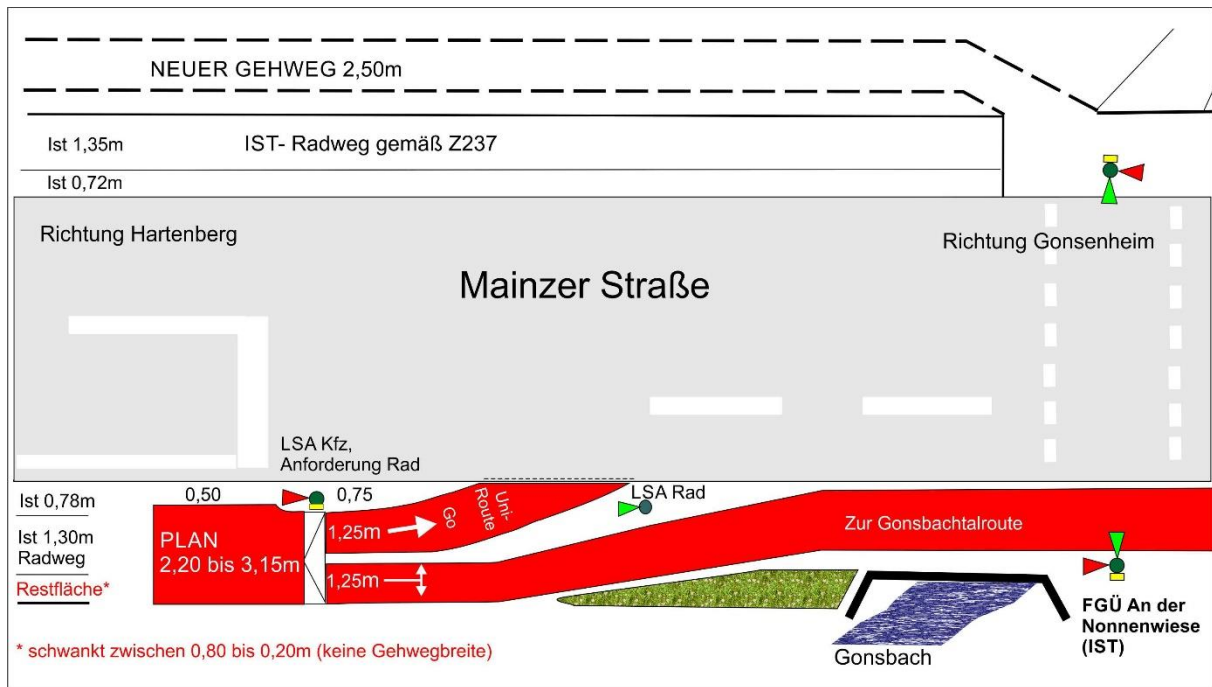
UR Nr. 5 Mainzer Straße Beginn des Schutzstreifens in Höhe Gonsbach

Vom Hartenberg kommend, führt der Wechsel von dem an der Brücke stark verengten Radweg auf die Fahrbahn der Mainzer Straße über diverse Wegeoberflächen. Radfahrenden wird hier die Botschaft visualisiert: „Du bist hier weder eingeplant noch gewollt“. Die Vielfalt verschiedener Beläge entsteht durch die Einmündung der Straße An der Nonnenwiese mit einer von der Mainzer Straße abweichenden Deckschicht, der gepflasterten Busbucht und der Bildung des sich von Null auf 1,25m langsam aufweitenden Schutzstreifens. Das Ziel, in dieser Gemengelage die Fahrbeziehungen der einzelnen Verkehrsteilnehmer nach so zu ordnen, dass auch Kfz-Fahrer mit Tempo 50 das Fahrverhalten einschender Radfahrer voraussehen können, dürfte für Planerinnen und Planer nur schwer in den Griff zu kriegen sein.

Besser ist es deshalb, aus dieser verfahrenen Situation herauszukommen und den Einbiege-Vorgang zu verlegen. Infolge des Zwangspunktes Gonsbachbrücke sollte dieser - vom Hartenberg ausgesehen – möglichst noch vor dem Gonsbach erfolgen. Denn der Radweg auf der bestehenden Brücke ist zudem noch Aufstellfläche für Fußgänger und Radfahrer an dem Fußgängerüberweg, so dass immer wieder andere Radfahrer gestoppt werden.

Als Nebeneffekt der baulichen Maßnahme werden somit die gegenseitigen Störungen zwischen dem Raddurchgangsverkehr auf der Mainzer Straße und den an der Ampel wartenden Fußgänger und Radfahrern beseitigt.

Grafik Einfädelung Radweg auf Mainzer Straße vor Gonsbachtalbrücke



Vorgeschlagen wird, die bisherige Haltelinie für den Autoverkehr für den FGÜ vorzuverlegen (oder eine zweite LSA im Vorfeld), damit der Radverkehr sicher einfädeln kann. Die Lichtsignalanlage sollte mit einer Anforderung für den Radverkehr ausgestattet werden und die Schaltung mit einer zweiten Radfahrer-Signalanlage gekoppelt sein. Ob darüber hinaus eine weitere Koppelung mit der LSA am Fußgängerüberweg Nonnenwiese sinnvoll ist, sollte geprüft werden.

Die Breite der Fahrbahn auf der Brücke beträgt ca. 6,90m, so dass der einseitige, schmale Schutzstreifen schon hier beginnen kann.

Empfohlen wird, die gesamte Breite des nördlichen, zum Gonsbach hin gelegenen Seitenraumes dem Radverkehr zu Verfügung zu stellen. Dies sollte durch eine rote Markierung und Beschilderung „Fußgänger andere Straßenseite benutzen“ deutlich kenntlich gemacht werden.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	gering, < 100.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Hoch, Sicherung des Einfädelns vom „Radweg“ in die Kfz-Fahrspur
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Keine
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	Damit Fußgänger den Radweg nicht länger blockieren, sollen Sie auf der Südseite einen separaten Gehweg erhalten

UR Nr. 6 Bahnübergang bis Mainzer Straße / Gonsbach

Wie bereits beschrieben, ist der Abschnitt zwischen Bahnübergang und Gonsbach der einzige Abschnitt im vorgeschlagenen Gonsheimer Radnetz, der sich nach Ausbau der Strecke zum Schnellfahren eignet. Er verläuft außerorts auf leicht abschüssiger Strecke. In Verbindung mit dem vorgeschlagenen Radschnellweg entlang der Achse Saarstraße / Binger Straße ist dieser Baustein für die Ausweitung der Reisezeitvorteile gegenüber dem Auto von hoher Bedeutung.

Derzeit ist nur ein 1,30m schmaler Radweg markiert. Die danebenliegende asphaltierte Restfläche suggeriert einen Gehweg, der sich jedoch als Falle entpuppt. Im hinteren Verlauf schrumpft dieser auf ca. 0,20m zusammen. Ein Krautsaum überwiegend mit Brombeere, Brennnessel, Zaunrute und Disteln ragt in den Verkehrsraum rein. Spätestens hier weichen Fußgänger des vermeintlichen Gehweges zwangsläufig auf die aufgemalte Radspur aus und geraten in Konflikt mit Radfahrern, die ausgerechnet hier ohne Anstrengung ein hohes Tempo fahren können.

Dieser rund 25m lange Abschnitt sollte baulich aufgeweitet werden und in voller Breite als Radweg nutzbar sein.

Aufgrund der gegebenen Situation ist der Bau eines Gehweges auf diesem Streckenabschnitt längst überfällig. Es ist nicht verständlich, weshalb zwischen dem Hartenberg und Gonsenheim das Recht zum Laufen entlang der L422 unterbunden wird. Ein Gehweg ist aus Mobilitäts- und sozialen Gründen notwendig, zumal auf diesem Weg nicht nur viele der in Gonsenheim wohnenden Flüchtlinge, sondern auch viele Spaziergänger zu beobachten sind.

Daher bedarf es ohnehin der Aufweitung des Straßenraumes unter Inanspruchnahme von weiteren Flächen.²³ Hierfür ist die andere Straßenseite der L422 besser geeignet (Südseite). Der künftige Gehweg kann ggf. auch leicht von der Straße abgesetzt und mit einer wassergebundenen Decke hergestellt werden.

Die Grundstücksgrenze scheint erst nach ca. 2 bis 3m zu erfolgen, weil erst danach die landwirtschaftliche Nutzung beginnt. Platz für einen Gehweg dürfte somit bis zur Einmündung der des Wirtschaftsweges vorhanden sein, über welche auch die Hiwwelroute führt. Dort sollten Radfahrende dann auf die Fahrbahn geleitet werden, da der derzeit zum Radweg missbrauchte Gehweg nur ca. 1m breit ist (vor dem Bahnübergang).

Ein weiterer Vorteil der Gehweg-Lösung auf der Südseite: Für die verfallene Fußgängerbrücke am Gonsbach kann der Ersatzneubau entfallen. Auch eine Fußgängerbrücke kann Aufwendungen in Höhe einer ½ Millionen € verursachen.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Wäre mittelfristig durchaus möglich, Zeitraum 2023 – 2025 Planfeststellungsverfahren für Landesstraße einleiten
2	Größenordnung Ausgaben	Mittel, > 100.000 bis 500.000 EURO
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Hoch, Einzige Schnellfahrstrecke im künftigen Netz
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Eigentum klären (Ist unbewirtschafteter Streifen kommunal?)
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	außerorts, ansonsten mit Anliegern
6	Sonstige Hinweise	(Wieder-)Herstellung eines Gehweges zwischen zwei Stadtteilen; alternativ Sperrung der Mainzer Straße zwischen Bahnübergang und Gonsbach

Im Sinne einer echten Verkehrswende kann aber sogar der obig vorgeschlagene Neubau des Gehweges vermieden werden. Angesichts der räumlichen Netzdichte von den überörtlichen Straßen der Koblenzer Straße (K3) und Mainzer Straße (L422) bildet ein Verzicht der Straßenverbindung eine sinnvolle Alternative. In diesem Fall würde der Kfz-Verkehr dann auf der besser ausgebauten Koblenzer Straße vollständig abgewickelt werden. Die Koblenzer Straße könnte zur L 422 in ihrer Funktion aufgewertet, die Mainzer Straße kommunal umgewidmet werden.

²³ Als Alternative im Sinne einer grünen Verkehrswende kommt natürlich auch die Sperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr in Frage, da mit der Koblenzer Straße eine zumutbare Alternativstrecke vorhanden ist.

Die Fahrbahn der Mainzer Straße zwischen Bahnübergang und Gonsbachbrücke/ An der Nonnenwiese würde dann nur noch für den Linienbus-, Taxi- und Radverkehr freigegeben. Bus- und Radverkehr würden auf der Fahrbahn stattfinden, der Fußverkehr könnte beidseitig auf den jetzigen Radwegen stattfinden.

Die Folgen für den Autoverkehr wären gering: Der Umwegfaktor für die Fahrstrecke über die Koblenzer Straße beträgt 1,2. Auch die Fahrzeitverlängerung wäre für den Autoverkehr mit weniger als 1 Minute unerheblich, zumal Google Maps nicht selten heute schon je nach Verkehrslage die Koblenzer Straße als bevorzugte Routenwahl zur Innenstadt empfiehlt (vgl. Kap 2.2.2).

Diese Variante ist daher keineswegs so radikal, wie sie auf dem ersten Blick erscheinen mag.

Einen Umwegfaktor von 1,2 sehen die einschlägigen Straßenbaurichtlinien für den Radverkehr als zumutbar an. Wenn diese Größenordnung für eine Fortbewegung mit Muskelkraft zulässig ist, sollte dies für den Tritt auf das Gaspedal wohl erst recht gelten.

Zur Erinnerung: Der Umwegfaktor für den Radverkehr auf der Verbindung zur Innenstadt über die Neustadtroute beträgt 1,4 gegenüber der kürzesten- aber nicht radfahrgerechten – Strecke.

Warum sollen nicht zur Abwechslung auch einmal die umweltfreundlichen Verkehrsarten über kürzere Wege verfügen als der Kfz-Verkehr, zumal die zeitlichen Nachteile für den Autoverkehr gering wären?

Außerhalb von Gonsenheim

UR 7 Radwegausbau An der Allee in Hartenberg (kurzfristige Maßnahme)

Wie in Kapitel 2.2.4 Qualität der einzelnen Radrouten beschrieben, verjüngt sich der Radweg auf der Südseite der Straße An der Allee.

Vorgeschlagen wird die Gestaltung einer gut erkennbaren und sicheren Querung für einen Wechsel auf die andere Straßenseite. Der dort vorhandene Radweg verfügt immerhin über eine Breite von 2,40m hinter einem Grünstreifen. Die schadhafte Wegeoberfläche sollte so schnell wie möglich erneuert werden. Im weiteren Verlauf wird dieser Radweg durch Senkrechtstellplätze schmaler. Die Länge der Stellplätze ist jedoch üppig und sollte verkürzt werden, um den Radweg verbreitern zu können.

Von dort aus gelangt man zur signalgeregelten Kreuzung der Saarstraße/ Martin-Luther-King-Weg.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	gering, < 100.000 EURO,
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Komfort und Sicherheit des Radverkehrs
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	

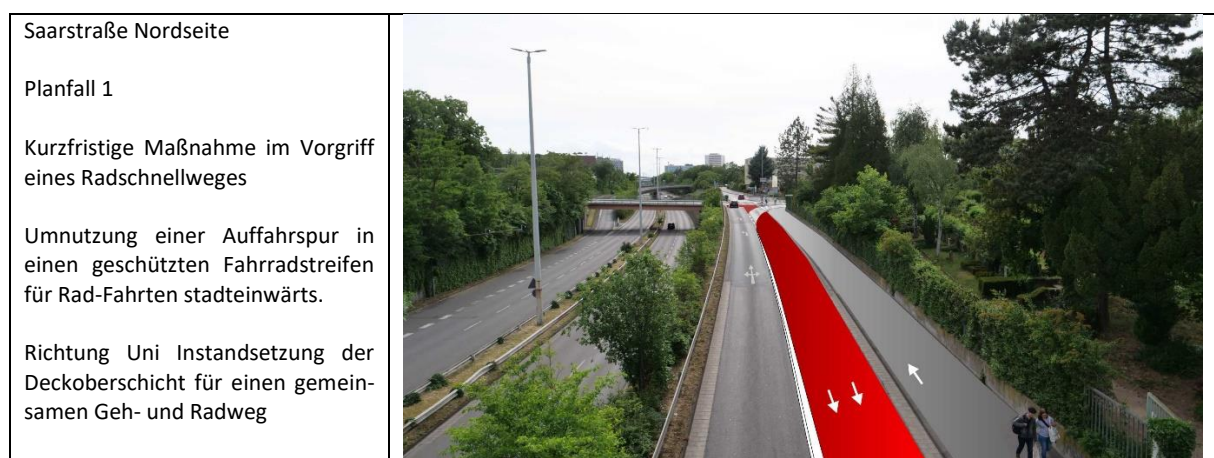
UR 8 Saarstraße/ Binger Straße/ Alicebrücke Nordseite (kurzfristige Maßnahme)

Die – trotz des in Rheinland-Pfalz mutmaßlich höchsten Potentials - unzumutbar schlechten Bedingungen der Verbindung zwischen Universität und Innenstadt können diese in zwei Schritten mit mehreren Maßnahmen behoben werden.²⁴ Planfall 1 ist kurzfristig umsetzbar und sieht eine Radverbindung auf der Nordseite der Saarstraße (Seite King-Park) durch Umwandlung einer Fahrspur vor.

²⁴ Für eine Radschnellverbindung Wiesbaden – Mainz wurde ein Potential für Radpendelnde von 2.900 Rf/d ermittelt. Das Radpotential auf der Uni-Strecke in Höhe Saarstraße / Binger Straße liegt deutlich höher.

Er besteht aus mehreren Maßnahmen:

1. Umnutzung der nördlichen Auffahrsspur der Saarstraße (L419) in eine geschützte Radspur für den Radverkehr stadteinwärts. Markierung der vorhandenen Spur. Keine bauliche Maßnahme.
2. Anpassung der Kreuzung Saarstraße/ Martin-Luther-King-Weg an die neue Rad-Fahrspurmöglichkeit mit Einbiege-Möglichkeit auch von Seiten der Universität/ Bretzenheim.
3. Instandsetzung des vorhandenen Geh- und Radweges. Der bergauf führende Weg soll wegen seiner geringen Breite zumindest vorläufig als gemeinsamer Geh- und Radweg (Z240) ausgeschildert werden.
4. Einfädelung der neuen Radspur talwärts vor Haus Saarstraße 2 auf den Radweg. Dort ist bereits eine Bordabsenkung vorhanden, sollte aber ggf. nochmals auf konsequente Nullabsenkung geprüft werden. Markierung einer Sperrflächen (Z 298) auf der Saarstraße ggf. in Verbindung mit Möblierungselementen, um zu verhindern, dass Autofahrer auf die derzeit dort beginnende dritte Fahrspur einbiegen.
5. Beseitigung des Engpasses, der sich ausgerechnet am vorhandenen Fußgänger-Überweg Saarstraße/ Binger Straße befindet, indem die Fläche des mit Büschen bewachsenen Geländes bis kurz vor die Hauswand asphaltiert wird.
6. Umwandlung des besonderen Gleiskörpers der Straßenbahn in eine gemeinsame ÖPNV-Spur (Tram/Bus) in beiden Richtungen.
7. Verlegung der beiden Kfz-Fahrs Spuren zur Mitte hin unter Inanspruchnahme der bislang vorhandenen betonierte Busspur.
8. Kurzfristig provisorische Einrichtung einer geschützten stadteinwärts führenden Radspur auf der derzeit vorhandenen rechten Kfz-Fahrspur, mittelfristig Neugestaltung des Radweges in beide Richtungen.
9. Kurzfristig Instandsetzung des Deckenoberbaus auf dem vorhandenen „Radweg“ (ein sog. „Anderer Radweg“, weil nicht regelkonformer Radweg gemäß StVO).
10. Anpassungen an der Kreuzung zur Einmündung Wallstraße durch Verbesserung der vorhandenen Querung für den stadteinwärts fahrenden Radverkehr.
11. Inanspruchnahme der zum Bahnhof hin gelegenen rechten Fahrspur auf der Alicebrücke mit Anpassung am Aliceplatz. Sie bedeutet die Reduzierung von einer der insgesamt 9 Spuren, die dem motorisierten Verkehr zu Verfügung gestellt werden. Eine nennenswerte Minderung der Leistungsfähigkeit oder gar Funktion der Straße ist damit nicht verbunden.



Die vorgeschlagene Maßnahme, je eine bestehende Fahrspur zu nutzen und den baulich unansehnlichen Bestand im Gehwegbereich lediglich mit einer neuen Decke zu versehen, bildet im Wesentlichen eine schnell umzusetzende provisorische Maßnahme. Von ihr geht jedoch eine Kraft mit Impulswirkung aus, was die Potentialausschöpfung betrifft. Die Rad-Potentiale werden endlich aus dem Dornröschen-Schlaf geweckt.

Um mit dem Auto konkurrieren zu können, bedarf es mittelfristig dem Bau eines neugestalteten Radschnellweges. Dieser Neubau soll eine baulich getrennte Führung für die beiden Richtungen, wie bei holländischen Radwegen weit verbreitet, und eine barrierefrei ertastbare Abgrenzung zum Gehweg beinhalten. Neben der vorhandenen leistungsfähigen innerstädtischen Schnellstraße muss auch ein moderner Radschnellweg seinen Platz finden. Das wäre immer noch keine Gleichbehandlung, aber ein guter Einstieg in die Verkehrswende.

Während die Saarstraße unter Berücksichtigung Ihrer raumordnerischen Funktion (§3 LStrG) in der Planungshoheit der Stadt Mainz gesetzlich als Landesstraße einzustufen ist, sind Teile der Binger Straße und die Alicebrücke als Bundesstraße gewidmet (Weiterführung der B40 über die Kaiserstraße). Diese Streckenabschnitte sind also gemäß dem Fernstraßengesetz dem „weiträumigen Verkehr“ zu dienen bestimmt. Aber auch dies ist kein Hindernis für eine Initiative für den nachträglichen Bau eines regelkonformen Radweges. Auch der Bund lässt den Neubau von Radwegen zu, selbst wenn die Bundesstraße für den Kfz-Verkehr nicht für einen Ausbau vorgesehen ist.

Gemäß Rundschreiben Allgemeiner Straßenbau Nr.12/2020 vom 29. April 2020 fordert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die obersten Straßenbaubehörden der Länder auf, bis zum 16.04.2021 ein Konzept zur Nachrüstung von Radwegen an bestehenden Bundesstraßen vorzulegen. Mit diesem Erlass soll auf das Leitziel „Null-Verkehrstote“ hingewirkt werden (Umsetzung der EU-Richtlinie 2008/96/EG). Der Verzicht auf eine getrennte Führung des Radverkehrs im Bereich der Bundesstraße ist nur unter bestimmten Gründen zulässig und soll sich nach den technischen Regelwerken richten. Eine Begründung für einen Verzicht auf einen regelkonformen Radweg an dieser stark frequentierten Bundesstraße ist auf Grundlage der Regelwerke praktisch ausgeschlossen. Die Stadt Mainz sollte diese Aufforderung aufgreifen und dem Land, welches die Straße in Auftragstätigkeit des Bundes verwaltet, aktiv Vorschläge machen.

Betroffen sind Buslinien in Fahrtrichtung stadtauswärts. Durch den Wegfall einer der beiden Fahrspuren kann es nachmittags zu geringfügigen Zeitverlusten kommen. Die Haltestellenposition in Höhe des Hauptfriedhofes muss aus Sicherheitsgründen entfallen (nur stadtauswärts). Sie ist jedoch aufgrund der Nähe zu den anderen Haltepositionen der Universität von untergeordneter Bedeutung und gleicht die genannten Fahrzeitverluste teilweise wieder aus.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	gering, < 100.000 EURO,
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Hoch, Sicherung des Einfädelns vom „Radweg“ in die Kfz-Fahrspur
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	Formal die Zustimmung vom Land einholen, als Baulastträger im Auftrag des Bundes tätig ist (Fernverkehrsrelation ist nicht betroffen, Trennung der Verkehrsarten ist notwendig).

UR 9 Verbesserungen der Radfahrbedingungen auf der Südseite der Saarstraße/ Binger Straße und der Südseite der Alicebrücke (mittelfristige Maßnahme)

Die Anforderungen des Radverkehrs sind auf der Südseite von Saarstraße und Binger Straße aus zwei Gründen sicher schwerer durchzusetzen:

- Zwangspunkte durch die Mauer des Hauptfriedhofes und der neu gebauten Mainzelbahn-Gleistrasse verhindern die Schaffung einer notwendigen Querschnittsbreite
- Spürbare Einschnitte in der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs. Während durch die Umnutzung der Kfz-Spur auf der Nordseite nur innerstädtischer Verkehr in begrenztem Umfang betroffen ist, bedeutet die Reduzierung einer stadteinwärts führenden Fahrspur in der Binger Straße eine Einschränkung der Leistungsfähigkeit, von der auch der Durchgangsverkehr der Landesstraße betroffen ist.

Um der Funktion als Hauptradweg gerecht zu werden, sind sie unumgänglich. Die Verbindung City/ Hauptbahnhof zur Uniklinik und nach Zahlbach führt über diese Seite.

In Höhe Friedhofsausgang existieren jeweils mit Minderbreite für einen Standardweg ein Gehweg in Minderbreite mit 1,82m und ein Radweg mit 1,73m. In Höhe von Maststandorten bleiben es für beide nur 1,95m bis zum Bord. Angesichts des Aufkommens in unmittelbarer Nähe des Universitäts-Haupteingangs viel zu wenig. Für diese Engstelle bietet sich jedoch keine Lösung an, da eine Aufweitung nur zum Friedhof möglich wäre.

Talabwärts weitet sich der Raum auf. Für Radfahrende ändert sich aber nichts an der schlechten Situation.

Hinter der Einfädelungsspur und vor dem Gebäude der Katholischen Hochschule wird der Bereich des Geh- und Radweges breiter (zunächst auf 4,20m bzw. 3,70m bei einem Mast; später auf 5,60m vor dem Gebäude. Die markierte Spur des „Radweges“ bleibt jedoch nur ein Meter schmal.

Weiter öffnet sich platzartig ein großer Eingangsbereich zur Agentur für Arbeit und der Katholischen Hochschule Mainz. Beide Institutionen sind an sich schon als relevanter Zielpunkt von (potentiellen) Radfahrern anzusehen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb der schmale Radweg dort nicht breiter angelegt wurde, obwohl öffentlich zugänglicher Platz genügend vorhanden ist. Auch wenn die Grundstücksflächen möglicherweise nicht in kommunaler Hand sind, sollte hier auf eine Änderung hingewirkt werden, um ein Nebeneinanderfahren zu ermöglichen.

In der Binger Straße, zu der nun auch Radfahrende aus Zahlbach/ Bretzenheim Ortskern hinzukommen, verfügen stadteinwärts sowohl der als Gehweg fungierende Seitenstreifen (1,25m) als auch der „Radweg“ (1,00m + 0,60m Sicherheitsstreifen) über Minderbreiten, die sogar unter den zulässigen in dörflichen Ortsdurchfahrten liegen. Wie bereits erwähnt, wurde die Chance, einen eigenständigen Gehweg als Arkade in das Neubaugebäude zu integrieren, verpasst. Um an dieser vielbefahrenen, innenstadtnahen Hauptstraße wenigstens einen regelkonformen Gehweg und einen Radweg mit Standardbreite herzustellen, bleibt somit nur die Inanspruchnahme der rechten Fahrspur. Die Reduzierung der Fahrspur stadteinwärts von 2 auf 1 (sowie eine ÖPNV-Spur) ist mit einer erheblichen Einschränkung der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr verbunden.

Es ist eigentlich kaum zu glauben, dass die Abschaffung von Mindestbreiten im Citybereich für den nichtmotorisierten Verkehr zu erheblichen Fahrzeitverlusten im Kfz-Verkehr führen muss. Einher-

gehend mit der Planung des Hotelneubaus hätten doch die Missstände im Geh- und Radwegbereich beseitigt werden können. Da eine Aufweitung des Straßenraumes ausblieb, bleibt nur die Wegnahme einer Kfz-Fahrspur als ernsthafte Lösungsmöglichkeit übrig.

Es entsteht (wahrscheinlich ungewollt) ein positiver Effekt im Sinne einer Verkehrswende: Mit einem Schlag werden Radverkehr und ÖPNV auf dieser Relation innerstädtisch konkurrenzfähig, wie der Reisezeitvergleich in Kapitel 3.1 Grundlagen der Netzbildung zeigt. Und der Stadtverkehr macht nun mal einen Großteil des Verkehrsaufkommens der Binger Straße aus.

Die ebenfalls notwendige Umwandlung der rechten Kfz-Fahrspur zugunsten der Verbreiterung des Zweirichtungsradweges auf der Alicebrücke fällt dagegen weniger ins Gewicht. Sie schafft jedoch bedarfsgerechte Breiten auf diesem bedeutsamen Radabschnitt und ist unabhängig von der Verbreiterung des Radweges in der Binger Straße notwendig, weil der an der Haltestelle Hauptbahnhof West angelegte Überweg auch von vielen Radfahrern in beiden Richtungen genutzt wird, um auf die andere Seite zu gelangen.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Planfall 2 ist mittelfristig möglich, Zeitraum 2023 - 2025
2	Größenordnung Ausgaben	mittel, bauliche Anlage Radverkehrsanlage auf Gehwegniveau
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Sehr hoch, bewirkt auch unmittelbar Verlagerung vom Auto auf das Rad (höherer Modal-Split-Anteil zugunsten des Fahrradverkehrs und ÖPNV)
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Zustimmung von Land/Bund und Akzeptanz der Autolobby
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	Zustimmung vom Land einholen, der als Baulastträger im Auftrag des Bundes tätig ist.

UR 10 Verbindung Münsterplatz/ Große Langgasse (zeitlicher Zusammenhang mit Umbau Münsterplatz und Citybahn, tendentiell mittelfristig)

Die Umgestaltung des Münsterplatzes hat bereits begonnen. Die Weiterfahrt in Richtung Rhein und Schusterstraße über die Große Bleiche muss gegenüber der heutigen Situation erheblich verbessert werden. Die Planungen zur Tramtrasse²⁵ eröffnet dabei Chancen zur Neugestaltung der Großen Bleiche und Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf die Kaiser Straße. Gleichzeitig engt sie den Raum für eine breite Radspur ein.

Um Innenstadt (mit Höfchen und Ludwigsstraße) und Altstadt (über Weißliliegasse und Holzhofstraße) besser erreichen zu können, bietet sich eine Führung über die Schillerstraße und Kleine Langgasse an, die in die Große Langgasse einmündet. Daher sollte am Münsterplatz ein klar erkennbarer Abzweig mit einem separaten Radweg auf Gehwegniveau Richtung Schillerplatz erfolgen. Hierzu müssten die Stellplätze vor dem ehem. Finanzamt entfallen. Das Einbiegen in die Kleine Langgasse, aus der dann der Allgemeine Kfz-Verkehr ausgeschlossen wird, sollte mit einer

²⁵ Citybahn Wiesbaden oder ein sinnvoller Straßenbahn-Cityring über Schusterstraße/ Ludwigsstraße zum Schillerplatz. Für eine wirtschaftliche Ausgestaltung des Liniennetzes sind die Wendemöglichkeiten durch die Ringführung in einem Cityring unerlässlich. Weitere Abzweige mit Wendemöglichkeiten z.B. in der Oberstadt würden mehr Flexibilität im Bedienungsangebot bieten als die bisherigen Langkurse Finthen – Hechtsheim.

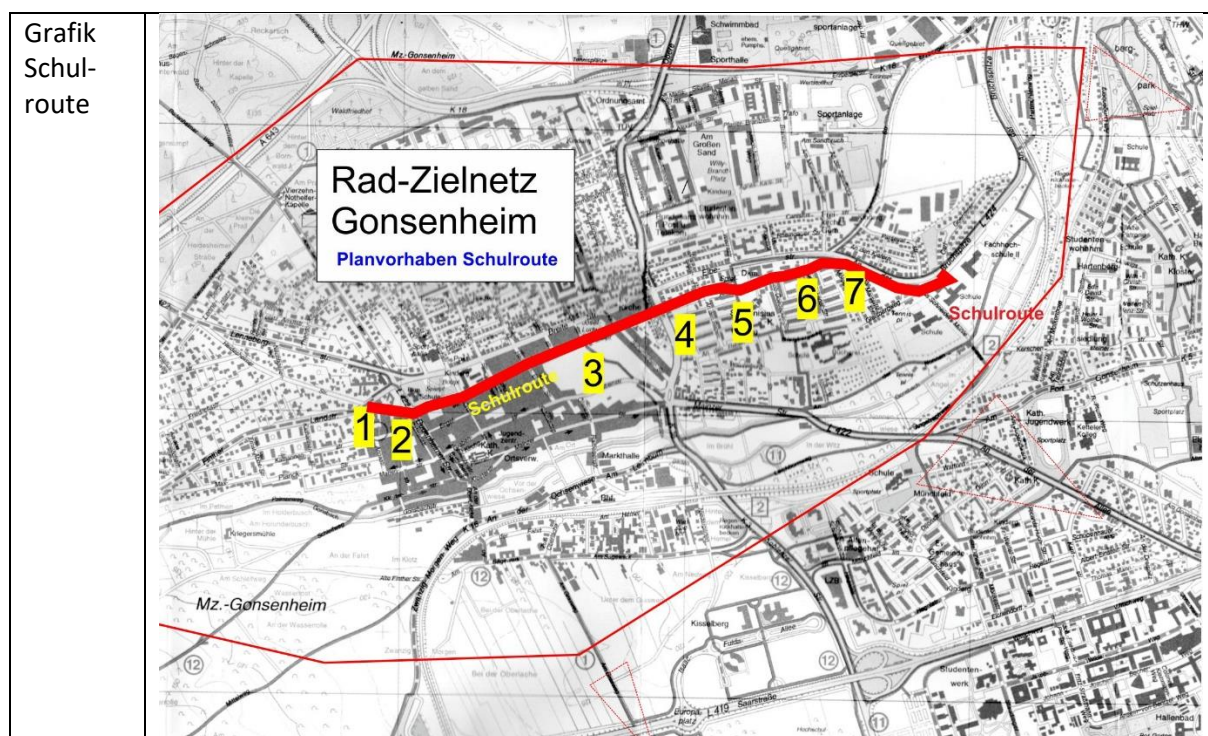
Aufstellfläche zum Linksabbiegen signalgeregelt gesteuert werden, um nicht mit dem ÖPNV-Linienverkehr in Konflikt zu geraten.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig Prüfung möglich, Zeitraum 2020 – 2022; Bau zeitgleich oder unmittelbar im Anschluss an den Umbau der Kreuzung Münsterplatz eher mittel
2	Größenordnung Ausgaben	gering, < 100.000 EURO,
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Hoch, Sicherung des Einfädels vom „Radweg“ in Richtung Große Langgasse (über die Kleine Langgasse)
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Umwidmung Kleine Langgasse (Beschränkung auf Nutzung nur Radverkehr und Anlieger)
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	Zusammenhangsmaßnahme mit Umbau Münsterplatz, aber auch zur Führung der Citybahn-Trasse in der Großen Bleiche

3.3.4 Schulroute

Die Schulroute bildet die südlich der Breiten Straße gelegene Verteilerachse und führt von der Heidesheimer Straße aus über Schulstraße und Alfred-Delp-Straße bis zur Elbestraße. Sie endet am Fußgängerübergang am Schott-Gymnasium.

Die Länge beträgt 2,2 km bei einer Fahrzeit von 8 Minuten (30m Gefälle + 10m Steigung).



SR Nr. 1 Einmündung Finther Landstraße / Heidesheimer Straße aufweiten

Die unter Nr. 3 der Zentralroute beschriebene straßenverkehrsrechtliche Maßnahme reicht nicht aus, um Radfahrenden eine Orientierung für das Radwegnetz zu gewähren. Damit der Abzweig als Alternative zur Weiterfahrt ohne Radweg wahrgenommen werden kann, bedarf es der Realisierung von zwei baulichen Kleinmaßnahmen.

Die erste Maßnahme besteht darin, unmittelbar vor der Ampel eine Rad-Abbiegespur im Sinne eines „By-Passes“ anzulegen. Ziel ist es, an der Kreuzung optisch klar zu signalisieren, dass die Geradeausfahrt über den rad-ungeeigneten Juxplatz nicht notwendig ist und ein Abbiegen Richtung Schulstraße empfohlen wird. Hierfür reicht eine bloße Beschilderung per StVO oder Pfeilwegweiser nicht aus. Es müsste schon eine große Informationstafel aufgestellt werden, die den vor der Kreuzung ankommenden Radfahrenden anzeigt, dass es ratsam ist nach rechts abzubiegen, obwohl das Fahrziel eigentlich geradeaus liegt.

Die Qualität eines Radnetzes zeichnet sich durch seine durchgängig befahrbaren Routen aus, die verlässlich eine verkehrssichere und komfortable Nutzung anbietet. Um dies klar zu signalisieren und sicherzustellen, muss an dieser Stelle ein Übergang von der Zentralroute (Finther Landstraße) auf eine andere Route erfolgen. Und da bietet sich die Schulroute als südliche Verteilerachse geradezu an. Der Beginn der Schulroute bildet deshalb eine sichere Alternative zum Erreichen der Breiten Straße oder ferneren Zielen wie der Neustadt oder Innenstadt. Hierfür müsste der Ampelmast an der Finther/Heidesheimer Straße verlegt bzw. erneuert und das Verkehrsgrün ein wenig gestutzt werden.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Hoch, dient der Verkehrssicherheit
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Eingriff in Grünflächen
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	niedrig
6	Sonstige Hinweise	

SR Nr. 2 Direktverbindung von der Heidesheimer Straße zur Pfarrer-Grimm-Straße

Damit die „Juxplatz-Umfahrung“ komfortabel ist und sofort angenommen wird, sollte eine zweite Baumaßnahme an der Budenheimer Straße erfolgen. Heute ist eine umständliche Abbiegesituation in Kauf zu nehmen, bei der man zunächst nach links in die Budenheimer Straße einbiegen muss, um gleich wieder nach rechts über die Pfarrer-Grimm-Str. zur Schulstraße und zum Ortszentrum Breite Straße zu gelangen. Ohne Ortskenntnis geht schnell die Orientierung verloren. **Direktheit** fehlt.

Deshalb sollte vor der Budenheimer Straße für Radfahrer eine separate Führung erfolgen, bei der eine in beiden Richtungen befahrbare Radspur eingelegt wird, die von der Heidesheimer Straße kommend, direkt zur Einmündung der Pfarrer-Grimm-Straße führt. Der zweimalige Abbiegevorgang wird durch eine Querung der Budenheimer Straße auf kurzer Strecke ersetzt, der Verlauf der Radroute besser erkennbar.

Die neue kurze Trasse der Schulroute ist zudem auch für eine andere Relation von Vorteil: Radfahrende, die aus dem Bereich Katharinenstraße, Gutenbergstraße oder Max-Planck-Straße kommen, und die zum Gonsenheimer Wald, dem Tierpark oder zum Sportplatz des SV Gonsenheim Freizeitaktivitäten nachgehen wollen, können dann ebenfalls sicherer in die Pfarrer-Grimm-Straße fahren und dann an der Kirchgasse ampelgesichert die Breite Straße queren.

Ohne diese beiden ergänzenden baulichen Kleinmaßnahmen werden Radfahrer der Finther Landstraße weiterhin dem dichten Autoverkehr ausgesetzt zum Juxplatz fahren, obwohl dort, wie auch in der Breiten Straße eine Trennung vom Autoverkehr nicht gegeben ist.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Hoch, dient der Verkehrssicherheit
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Kleine bauliche Maßnahme am Rand des Juxplatzes
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	niedrig
6	Sonstige Hinweise	

SR Nr. 3 Mehr Komfort in der Schulstraße

Die Schulstraße ist hohem Parkdruck ausgesetzt, der sowohl von der Breiten Straße als auch der Maler-Becker-Schule und anderen Einrichtungen ausgeht. Deshalb soll diese Straße in die Parkraumbewirtschaftung einbezogen werden (vgl. 3.3.1 Zentralroute).

Darüber hinaus weist die Schulstraße zur Verkehrsberuhigung in kurzen Abständen in der Straßenmitte Aufpflasterungen auf, die ein entspanntes Radfahren verhindern. Fast könnte man meinen, man befände sich auf der Hiwwelroute. Da in dieser schmalen und zugeparkten Straße ohnehin nicht schnell gefahren werden kann, ist deren Nutzen gering.

Es wird daher angeregt, zur Verbesserung des Radkomforts die Aufpflasterungen so zu verschmälern, dass man mit dem Fahrrad, ohne Schlangenlinien fahren zu müssen, leichter vorbeikommt. Angeregt wird zudem, die Anzahl der Aufpflasterungen zu verringern.

An der Kreuzung zur Kurt-Schumacher-Straße sollen Bodenmarkierungen auf den Verlauf der Schulroute und der Uni-Route hinweisen. Zuvor am Wilhelm-Raabe-Platz bereits auf die Abbiegemöglichkeit zur Bretzenheimer Route.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	dient dem Fahrkomfort
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Mit Anliegern
6	Sonstige Hinweise	

SR Nr. 4 Die Weserstraße sicher queren

Die bestehende Fußgängerampel im Herrnweg zur Querung der Weserstraße soll durch Anforderungstastern für Radfahrende ergänzt werden, die in Fahrtrichtung liegen und gut erreichbar sind. Für die Standortwahl sollen die Erfahrungen der in 2020 bereits aufgestellten Anlagen ausgewertet werden, um ggf. durch Voranmeldung die Wartezeit an der Weserstraße zu verringern.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	dient der Sicherheit und dem Verkehrsfluss
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	

SR Nr. 5 Trampelpfad ausbauen und Anschluss an Mombacher Route

Gut ausgetretene Trampelpfade sind meist ein deutliches Signal für eine falsche - man könnte auch sagen ignorante - Planung. In diesem Fall existieren befestigte Wege in einem rechteckigen Verlauf. Fußgänger und Radfahrer nutzen aber die Grünanlage diagonal, um auf dem kürzesten Weg in die Alfred-Delp-Straße, die das REWE-Einkaufszentrum von hinten erschließt, einzubiegen. Das Verhalten von Fußgängern, den kürzesten Weg zu suchen, war wohl von der Stadt nicht vorhergesehen worden. Vielleicht stammte er auch noch aus der Nachkriegszeit, als das Betreten des Rasens strengstens verboten war.

Es liegt auf der Hand, diese häufig genutzte Abkürzung in einen befestigten Weg auszubauen, der auch für Alltagsradler nutzbar ist. Fehler sollten korrigiert werden!

An der Alfred-Delp-Straße beginnt zudem die Mombacher Route. Auch diese Verknüpfung sollte im Straßenraum deutlich erkennbar sein. Ebenso die Weiterführung der Schulroute zur Elbestraße.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	dient dem Fahrkomfort und der Direktheit
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Nicht erforderlich
6	Sonstige Hinweise	

SR Nr. 6 Elbestraße und Einmündung Hugo-Eckener-Straße

Obwohl es sich bei der Hugo-Eckener-Straße um eine Wohnsammelstraße handelt, ist der Einmündungsbereich zur Elbestraße durchaus rekordverdächtig. Mit einem Querschnitt von 13 Metern Fahrbahn (inklusive einem Parkstreifen) übertrifft er die Maße der heutigen Straßenbaurichtlinien um 5,50m. Ein heutiger Straßenentwurf sieht einen 7,50m breiten Querschnitt vor (Regelbreite 5,50m Fahrbahn und ein Parkstreifen 2,0m). Die Überdimensionierung entspricht dem Faktor 1,7!

Von dort biegen Radfahrende auf die Südhälfte der Elbestraße ein und finden einen Schutzstreifen, der ebenfalls mit 1,25m nur eine Minderbreite aufweist und obendrein in schlechtem Zustand ist. Auch der Gehweg der Elbestraße weist mit 1,90m eine Minderbreite auf. Armut in Deutschland für Radfahrer und Fußgänger, Flächenüberfluss für den Autoverkehr.

Dieses Missverhältnis besteht aber nicht erst ab der Hugo-Eckener-Straße, sondern schon weiter westlich in Höhe Einkaufszentrum, wo eine historisch anmutende „Radspur“ auf die Fahrbahn gemalt wurde. Die Elbestraße weist zwar hier ohne erkennbaren Grund eine überbreite Fahrspur aus, die breiter ist als eine Autobahnspur. Sie ist aber zu schmal für zweispurigen Kfz-Verkehr.

Vorgeschlagen wird deshalb für diesen Abschnitt eine Neumarkierung mit Korrektur der Querschnittsbreiten zugunsten des Radverkehrs.

Markierung Elbestraße Südseite (von EKZ bis zum Vorfeld der Kreuzung An der Bruchspitze/ Möldersstraße)	IST	PLAN
Kfz-Spur	4,75	3,25
Sicherheitsabstand	Nicht vorhanden	0,50
Radstreifen	1,25	2,25

Im Planfall bleiben trotz Normalspurbreite Kfz und einem Sicherheitsabstand von 0,50m Platz für einen 2,25m breiten echten Fahrradstreifen. Da lässt sich verkraften, dass auf dieser Fläche Rinne und Kanaldeckel abzuziehen sind.

Aus Verkehrssicherheitsgründen nicht tolerierbar wäre jedoch die Beibehaltung der vorhandenen Übergangsstelle, bei der die Radspur vom Gehwegniveau auf die Fahrbahn geleitet wird (Höhe Haus Nr. 90). Dass die Bordabsenkung ausgerechnet in Höhe eines Kanaldeckels vorgenommen wurde, lässt den Gedanken aufkommen, dass eine Absicht dahintersteckt, den Radverkehr so unkomfortabel wie möglich zu machen. Hier besteht dringend Handlungsbedarf. Entweder sollte der Fahrradstreifen schon in Höhe Haltestelle auf Fahrbahnniveau beginnen und die nachfolgenden 8 Kfz-Stellplätze entfallen. Oder es erfolgt eine kleinräumige Verlegung der Bordabsenkung in Verbindung mit einer Instandsetzung der Deckschicht. Die Asphaltsschicht bröckelt im Randbereich, wo der Radstreifen liegt, und ist dringend erneuerungsbedürftig.

Der Planfall sieht vor, ab Einkaufszentrum am Gleisberg in Richtung Stadt einen 2,25m breiten Radstreifen anzulegen. Weil in der Elbestraße vor der Kreuzung zur Karlsbader Straße noch ein Linksabbieger eingerichtet wurde, wird die Situation vor der Kreuzung An der Bruchspitze/ Karlsbader Straße/ Möldersstraße enger, so dass die o.g. Querschnittsaufteilung nicht mehr funktioniert. Eine stichprobenhafte Zählung zwischen 7:45 und 8:15 Uhr hat ergeben, dass es für eine separate Linksabbiegerspur keinen Bedarf gibt. Im gesamten Zeitraum haben sich nur wenige Autos vor der Ampel aufgestaut. Und zwar maximal drei Fahrzeuge! Diese hätten sich ohne weiteres in den geradeausfahrenden Fahrzeugstrom einreihen können, da auch dieser gut im Pulk über die Kreuzung kam.

Trotz diesem geringen Fahrzeugaufkommen in der Spitzenbelastungszeit muss der Radverkehr unzumutbar schlechte Bedingungen – und zwar ganztägig – hinnehmen. Für die mehr als 100 Radfahrenden (Schülerverkehr) wurde kein Radweg angelegt, und selbst der zur Fahrbahn gehörige Schutzstreifen verfügt eine Minderbreite mit schlechter Qualität, Risse und Kanaldeckel inbegriffen.

Aus dieser Aufteilung ergibt sich die Situation, dass Autos der Geradeausspur an Radfahrenden nur knapp neben der gestrichelten Linie des Schutzstreifens fahren können. Dieser, die Verkehrssicherheit beeinträchtigender Zustand wurde nicht beseitigt, obwohl es sich hier um einen Schulweg zu einem Gymnasium und einer Realschule plus handelt.

Nur nebenbei sei angemerkt, dass im Zählzeitraum die Anzahl der Radfahrenden mit einem Faktor 1,4 höher lag, als die Anzahl der Kfz-Linksabbieger. Und dies, obwohl wegen Corona nur wenige Schüler unterwegs auf ihrem Schulweg waren.

Vorgeschlagen wird, im Vorfeld der Kreuzung auf einen markierten Linksabbieger zu verzichten und stattdessen auf die Abbiegemöglichkeit durch einen Linksabbiegerpfeil hinzuweisen. Der Wegfall einer Kfz-Spur wird die Staulänge vor einer roten Ampel selbst im Berufsverkehr kaum merklich verlängern. Der Verkehrsfluss wird nicht nennenswert beeinträchtigt.

Gerade einmal drei Kleinlastwagen hatten im stichprobenhaften Zähl-Zeitraum den Linksabbieger genutzt. Deshalb bietet sich die Alternative an, die Linksabbiegerspur schmaler zu machen oder lediglich einen Linksabbiegepfeil zu markieren, so dass sich zwei nebeneinanderstehende Pkw vor der Ampel aufstellen. Auch dieser Lösungsvariante dürfte für eine Querschnittsneuaufteilung schon ausreichen, um eine echte Separierung für den Radverkehr durch einen regelkonformen Fahrradstreifen einzurichten. Und damit für mehr Sicherheit auf einer sensiblen Strecke sorgen.

Ein Teil des morgendlichen Kfz-Verkehrsaufkommens ist dabei auch auf Bringfahrten zu den Schulen zurückzuführen („Mama-Taxi“). Es ist nachgewiesen, dass diese Verhaltensweisen nicht nur einen negativen Einfluss auf die Selbstständigkeit von Heranwachsenden nach sich ziehen. Zudem kann schulisches Mobilitätsmanagement auch konkret dazu führen, das Verkehrsaufkommen und Gefahrenquellen im unmittelbaren Schulumfeld zu verringern. Auch dies wäre ein sinnvoller Beitrag, der bei Schülern, Eltern und Lehrern das Bewußtsein zum Verkehrsverhalten, aber auch Vermeidung von Gefahren beitragen könnte.

[SR Nr. 7 Neubau Radweg in direkter Fortsetzung der Alfred-Delp-Straße bis zur Kreuzung An der Bruchspitze \(Südseite\)/ Möldersstraße](#)

Verwiesen sei nochmals auf die Barrierewirkung der Achse Breite Straße/ Elbestraße/ An der Bruchspitze (vgl.2.1.1 Unser Stadtzentrum Breite Straße: Radfahren, - Nein Danke). Die Schulroute befindet sich auf der Südseite der Achse und trifft mit der Alfred-Delp-Straße auf die Hugo-Eckener-Straße. Der kürzeste Weg zur Stadt bzw. zur Straße An der Bruchspitze geht geradeaus durch eine mit Bäumen bewachsene kleine Wiese. Dort befindet sich – gut versteckt - ein Fußweg mit einer Breite von 2,00m, dessen holprige Deckschicht aus Betonplatten nicht gerade einladend wirkt. Wahrscheinlich seit den 60er Jahren nicht erneuert.

Vorgeschlagen wird, die Schulroute nicht zur Elbestraße, sondern die Alfred-Delp-Straße geradlinig zu verlängern (mutmaßlich wie früher der Verlauf des Herrnweges an dieser Stelle einmal war, wie historische Karten zeigen). Mit den andernorts beschriebenen Bodenmarkierungen ist die neue Führung durch die Grünanlage zu markieren. Dazu bedarf es dem Ausbau des Fußweges zum gemeinsamen Geh- und Radweg. Eine Verbreiterung auf 3 Meter ist – von Baumscheiben abgesehen – auf dem vorhandenen Abschnitt ohne weiteres möglich. Während der bestehende Fußweg an einer Litfaßsäule vorbei ohne erkennbaren Sinn schräg auf die Elbestraße zusteuert, sollte ein Neubauabschnitt auf dem kürzesten Weg über die Wiesenfläche bis zum bestehenden, signalgeregelten Fußgängerüberweg der Möldersstraße geführt werden. Also auf kurzem Weg zur Kreuzung. Dort ist der Beginn der Straße An der Bruchspitze, aber auch eine gesicherte Quermöglichkeit zur Karlsbader Straße.

Da der geplante Weg nach dem Abknicken über eine freie Fläche der Wiese geführt wird, kann der Neubauabschnitt auf 4 Meter Breite aufgeweitet werden und mit Anpflanzungen optisch von der Elbestraße abgetrennt werden. Überhaupt verfügt die Grünfläche noch über viel Potential zur Nahmobilität und Erhöhung der Aufenthaltsqualität. So könnte z.B. eine Wild-Blumenwiese die derzeit eher langweilig wirkende Grünfläche schöner machen.

Mit diesem neuen Geh-/Radweg werden gleich mehrere Vorteile genutzt:

- Die heutige Fahrt über den untauglichen Schutzstreifen der Elbestraße entfällt
- Führung im Grünen abseits von Abgasen der Hauptverkehrsstraße
- Kürzeste Strecke bis zur Kreuzung An der Bruchspitze
- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf einem Schulweg und für Wege zum Einkaufszentrum an der Elbestraße durch Bau eines eigenständigen Geh- und Radweges



Dort können Sie entweder den Schutzstreifen An der Bruchspitze nutzen oder über die Wohnstraßen der Möldersstraße und Gleisbergweg zur Schule gelangen.

Der nach der signalgeregelten Kreuzung folgende Schutzstreifen An der Bruchspitze nimmt die Fahrten zum Schulweg zum Otto-Schott-Gymnasium und der Kanonikus-Kir-Realschule plus auf. Dieser schmale Pfad liegt derzeit noch zwischen Pkw-Stellplätzen und dem Bord eines Gehweges und gehört sicherlich zu den gefährlichsten Strecken im Stadtteil. Die Gefahr dürfte aber nicht von den Kindern, sondern von unachtsamen Beifahrern der einparkenden Autos ausgehen, wenn sie die Tür aufmachen. Die Stadt Mainz beabsichtigt, den Schutzstreifen nun direkt an die Fahrbahn zu verlegen. Dies macht die Fahrt ein wenig sicherer, so dass die Schulroute auch auf dieser Seite der Straße langgeführt werden kann. Ein Schutzstreifen besitzt jedoch nicht die Qualität eines Radweges. Schulkinder sind dort weiter den Gefahren des dichten Autoverkehrs einer Hauptstraße ausgesetzt.

Wer über die Schulstandorte hinaus weiter zur Stadt fahren möchte, sollte jedoch deshalb auf jeden Fall diesen Streckenabschnitt meiden und schon oben den Überweg an der Haltestelle Hugo-Eckener-Straße benutzen, um schneller auf dem vorgeschlagenen Zweirichtungsradweg der Zentralroute voranzukommen. Deshalb sollte an der Kreuzung per Wegweisung auf die Zentralroute hingewiesen werden.

Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen werden die negativen Folgen der Barrierewirkung der Achse deutlich gemindert. Schüler die auf der Nordseite der Achse wohnen (ELSA, Am Krongarten etc.) werden über die Zentralroute vollständig auf der Nordseite geführt. Gerhart-Hauptmann-Straße und

Canisiusstraße sorgen für eine gut frequentierte Radroute. Die Masse bringt Aufmerksamkeit. Sie müssen die Hauptstraße An der Bruchspitze nur einmal Queren. Und das an einem gesicherten Überweg direkt vor der Schule.

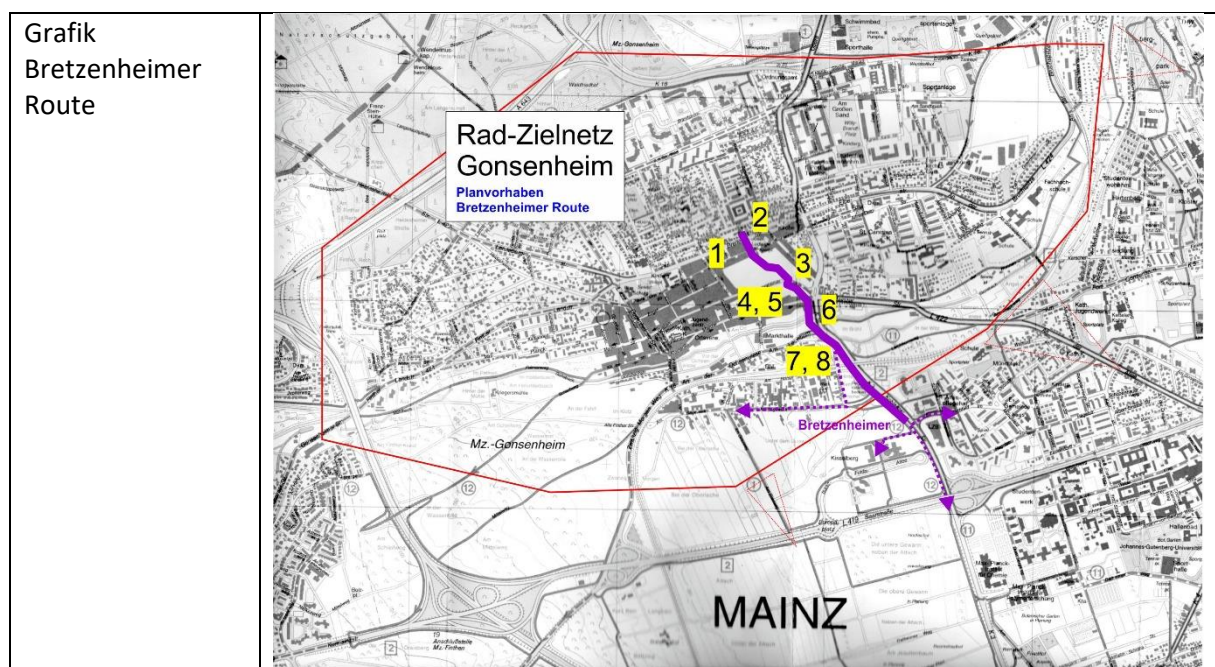
Die Schüler, die von der Südseite der Achse Breite Straße/ Elbestraße kommen, werden über die Schulroute geführt. Die kleinen Verbesserungen erhalten in der Summe einen hohen Wirkungsgrad in Punkto **Sicherheit**, Flüssigkeit beim Vorankommen (**Fahrkomfort**) und **Direktheit**.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	dient der Sicherheit
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	niedrig
6	Sonstige Hinweise	Die vorgeschlagenen Maßnahmen ergänzen die Planung der Stadt Mainz zur Verlegung eines Schutzstreifens

3.3.5 Bretzenheimer

Die Bretzenheimer Route nutzt vorhandene Wege mitten in gärtnerisch genutzten Flächen, bevor sie auf dem vorhandenen Radweg der Koblenzer Straße zwischen Münchfeld und dem Gewerbegebiet Kesselberg nach Bretzenheim führt. Zu den Zielen gehören der Westeingang der Universität, der Fachhochschule und die „Opel-Arena“.

Sie beginnt in der Gerhart-Hauptmann-Straße an der Zentralroute. Nach einer Fahrzeit von 6 Minuten und 1,4 km Länge (10m Anstieg, 10m Gefälle) wird die Kreuzung im Münchfeld auf Bretzenheimer Gemarkung erreicht. Mit mehreren Anbindungen ist die Route gut im Gonsenheimer Zielnetz vernetzt (Schulroute, Alte Hauptstraße, Uniroute und Gonsbachtalroute). Darüber hinaus verfügt sie über einen Abzweig am Hemel zur Stadionroute.



BR Nr. 1 Querung Breite Straße

Von der Gerhart-Hauptmann-Straße führt die kleine Wilhelm-Raabe-Straße als Einbahnstraße über die Breite Straße am Josef-Ludwig-Platz vorbei zur Schulstraße. Von dort aus geht ein Feldweg durch die Gärten zur Grabenstraße.

Die Straßenbahnhaltestelle Wilhelm-Raabe-Straße gehört zu den am meisten frequentierten Haltestellen in Gonsenheim. Allein schon aus diesem Grund ist die Anlage einer Querungsstelle in Form eines Zebrastreifens für Fußgänger zur Stärkung der Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel notwendig. Dies eröffnet die Möglichkeit, den Radfahrern neben der Querungsstelle eine Furt anzulegen, auf der sie dann ebenfalls StVO-gesichert Gonsenheims Hauptgeschäftsstraße überqueren können.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	mehr Sicherheit und Verkehrsfluss auf der Route
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Räumliche Enge; deshalb evtl. Verlängerung der Straba-Haltestelle stadtauswärts, damit dort die Tram mit gesamter Länge halten kann und nicht wie heute halb auf der Wilhelm-Raabe-Straße.
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	Die Querungsstelle dient der Sicherheit für Fußgänger, ÖPNV-Fahrgäste und Radfahrer gleichermaßen.

BR Nr. 2 Parkprobleme reduzieren

In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob die vorgeschriebene Richtung der Einbahnregelung auf dem kurzen Stück zwischen Gerhart-Hauptmann-Straße und Breite Straße noch zeitgemäß ist. Die drei Kfz-Senkrecht-Stellplätze vor der Mainzer Volksbank führen beim rückwärts ausfahren zu anhaltenden Behinderungen für Fußgänger und für den fließenden Verkehr der Breiten Straße. Der ganze Parkvorgang verursacht störende Abgase, die auch wartende ÖPNV-Fahrgäste beeinträchtigen. Eigentlich sollte der Parkplatz der Mainzer Volksbank hier Entlastung bieten. Er bleibt aber weitgehend ungenutzt, weil er von der Breiten Straße aus nicht direkt erreichbar ist.

Vielleicht wäre es günstiger, die Einbahnregelung umzukehren, so dass Autofahrer von der Breiten Straße aus direkt zum Parkplatz fahren können. Dann wären die drei Stellplätze an der Breiten Straße überflüssig und die Gehwegfläche wäre hier für die stark frequentierten Einkaufswege wieder ein wenig breiter. Angesichts der niedrigen Auslastung des Parkplatzes sollte zudem dem Eigentümer empfohlen werden, eine dauerhafte Vermietung eines Teils seiner Stellplätze an Anwohner vorzunehmen. Parallel dazu sollte eine gleiche Anzahl der im Straßenraum befindlichen Stellplätze in der Gerhart-Hauptmann-Straße entfallen. Fünf Stellplätze schaffen auf ca. 40 Metern „freie Fahrt für Radfahrende“.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Indirekt, wenn dadurch Stellplätze auf der Gerhart-Hauptmann-Straße entfallen
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	Keine Planungshoheit, Privatgrundstück des Eigentümers
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	niedrig
6	Sonstige Hinweise	... sollte im Rahmen des Parkraumkonzeptes mit behandelt werden

BR Nr. 3 Querungsstelle Graben sichern

Der zwischen den Gärten befindliche landwirtschaftliche Weg beginnt an der Schulstraße mit einer schlechten Wegdecke, die bei Gelegenheit eine Deckenerneuerung erhalten sollte. Das eigentliche Problem für die Radfahrenden beginnt jedoch erst am Ende des Weges zur Querung der Straße Graben. Wie in der Analyse beschrieben, stellt die ungesicherte Querung infolge der eingeschränkten Sichtverhältnisse eine Gefahrenquelle dar.

Die Fortsetzung des Weges erfolgt als schmaler kombinierter Fuß- und Radweg auf der anderen Seite des Grabens. Zur Stärkung der Nahmobilität ist die Anlage einer Signalanlage notwendig, welche per Anforderungsschaltung von Fußgängern und Radfahrern ausgelöst werden kann. Die Notwendigkeit besteht weniger in den Verkehrsstärken der verschiedenen Verkehrsarten, sondern in der versteckten Lage hinter einer Kurve. Zudem wirkt dieser Abschnitt der Straße Graben wie ein Außenbereich, bei dem Autofahrer gewöhnlich weniger mit Fußgängern rechnen. Schon gar nicht mit schnell aus Seitenpfaden ankommenden Pedelec-Fahrern. Außerdem befinden sich – was ungewöhnlich ist – auf der Nordseite gleich zwei Zugänge: Zum einen der landwirtschaftliche Weg, zum anderen der Fußwegabschnitt der ehemaligen Trasse der Dampfstraßenbahn. Dieser führt in geringem Abstand zur Grabenstraße und dient ebenfalls als Zugang zum kombinierten Fuß- und Radweg, um zur Mainzer Straße zu gelangen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an einer unübersichtlichen Stelle an einem in Landschaft übergehenden Bereich, die zudem Autofahrern ein schnelleres Fahren suggeriert, gibt es für eine LSA-gesicherte Querungsstelle keine sinnvolle Alternative.

Mit dem Fußgängerüberweg und der Furt für Radfahrer werden gleich auch andere, die Verkehrssicherheit beeinträchtigende, Mängel beseitigt. Die heute vorhandenen Bordsteinkanten verhindern beim Queren ein schnelles Verlassen der Fahrbahn und gefährden besonders mobilitätseingeschränkte Menschen. Auch soll die Befestigung zu allen drei Zugängen/ Zufahrten erfolgen und eine klare Orientierung geben, wohin die Wege führen.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Erhöhung der Verkehrssicherheit
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	niedrig
6	Sonstige Hinweise	

BR Nr. 4 Befestigung des Fuß- und Radweges Graben/ Mainzer Straße

Bei dem mit StVO-Schildern ausgewiesene kombinierte Fuß- und Radweg handelt es sich um einen schmalen Trampelpfad. Wie auf dieser Strecke der Betriebs- und Winterdienst erfolgen soll, bleibt ein Rätsel. Bei schlechtem Wetter sind regelmäßig matschige Stellen und Pfützen vorzufinden (vgl. Infoheft Gonsenheim setzt aufs Rad Rückseite, Foto oben links).

Abgesehen von den Gefahren, die davon ausgehen, führt dies dazu, dass nach einer einzigen Fahrt – zum Beispiel zum Stadion – eine Reinigung des Schuhwerks oder des Fahrrads nötig wird. Das sind im Winter nicht zu unterschätzende Gründe, die vom Radfahren oder Laufen abhalten können. Darüber hinaus fehlt eine entsprechende Beleuchtung für die Alltagsnutzung. Schließlich wohnen entlang der Mainzer Straße und Im Niedergarten Menschen, die zum Einkaufen oder zur Bahn in die Breite Straße gehen und auf einen stets nutzbaren Weg angewiesen sind und nicht im Dunkeln in den Matsch treten wollen. LED-Leuchten mit Sensoren schalten sich automatisch bei Nutzung der Wege ein und aus.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Erhöhung der Verkehrssicherheit, besserer Verkehrsfluss durch Schaffung eines alltagstauglichen Weges
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	niedrig
6	Sonstige Hinweise	

BR Nr. 5 Vorgelagerte Signalanlage Mainzer Straße

Der kombinierte Fuß- und Radweg mündet ohne gute Sichtbarkeit auf die Mainzer Straße. Und zwar unweit der signalregelten Kreuzung zur Koblenzer Straße.

Empfohlen wird die Anlage einer vorgelagerten Signalanlage für den Fußgängerverkehr und Radfahrende, die auf der Bretzenheimer Route weiterfahren wollen oder auf dem Weg zur nahegelegenen Gonsbachtalroute sind. In Schwachlastzeiten und am Wochenende sollten diese per Zusatzschalter ein GRÜN anfordern können.

Für die Bewältigung der Tages-Spitzenzeiten wird angeregt zu prüfen, ob die Schaltung an den Umlauf der naheliegenden Kreuzung gekoppelt werden sollte (was aber zu Mehrausgaben führen würde).

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Erhöhung der Verkehrssicherheit, besserer Verkehrsfluss durch Schaffung eines alltagstauglichen Weges
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	niedrig
6	Sonstige Hinweise	

BR Nr. 6 Befestigung des Trampelpfades vor der Straße Am Leichborn

Unübersehbar für Alle – aber von der Stadt noch nicht bemerkt – führt ein Trampelpfad Richtung der Straße Am Leichborn. Die klar erkennbare Nachfrage sollte nicht länger ignoriert werden und der mit Füßen und Reifen erstellte Weg zu einer befestigten Strecke ausgebaut werden.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Erhöhung der Verkehrssicherheit, besserer Verkehrsfluss durch Schaffung eines alltagstauglichen Weges
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	niedrig
6	Sonstige Hinweise	

BR Nr. 7 Befestigung des Trampelpfades vom Radweg der Koblenzer Straße zur Straße Im Niedergarten.

Zur Unterdrückung der nichtmotorisierten Mobilität wurden Aufschüttungen vorgenommen, die verhindern sollen, dass Fußgänger und Radfahrer Abkürzungen nutzen. Im Unterschied zur vorherigen Situation, wo trotz sichtbaren Bedarfs der Ausbau unterlassen wurde, erfolgt hier aktiv die Absicht, mit einem künstlich angelegten Damm eine Nutzung zu unterbinden. Diese Aktion betrifft einen Straßenabschnitt, der für Naherholungswege von Gonsenheim auf die Felder elementar wichtig ist. Darüber

hinaus sind Alltagswege aus dem gesamten Bereich „Gonsenheim Ost“ mit Ziel Haifa-Einkaufszentrum, Fachhochschule und Stadion betroffen. Im Zielradnetz sind sowohl die Bretzenheimer Route als auch Verbindung zur Stadion Route berührt.

Siehe hierzu die Fotoserie im Infoheft Gonsenheim setzt aufs Rad Kapitel 1. „Verkehrswende in Gonsenheim“.

Vorgeschlagen wird die Beseitigung des künstlichen Dammes und Ausbau des Trampelpfades zu einem ausreichend breiten Fuß- und Radweg.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Erhöhung der Verkehrssicherheit, besserer Verkehrsfluss durch Schaffung eines alltagstauglichen Weges
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	niedrig
6	Sonstige Hinweise	

BR Nr. 8 Temporäre Sperrung für den Kfz-Verkehr am Samstag und Sonntag

Naherholung soll so nah wie möglich vor der Haustür beginnen. Auch kleine Kinder sollen lernen, mit ihrem eigenen Rad mitzufahren. Das geht nur abseits der Gefahren, die der Autoverkehr mit sich bringt. Nach Ansicht des Autors ist es nicht sinnvoll, noch mehr Radverkehr in den Gonsenheimer Wald zu leiten. Daher bilden die Felder zwischen Bretzenheim und Lerchenberg und der Übergang zu den rheinhessischen Hügeln im Mainzer Umland die einzige Alternative, um rasch ins Grüne zu kommen.

Samstag und Sonntag sind die Tage, an denen die ganze Familie einen Ausflug machen kann. Dies belegt die sichtbar hohe und über Jahre gewachsene Nachfrage auf allen Strecken, die ins Grüne führen. Deshalb ist es sinnvoll, Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs auf diesen „Ausflugs-Radrouten“ zu treffen. Mit dem Weg zwischen Gärten ab Schulstraße, gesicherten Querungsstellen an der Mainzer Straße und Leichborn sowie Ausbau der Trampelpfade entsteht eine Trasse, die Kinder gut und sicher bewältigen können und näher zu ihrer Haustür bringt. Empfohlen wird daher die Sperrung des Streckenabschnittes der Straße Im Niedergarten für den Kfz-Verkehr an Samstagen und Sonntagen, mit dem Ziel, den Autoverkehr zu reduzieren. Die Sicherung kann über eine installierte Blitzer-Anlage geschehen.

Das Gewerbegebiet bleibt über die Achse Am Sägewerk/ Koblenzer Straße gut erschlossen. Abkürzungen über die Straßen Im Niedergarten und am Bahnübergang werden für den allgemeinen Kfz-Verkehr temporär am Wochenende unterbunden (Ausdehnung auf Schulferien möglich).

Im Sinne einer auf Verkehrswende ausgerichteten Zukunftsplanung sollte zudem geprüft werden, ob die Widmung der Straße als für den Allgemeinen Kfz-Verkehr verkehrlich und wirtschaftlich überhaupt gerechtfertigt ist. Für eine leistungsfähige Erschließung der Anlieger des in Bau befindlichen Gonsbach Campus genügt die Nutzung des Streckenabschnitts mit zwangsläufig langsamerer Durchfahrt des Eisenbahntunnels, wo weitere Gewerbebetriebe eine Anbindung haben. Die zusätzliche Direkt-Verbindung bis zur Straße Am Leichborn ist ein typisches Privileg des Autoverkehrs, überall mit dem Auto hinfahren zu können. Und zwar auch dort, wo es keineswegs zwingend notwendig ist und ein kleiner Umweg zu nachrangigen Zielen zumutbar wäre. Wer sich außerhalb der Ortsbebauung ansiedelt, sollte nicht belohnt werden, sondern muss sich mit einer Zufahrtmöglichkeit begnügen. Statt beim Neubau im Außenbereich den autofahrenden Anliegern am Ortsrand sofort kurze Wegverbindungen in verschiedene Richtungen anzubieten und gleichzeitig versuchen, den vorhandenen Radverkehr zu behindern,

bedarf es einer Umkehr in der Planungsmoral: Für Nahmobilität ein dichtes Netz sicherstellen und direkte Verbindungen herstellen, für den motorisierten Individualverkehr nur die wichtigste Verbindung anbieten.

Sollte diesen Gedanken, die auf eine stärkere Sicherung der Grundmobilität für Alle ausgerichtet ist, nicht gefolgt werden, ist im Interesse der Allgemeinheit wenigstens darauf hinzuwirken, dass der Investor die Folgekosten zur Behebung eingetretener Nachteile für den nichtmotorisierten Verkehr trägt. Dies beinhaltet im konkreten Fall die Einrichtung einer der Kreuzung Koblenzer Straße vorge-lagerte neue Signalanlage, damit die verdrängten Fußgänger und Radfahrer dort künftig sicher über die Straße kommen. Auch die Kostenübernahme für den Ausbau des Trampelpfades Im Niedergarten zur Mainzer Straße hin kann als Folgekosten angerechnet werden.

Zugegeben hat der Vorschlag in dieser Studie einen exemplarischen Charakter, der als Muster einer künftigen Verkehrsplanung mit neuer Moral zu betrachten ist, in dem primär (wieder) die Grundbedürfnisse der Mobilität gewahrt werden. Und dazu gehört, die Mobilitätschancen der nicht motorisierten Verkehrsarten mit vorderster Priorität zu behandeln, bzw. wiederzubeleben.

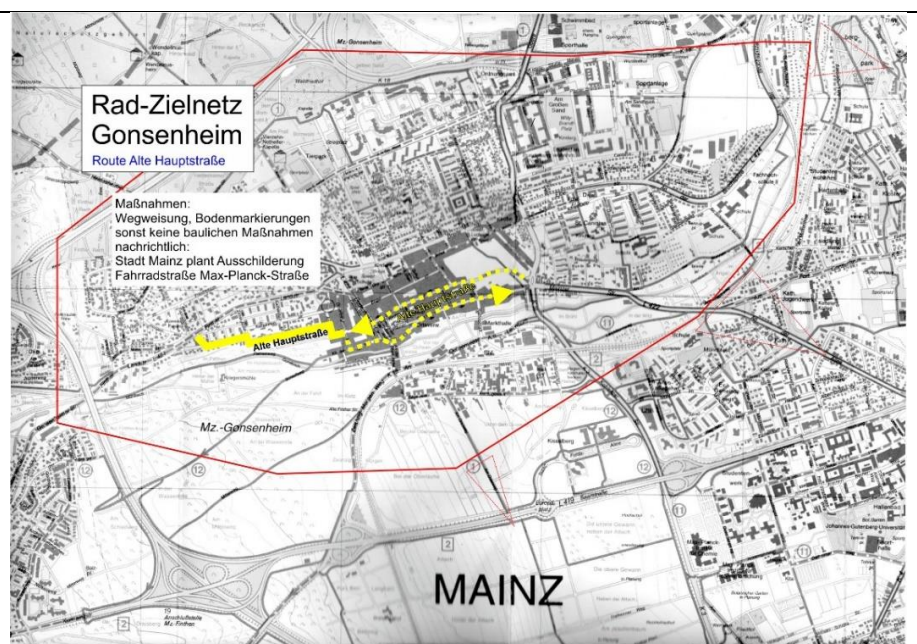
Die in mehreren Anläufen – ohne Not - gestartete Aufschüttung eines Dammes zur gezielten Unterdrückung von Abkürzungswegen des Fußgänger- und Radverkehrs dürfte auch in Mainz in dieser extremen Form eher selten sein. Selbst vor einem der wenigen Länderspiele in der Opel-Arena wurde versucht, den kürzesten Weg zum Stadion durch einen neuen Erdhügel zu verhindern, nachdem sich um die vorherig jeweils mitten auf dem Trampelpfad geschüttete Erdhaufen neue Trampelpfade gebildet hatten. Ein über mehr als ein Jahr andauernder Schildbürgerstreich, der reif zum Verfilmen ist. So werden die politischen Aussagen der im Rathaus vertretenen Parteien, die angeblich alle gemeinsam grundsätzlich für den Ausbau des Radverkehrs kämpfen, in der Realität ad absurdum führt.

Ein Fall zur Überreichung einer silbernen Zitrone für rückwärts gerichtete Verkehrspolitik?

3.3.6 Route Alte Hauptstraße

Die Alte Hauptstraße beginnt an der Finther Landstraße in Höhe Einmündung Max-Planck-Straße und führt über den alten Ortskern bis zur Kreuzung Weser Straße/ Koblenzer Straße. Im alten Ortskern infolge der Einbahnstraßenregelung verläuft sie von West nach Ost auf der Mainzer Straße, zurück über die Grabenstraße. Von dort besteht Anschluss an die Routen zur Innenstadt und nach Bretzenheim. Die Länge beträgt 1,9 km bei einer Fahrzeit von 5 Minuten (30m Gefälle + 0m Steigung).

Grafik
Alte Hauptstraße



RAH Nr. 1 Markierung der Route zwischen Finther Landstraße und Koblenzer Straße

Der Graben ist aufgrund der Parksituation und des Verkehrsaufkommens zum Radfahren nicht gerade angenehm. Dieser Streckenabschnitt bildet daher nur eine notwendige Zwischenetappe Richtung Finthen, die alle möglichst schnell überwinden möchten. Immerhin wird langsam gefahren (StVO Tempo 30).

Da sich hier einfach keine Möglichkeiten zum Verbessern anbieten, bleibt nur die Wegweisung und Markierung der Route mit dem Radsymbol.

Auch für die Mainzer Straße innerhalb des alten Ortskerns bieten sich keine grundlegenden Verbesserungen an, so dass auch hier lediglich Markierung und Wegweisung zur Umsetzung kommen sollten.

Die Straße Graben ist historisch gesehen eigentlich schon eine Neubebauung ab 1852, gehört aber gefühlt zum historischen Ortskern. Die (heutige) Querschnittsaufteilung von 1,20m Gehweg, 6,00m Fahrbahn und 3,40m Gehweg auf der Nordseite war sicher zu Beginn der Bebauung voll ausreichend. Vor den Hauswänden der Nordseite standen bestimmt einst Bänke und Oma hat aus dem Fenster geguckt.

Inzwischen parken auf der Fahrbahn auf der Südseite Autos in einer schier endlos erscheinenden langen Schlange. Noch schlimmer: Auf dem nördlichen Gehweg wurden 2,10m für das Parken abmarkiert und kommunal angeordnet. Als Folge bleiben so dort nur 1,30m für Fußgänger übrig, und dies auch nur, sofern einige Autos keine „Übertretungen“ ihrer Linien machen.

Das heutige Straßenbild wird deshalb geprägt von parkenden Autos, so dass die Aufenthaltsqualität quasi auf den Nullpunkt sinkt. Für den Radverkehr sind keine Maßnahmen sinnvoll. Wohl aber für Anwohner, Fußgänger und zur Verbesserung der Barrierefreiheit.

Städtebaulich sinnvoll wäre eine Diskussion der Anwohner, ob sie den zugeparkten Zustand vor ihrer Haustür behalten wollen. In den Diskurs sollten Neugestaltungen nach dem Vorbild des Wiener Modells eingebracht werden. Auf einzelnen Abschnitten könnte der Gehweg verbreitert und eine Straßenbegrünung für Auflockerung und Identität sorgen.

RAH 2 Nachrichtlich: Geplante Fahrradstraße Max-Planck-Straße

Die Stadt Mainz hat in der Max-Planck-Straße und angrenzenden Straßen als Verbindung zwischen der Budenheimer Straße und der Finther Landstraße eine Fahrradstraße geplant. Daher sind an dieser Stelle keine weiteren Vorschläge notwendig.

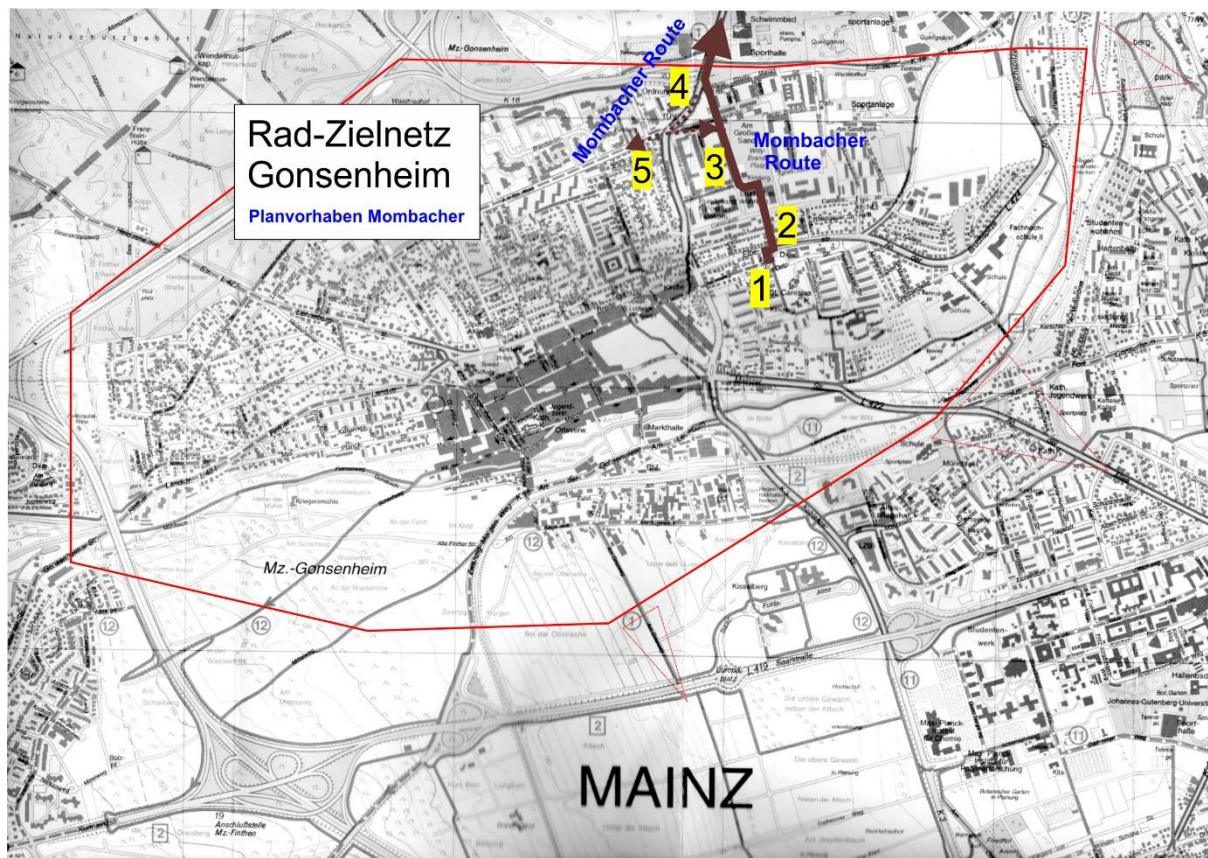
Die Planung zur Ausgestaltung ist dem Autor nicht bekannt. Insbesondere die Lösung für den Übergang von der Max-Planck-Straße in die Finther Landstraße dürfte spannend werden, da hier wenig Platz zum ordnungsgemäßen Einfädeln in Richtung Finthen vorhanden ist: Der vorhandene, nach Finthen führende, schmale Schutzstreifen beginnt erst später.

3.3.7 Mombacher Route

Die Mombacher Route beginnt an der Schulroute unmittelbar am Zentrum Elbestraße und führt über die Werrastraße und dem Wohngebiet Am Krongarten/ Am Großen Sand weiter zur Oberen Kreuzstraße nach Mombach. An der Canisiusstraße erfolgt der Anschluss an die Zentralroute. Mit knapp 1km Länge ist die Fahrt in 3 Minuten zu bewältigen und dies bei gerade mal 10m Gefälle Richtung Mombach.

Ausgangspunkt der Mombacher Route ist die Schulroute in Höhe der Alfred-Delp-Straße. Die Mombacher Route dient als Ersatz für die Nutzung des raduntauglichen Weserstraße, verläuft parallel zu ihr und bündelt das Aufkommen aus dem Gleisbergviertel Richtung Mombach/ Wiesbaden. Die Zuwegung aus anderen Teilen Gonsenheims erfolgt über die Zentralroute und / oder über die Straße An der Krimm (im Plan gepunktete Linien).

Grafik Mombacher Route



MR Nr. 1 Verknüpfung mit der Schulroute

Um eine Anbindung aus beiden Richtungen zu erhalten, sollte sowohl vom Herrnweg als auch von der Alfred-Delp-Straße eine Wegweisung mit Schildern und Bodenindikatoren erfolgen. Die Zufahrt zur Elbestraße geht über einen seitlich des REWE-Marktes gelegenen Weg (vgl. SR Nr. 5).

MR Nr. 2 Radfurt Elbestraße

Neben dem Fußgängerüberweg sollte zusätzlich eine Furt für Radfahrende eingerichtet werden. Dies ermöglicht es, auf kurzem Weg von der Werrastraße zum Einkaufszentrum hin- und zurück über einen gesicherte Querungsstelle zu kommen. Damit werden die meisten Fahrbeziehungen abgedeckt.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	dient der Verkehrssicherheit und Abbau der Barrierewirkung
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Nicht erforderlich
6	Sonstige Hinweise	s. auch Radstreifen Schulroute SR Nr. 6

MR Nr. 3 Verlauf in der Siedlung Am Krongarten

Auf der Werrastraße geht es weiter zur verkehrsberuhigten Kreuzung mit der Canisiusstraße, wo eine Verknüpfung mit der Zentralroute erfolgt (vgl. ZR Nr. 12 Zentralroute). Der Weg führt nun durch das offene Gebäude des Canisius-Carrées (ehem. Studentenwohnheim) und geradewegs auf Parkwege des Willy-Brandt-Platzes zu (Krongarten-Park). Auf dieser Naherholungsfläche spielen viele Kinder. Der kleine Park dient als Treffpunkt der Siedlung Krongarten und Am Großen Sand. Hier eine Radroute durchzuführen, würde zu Beeinträchtigungen der genannten Quartiers-Nutzungen führen.

Deshalb wird vorgeschlagen, die Mombacher Route hinter dem Gebäude rechtwinklig nach Westen abzuknicken und die westliche Bebauungsseite des Platzes bzw. der Parkanlage anzusteuern. Dort verläuft ein befestigter Anliegerweg, der für eine Radroute besser geeignet ist, als der sensible Bereich in der Mitte des Parkes. Aufgrund des Richtungswechsels muss der Routenverlauf durch Bodenmarkierungen bis zum westlichen Ende des Gebäudes aufgezeigt werden. Leider wurde der Übergangsbereich von der Westseite des Carrée-Gebäudes zu dem Anliegerweg am Willy-Brand-Platz, obwohl es sich planerisch geradezu angeboten hätte, nicht durchgängig befestigt. Poller und Bordsteinkanten bilden Hindernisse für Radfahrende, so als wolle man Radfahren ausgerechnet am Rande des Platzes unterbinden. Mit kleinen baulichen Maßnahmen zur Bordabsenkung, der Befestigung der Kurvenbereichen und einer erkennbaren Radführung kann jedoch ohne viel Aufwand eine Trasse für Radfahrer hergestellt werden.

Ebenso erstaunlich konzipiert wurde der kleine Platz an der Bürgermeister-Alexander-Straße. Zur Weiterfahrt nach Mombach gibt es einen abzweigenden Straßenast hinter dem Supermarkt ALDI Süd, auf dem auch Buslinien verkehren. Der Straßenast verfügt auf der Westseite über einen 3,80m breiten Geh- und Radweg der Straße An der Krimm, die nach Mombach führt. Wer nun vom Platz aus diesen Geh-/Radweg sieht und direkt ansteuert, landet auf dem Einstiegsfeld der Bushaltestelle mit einem hohen Sonderbord. Also absteigen und das Fahrrad auf die Fahrbahn tragen?

Ein paar Meter weiter beginnt wie ein langer Riegel ein großer, langgezogener Betonstein, so dass eine stufenlose Querung dort auch nicht möglich ist. Die ganze Struktur der befestigten Platzanlage lässt Radfahrer rätseln, wo es nun weiter geht.

Deshalb bedarf es Maßnahmen zur Orientierung an oder auf dem Platz. Um der Mombacher Route eine klare Orientierung zu bieten, wird vorgeschlagen, die Bushaltestelle samt Einstiegsfeld um drei Meter nach Westen zu verlegen und hier eine Null-Absenkung auf Fahrbahnniveau anzulegen. Diese käme nicht nur den Radfahrenden der Mombacher Route zugute, sondern auch älteren Menschen mit Rollator und anderen Fußgängern, die z.B. aus der Rektor-Forestier-Straße kommen, und auf kurzem Weg in den Supermärkten einkaufen wollen. Wenn auf dieser Seite der Straße ein Überweg für Fußgänger und Radfahrer vorhanden wäre, würde die Orientierung leichter. Eine kleinräumige Verlegung der Haltestelle nach Westen würde den Bereich für alle Verkehrsteilnehmer sicherer machen. Autofahrer würden nicht verleitet, am wartenden Bus vorbeizufahren.

Sollte diese Absenkung nicht realisiert werden, bleibt Fußgängern und Radfahrern nur der Umweg auf der Ostseite des Platzes. Hier, sozusagen auf der falschen Seite der Straßeneinmündung, existiert unauffällig eine Furt für Fußgänger. Versteckt hinter einer Telefonzelle, was die Fahrbeziehung nicht nur breitenmäßig einschränkt.

Aber auch bei dieser umwegigen Lösung muss die Orientierung für Fußgänger und Radfahrer elementar deutlich angezeigt werden, gerade weil es eben nicht der naheliegendste und kürzeste Weg ist. Ortsunkundige Radfahrer werden Richtung Mombach auf der Fahrbahn des Astes Bürgermeister-Alexander-Straße weiterfahren und den Geh-/ Radweg gar nicht sehen. Dort endet die Fahrt jedoch gnadenlos vor der Busschleuse. Gerade den Radfahrenden müsste schon am kleinen Platz angezeigt werden, dass der Weg nach Mombach ausnahmsweise auf der anderen Straßenseite weitergeht.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Maßnahme dient der Orientierung und Wegweisung
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	niedrig
6	Sonstige Hinweise	

MR Nr. 4 Grünschnitt am Hintereingang Einkaufszentrum, An der Krimm

Die Kunden des Einkaufszentrums kommen teilweise aus Mombach zum Einkaufszentrum. Der Geh- und Radweg entlang der Straße wird deshalb gern von Fußgängern und Radfahrern in beiden Richtungen genutzt, obwohl dafür nicht vorgesehen. Denn sonst hätte er breiter angelegt werden müssen. Nachträglich eine bauliche Veränderung vorzunehmen, erscheint jedoch wirtschaftlich nicht angemessen. Empfohlen wird aber, die Grundstückseigentümer der Supermarktfläche zu einem konsequenteren Grünschnitt zu veranlassen. Der in den Geh- und Radweg hineinwachsende Bewuchs macht die tatsächlich nutzbare Fläche kleiner. Mit „weichen“ Maßnahmen wie ein regelmäßiger Grünschnitt kann wenigstens die ursprünglich geplante Breite erhalten bleiben (gilt übrigens noch stärker für die Westseite der Mainzer Straße unmittelbar vor dem Bahnübergang).

MR Nr. 5 An der Krimm Richtung ELSA

Von der Kreuzung An der Krimm/ Weserstraße führt Richtung ELSA ein Radweg auf Gehwegniveau hinter einem Grünstreifen. Der Radweg endet unvermittelt per StVO-Schild vor dem Wartebereich einer Bushaltestelle. Ein Umfahren ist durch den im Bau befindlichen Gebäudekomplex für das Ärztehaus nicht möglich (zuvor auch nicht wegen einem Autohaus). Eine Absenkung zur Fahrbahn besteht nicht. Es steht also wieder mal eine Fahrtunterbrechung und das Schieben des Rades an, oder die schon bekannte, verkehrswidrige Weiterfahrt. Das ist natürlich keine tragbare Lösung. Im Planfall sollte hier der Radweg eine direkte und stufenlose Verbindung zur Fahrbahn erhalten. Diese sollte in Höhe der beginnenden Busbucht hergestellt werden.

Man könnte fast meinen, in Gonsenheim gibt es jemanden, dem es klammheimlich gelingt, im Stadtteil immer wieder Situationen zu schaffen, damit Radfahrer sich verkehrswidrig verhalten. So am Juxplatz, an der Weserstraße, Oranienstraße, an diagonal benutzten Pfaden durch Grünflächen und an vielen Stellen mehr. Offenbar mit Erfolg, denn schon jahrelang ist das so erzwungene Fehlverhalten von Radfahrern zu beobachten. Dieses verkehrswidrige Verhalten wird zum Verhängnis, wenn es zu einem Konflikt oder Unfall mit Dritten kommt. Dann müssen sich Radfahrende rechtfertigen oder verantworten, warum sie – in diesem Fall an der Haltestelle - nicht abgestiegen sind.

Auch die Belehrung, man hätte doch auf der anderen Seite fahren müssen, kommt in der Regel nicht gut an, weil sie an Hauptstraßen stets mit Umwegen, gefährlichen Querungen oder Zeitverlusten verbunden ist. Erst recht nicht, wenn dort auch kein Radweg vorhanden ist (z.B. Breite Straße, Elbestraße, Weserstraße). Eine Häufung solcher (Konflikt-)Stellen im täglichen Wegenetz macht das Radfahren unattraktiv. Autofahrer müssen ihr Fahrzeug nicht schieben.

Der Beseitigung von Mängeln, die zwangsläufig ein verkehrswidriges Verhalten nach sich ziehen, sollte die Stadt Mainz deshalb eine hohe Priorität einräumen, selbst wenn es sich um kurze Abschnitte handelt wie eine Blockade durch einen zu überwindenden Haltestellenwartebereich.

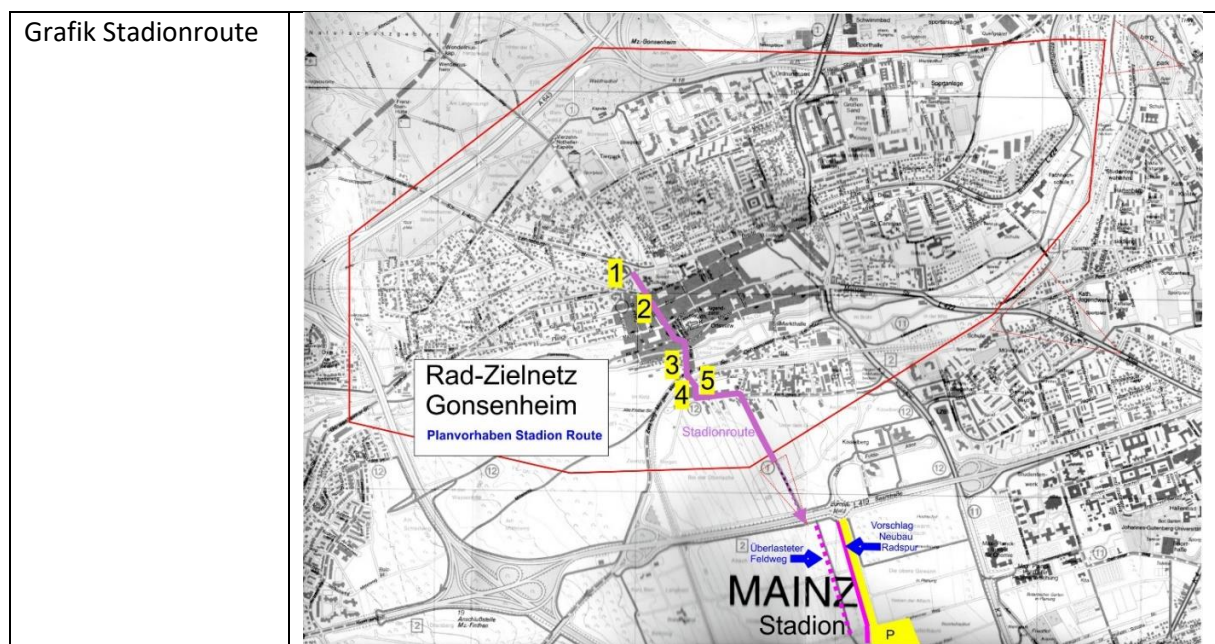
In diesem Zuge sollte auch eine weitere Wegebeziehung verbessert werden: Radfahrende, die vom Einkaufszentrum oder aus Mombach kommen, biegen hier links ab in die Straße Am Großen Sand. Wer nicht zur Hochhaus-Siedlung ELSA weiterfahren muss, meidet die Weiterfahrt auf der stärker befahrenen Straße An der Krimm und biegt in das „Fliegerviertel“ ein. Über die Kurt-Schumacher-Straße geht es in Richtung Juxplatz/ Kapellenstraße über schwächer befahrene Straßen und Wohnwege.

Deshalb wird vorgeschlagen, noch vor der Mittelinsel einen Linksabbieger nur für Radfahrende einzurichten, der zum „Fliegerviertel“ führt. Für den Kfz-Verkehr ist das Linksabbiegen an dieser Stelle nicht zulässig, da es eine entgegengesetzte Einbahnstraße ist. Für Radfahrer kann so eine für alle Verkehrsteilnehmer sichtbare Aufstellfläche beim Abbiegevorgang geschaffen werden.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Radweg wird benutzbar, ohne sich verkehrswidrig verhalten zu müssen, Verbesserung Abbiegesituation
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	

3.3.8 Stadionroute

Sie beginnt am Juxplatz und führt über die Budenheimer Straße, An der Oberbrücke und An der Fahrt zum Gewerbegebiet Hemel, von wo der Wirtschaftsweg Am Grasweg bis zur Unterführung Saarstraße abknickt. Von dort aus geht dieser weiter am Stadion vorbei zum Gutenberg-Center an der Haifa Allee (Bretzenheim). Auch die Stadionroute ist als Nord-Süd-Trasse mit 1,6 km relativ kurz. Man braucht bei je 10m Steigung bzw. Gefälle nur 5 Minuten, um bis zur Unterführung des Wirtschaftsweges an der Saarstraße zu kommen.



StR Nr. 1 Routenverlauf, Start am Juxplatz

Wie bei den anderen Routen auch, ist der Routenverlauf durch Wegweisung und Bodenmarkierungen bis hin zur Unterführung Saarstraße sichtbar kenntlich zu machen.

Schon am Start der Route am Juxplatz sind darüber hinaus Maßnahmen notwendig, die allerdings im Kapitel 3.3.2 Juxplatz und Kapitel 3.3.4 Schulroute bereits beschrieben sind.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Routenorientierung und Netzbildung
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	

StR Nr. 2 Deckschicht Budenheimer Straße

Die Deckschicht der Budenheimer Straße ist im Allgemeinen noch tauglich. Richtung Mainzer Straße häufen sich jedoch Risse. Teilweise verursacht durch Kanalarbeiten oder andere Ausbesserungsmaßnahmen. Gerade talwärts ist das Schnellfahren möglich. Die vorhandenen Deckschäden bilden ein höheres Unfallrisiko.

Empfohlen wird das Aufbringen einer neuen Deckschicht, zumindest am Rand der Fahrbahn im Bereich der Radnutzung.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Mehr Komfort, Verringerung der Sturzgefahr
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	

StR Nr. 3 Radler Ampel An der Oberbrücke zur Querung Zwanzig-Morgen-Weg (K16)

Das kurze Stück an der Oberbrücke endet vor der K16 Am Zwanzig-Morgen-Weg. Der Großteil der Radfahrenden fährt geradeaus weiter über den Bahnübergang zum Gewerbegebiet Hemel.

Eine Fußgängerampel ist auf der Ostseite bereits vorhanden. Wer auf der anderen Seite fährt, muss einen Umweg in Kauf nehmen oder risikoreich die Straße queren. Deshalb sollte hier durch eine Furt und mit zusätzlichen Masten an der Querungsstelle am Ortsrand für Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs gesorgt werden.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Erhöhung Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss verbessern
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	

StR Nr. 4 Am Wochenende „Autofrei Spaß dabei“

Wie auf der Bretzenheimer Route mit Abzweig Stadion muss auch vom Westteil des Stadtteils zunächst das Gewerbegebiet Hemel durchfahren werden, um zu den Feldern zwischen Bretzenheim und Lerchenberg/ Drais zu gelangen oder weitere Ausflugsfahrten in die rheinhessische Landschaft unternehmen zu können. Gleiches gilt für Bewohner aus Finthen, die von der Gonsbachtalroute her auf die Stadionroute kommen.

Das Gewerbegebiet wird gut über die breite Straße Am Sägewerk an das überörtliche Straßennetz angebunden (Koblenzer Straße). Der Großteil der Erschließung wird hierüber abgewickelt. Eine zweite Erschließung zum alten Ortskern und nach Drais über den Bahnübergang ist für den Autoverkehr als Alternative bei manchen Verbindungen nützlich, aber außerhalb der betrieblichen Arbeits- und Öffnungszeiten entbehrlich. Mögen die Wegeverbindungen für den Kfz-Verkehr zum Erreichen der Betriebe von Montag bis Freitag noch vertretbar sein, so sollten am Wochenende diese Zufahrten der Naherholung vorbehalten sein.

Deshalb wird – wie schon für die Straße Im Niedergarten - vorgeschlagen, den Bereich des Bahnübergangs samstags und sonntags für den Kfz-Verkehr zu sperren (ggf. auch in Ferienzeiten). Ziel ist es, an diesen Tagen auf dieser Route möglichst viele Autofahrten im Kfz-Verkehr zu vermeiden oder sie auf breitere und mit besseren Sichtverhältnissen ausgestattete Straßen zu verlagern. Damit die Naherholung möglichst nahe an der Haustür beginnt, Kinder eigene Mobilität erlernen können. Entlastet werden soll dabei auch die Straße an der Oberbrücke, die am Wochenende stark von Radfahrenden der Gonsbachtalroute und der Hiwwelroute frequentiert wird.

An dieser abgelegenen Stelle des Stadtteils werden Verkehrsschilder erfahrungsgemäß allein nicht ausreichen, um die Anordnung durchzusetzen. Eine flankierende Information der Anliegerbetriebe wird die Akzeptanz sicher erhöhen, aber möglicherweise immer noch nicht das verkehrswidrige Befahren verhindern.

Da versenkbare Poller bei Bau und Betrieb technisch aufwendig einzurichten sind und im ungünstigsten Fall störungsanfällig sind, wird die Anlage einer Blitzeranlage, auf die ggf. schon bei den Verkehrsschildern hingewiesen werden kann, zur Unterbindung der Fahrtbeziehungen empfohlen.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Anreize zum Radfahren in der Freizeit geben, Erlernen des Radfahrens im Umfeld der Bebauung, Erhöhung der Verkehrssicherheit
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	Information der Betriebe und Einrichtungen der Gewerbebetriebe
6	Sonstige Hinweise	Vorbild ist eine Blitzer-Anlage in Wiesbaden im Europaviertel, bei der die Buslinie 18 einen Abschnitt durchfahren darf, aber der allgemeine Kfz-Verkehr dort nicht passieren darf.

StR Nr. 5 Bordabsenkung

Aus der Gegenrichtung kommend in Richtung Alter Ortskern Gonsenheim, wurde am Abzweig zum Bahnübergang an der Straße An der Fahrt aus unbekanntem Gründen ein Bordstein eingerichtet. Dieser erschwert nicht nur die Orientierung, sondern erhöht das Sturzrisiko beim Radfahren während des Abbiegevorgangs. Wieder einmal ein kleiner Vorteil für die Autonutzung, der nicht nötig wäre.

Durch die Kombination mehrerer kleiner baulichen Maßnahmen kann der Komfort beim Radfahren erhöht werden. Vielleicht mehr unbewusst als bewusst wird so der Radkomfort erhöht. Die Beseitigung von Mängeln und Störungen machen das Radfahren nach und nach attraktiver. Der Ausflug mit dem Rad wird für die ganze Familie möglich. Kleine Kinder können selber fahren. Der Pegel bei der Entscheidung Radtour oder Autofahrt verschiebt sich leicht, ist aber im Zusammenhang mit dem Ausbau des Gesamtnetzes auf Dauer wirkungsvoll.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Komforterhöhung, Reduzierung Sturzgefahr beim Abbiegen
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	

StR Nr. 6 Separater Radweg an Eugen-Salomon-Straße (außerhalb Gonsenheim)

In Kapitel 2.3 Der Weg zu den 05ern und nach Bretzenheim wurden die Erschwernisse beschrieben, insbesondere die beengte Situation auf dem Feldweg zwischen der Opel-Arena und der Unterführung der Saarstraße, auf der sich Fußgänger und Radfahrer gegenseitig behindern.

Empfohlen wird daher eine zusätzliche Radspur, die allein dem Radverkehr vorbehalten sein sollte und nach Spielschluss die Rückfahrt entspannter und gefahrloser macht. Da in dem landwirtschaftlich sensiblen Bereich – außer der üppigen Autozufahrt – sich vermutlich keine neue Trasse für den Radverkehr durchsetzen lässt, bietet sich für den Neubau nur eine bestehende Brachfläche neben der Straßenzufahrt an (Westseite Eugen-Salomon-Straße). Nach Spielschluss stauen sich die wegfahrensden VIP-Autos auf der Ostseite, so dass die Abgase-Wolke nur wenig stören dürfte. Dafür könnten Radfahrer die Strecke bis zur Unterführung Saarstraße schnell und ohne Konflikte mit dem Fußgängerverkehr überbrücken. Mit dem Aufstellen entsprechender Hinweisschilder und der Information der FSV-Fans sollte sichergestellt werden, dass Fans, die mit dem Rad kommen, einen separaten Weg bis kurz vor Unterführung der Saarstraße erhalten.

Eine Verbindung zwischen Eugen-Salomon-Straße existiert bereits als Feldweg, so dass der Bau einer Radspur parallel zur Straße ausreicht. Vorsorglich sollte ein Schutz vor Parkenden Autos erfolgen (siehe Vorschlag in der Grafik oben).

Der Verlauf der Trasse ist teilweise identisch mit dem vorgeschlagenen Radschnellweg (RSW) Mainz – Ingelheim. Er sollte deshalb als Vorsorgemaßnahme für den (von Bund und Land) förderfähigen Radschnellweg mit entsprechenden Qualitätsstandards ausgestattet werden.

Konzept zur Stadionerschließung

Überhaupt wäre es nun allmählich an der Zeit zu untersuchen, wie die Erreichbarkeit des schon nicht mehr ganz neuen Stadions mit dem Fahrrad verbessert werden kann. Dazu sind alle Hauptzufahrtsstraßen einzubeziehen, um die Erreichbarkeit des Stadions im Sommer und Winter zu verbessern. Für die Standortwahl sprach sicher die gute Anbindung an das Autobahn- und mehrspurige Straßennetz, aber auch die Nähe und Erreichbarkeit zu mehreren stark bevölkerten Stadtgebieten der Stadt. Das Stadion auch ohne Auto besser erreichbar zu machen, ist eigentlich selbstverständlich. Die vorhandenen Wege waren schließlich nie dafür gebaut worden, um Massenströme eines Fußballstadions aufzunehmen und zu verteilen. Erst recht nicht für einen Bundesligaverein.

Auch die ÖPNV-Andienung könnte attraktiver und wirtschaftlicher gemacht werden.

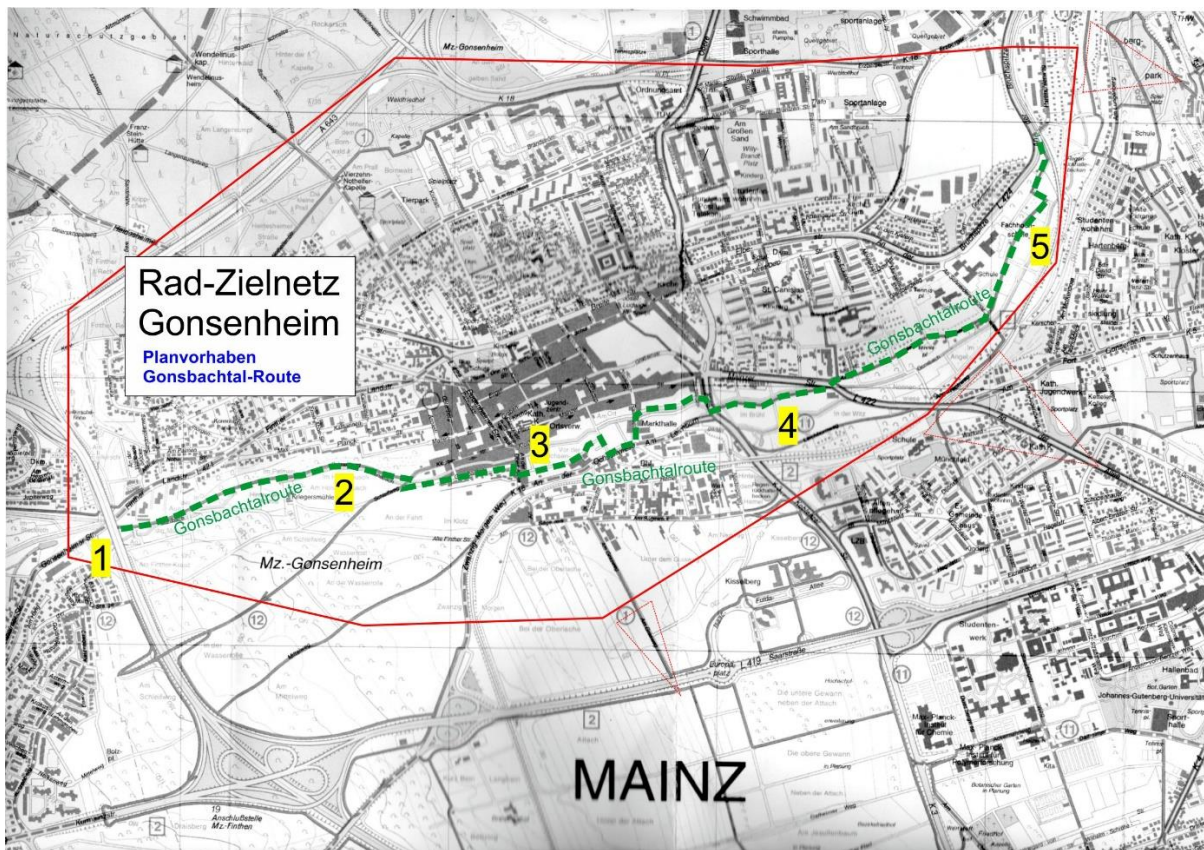
3.3.9 Gonsbachtal- und Hiwwelroute

Die Gonsbachtalroute beginnt unter der BAB-Brücke und bietet eine verkehrsarme Alternative zur Zentralroute auf dem Weg zur Innenstadt. Damit bietet sie sich als Alltagsroute für die Bewohner Finthens und für Gonsenheimer aus den Siedlungen entlang der Finther Landstraße sowie Bewohnern des alten Ortskerns an, wenn diese auf kurzem Weg zur Innenstadt oder Neustadt fahren wollen.

Die andere große Zielgruppe besteht aus den Radfahrenden, die gemütlich in ihrer Freizeit entlang dem Gonsbach radeln und sich erholen wollen. Die Route ist teilweise identisch mit der rheinhessisch ausgeschilderten „Hiwwelroute“, macht aber ab der Koblenzer Straße einen Schwenk hin zur Bahnstrecke. Die „Hiwwelroute“ soll den Tourismus in Rheinhessen fördern und führt abseits des Rheins von Bingen nach Mainz und dann weiter über Wörrstadt und Wöllstein auf insgesamt 164 km bis nach Worms,- also regelrecht kreuz und quer durch Rheinhessen. So auch in Mainz.

Die Gonsbachtalroute, ist mit 4,52 km die zweitlängste Route, verbunden mit einer Fahrzeit von 15 Minuten. Stadteinwärts ist keine Steigung zu bewältigen, zumal insgesamt ein Gefälle von 60m vorliegt.

Grafik Gonsbachtalroute



GR Nr. 1 Entree unter BAB Brücke

Im Westen beginnt die Gonsbachtalroute als Abzweig von der Finther Landstraße versteckt unter einer Autobahnbrücke. Der Anblick für die auch als regional ausgeschilderte Freizeitroute in Gonsenheim ist an dieser Stelle unauffällig und darüber hinaus wenig einladend. Ist die Zufahrt an der Ortsgrenze stets eine Visitenkarte für den an sich sehenswerten Stadtteil Gonsenheim, auf den wir Bewohner doch eigentlich stolz sind, so ist hier einiges gründlich schiefgelaufen.

Hier bedarf es aufgrund der abschüssigen Lage zum einen einer guten Wegweisung zum Abzweig ins schöne Gonsbachtal. Zum anderen sollte der Zufahrtsbereich neugestaltet werden. Aus der Stelle unter der Autobahnbrücke lässt sich zwar kein Schmuckstück machen, aber für eine Verschönerung gibt es noch viel Potential. Schließlich eignet sich eine wettergeschützte Stelle auch für einen Halt bei Regen. Die Stelle markiert auch den Beginn des Radwege-Zielnetzes in Gonsenheim, so dass eine Info-tafel durchaus nützlich wäre. Eine kleine Raststätte ist somit nicht verkehrt. Auch der Deckenaufbau für den beginnenden Geh- Radweg sollte verbessert werden. Das Parken mit dem Auto sollte unterbunden oder geordnet werden.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Bessere Orientierung zum Auffinden der Route , Komforterhöhung
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	Anlage einer kleinen Raststätte und Orientierungspunkt als Entzree des Stadtteils

GR Nr. 2 Radfahrgeeigneter Deckenaufbau, Palmenweg zwischen BAB-Brücke und Gonsbachstraße

Der Palmenweg mit unmittelbarem Blick auf den Gonsbach wird von Spaziergängern und Radfahrern gleichermaßen gern genutzt. Radfahrende erleben gut befahrbare Abschnitte (asphaltiert oder gute Befestigung) und unzumutbare Streckenabschnitte, bei denen Unebenheiten, Pfützen und kleine Steine Angst um das Rad und die eigene Sicherheit machen können (vor allem der Bereich unweit der Brücke Klosterstraße). Um den Freizeitgenuss erleben zu können, sollte ein alltagstauglicher, radfahrgeeigneter Deckenaufbau durchgängig hergestellt werden.

Auch die Führung am Abzweig an der Gonsbachbrücke sollte besser als nur durch die angebrachten kleinen Schildchen erfolgen. Des Weiteren sollte ein Hinweisschild die Verbindung zur Route Alte Hauptstraße aufzeigen.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Komforterhöhung, Reduzierung Sturzgefahr beim Fahren
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	

GR Nr. 3 Orientierung im Ortskern durch Bodenmarkierungen

Wer einmal versehentlich einen Routenabzweig übersehen hat, ärgert sich in der Regel über den gefahrenen Umweg und muss dann erst einmal seinen Standort suchen. Auf diesem Abschnitt besteht ein besonders hohes Risiko, sich zu verfahren. Der Zick-Zack-Kurs durch die Bebauung des alten Ortskerns und den Gonsbach-Wiesen bedarf insbesondere im Straßenraum einer klaren Führung. Die bestehenden Schilder sollten deshalb durch Bodenmarkierungen auf der Fahrbahn ergänzt werden.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Verbesserung der Orientierung
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	

GR Nr. 4 Radfahrgeeigneter Ausbau des Feldweges zwischen Koblenzer und Mainzer Str.

In der (in dieser Studie als Hintergrundbild genutzten) offiziellen Radwegkarte der Stadt Mainz ist dieser Abschnitt mit grüner Linie als „Radweg“ eingetragen. Im Gegensatz zu der an der Koblenzer Straße abzweigenden „Hiwwelroute“ bleibt die Strecke nahe am Bachlauf des Gonsbaches und stellt auch für den Alltagsverkehr eine kurze, aber autoverkehrsfreie Alternative zur Mainzer Straße dar. Zum Beispiel auf dem Weg vom alten Ortskern über die Neustadt zur Innenstadt. Im heutigen Zustand ist der landwirtschaftliche Weg aufgrund der schlechten Wegstrecke nicht zu empfehlen.

Empfohlen wird die Herstellung eines radfahrgeeigneten Deckenaufbaus. Der radfahrgeeignete Aufbau hätte eine Länge von ca. 400m. Das Umfeld spricht für die Ausführung als wassergebundene Decke. Die gut sichtbaren Treckerspuren weisen jedoch auf eine intensive landwirtschaftliche Nutzung hin, so dass die Aufwendungen zum Erhalt möglicherweise höher sind als bei einer Asphalt-Deckschicht.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Komforterhöhung, Schaffung einer Direktverbindung entlang des Gonsbaches
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	

GR Nr. 5 Bordabsenkung An der Nonnenwiese und Deckenaufbau

Die Neugestaltung des Einmündungsbereiches an der Mainzer Straße, Höhe Gonsbachbrücke wird in der Uniroute beschrieben, siehe Kapitel 3.3.1 Uniroute.

Die Straßenführung der Straße An der Nonnenwiese weist am nächsten Abzweig einen für Radfahrende unschönen Bordstein auf, der wegen der Sturzgefahr beseitigt werden sollte. Dieser Streckenabschnitt bis zum Bahnübergang ähnelt in der Bodenbeschaffenheit dem ersten Abschnitt der Route zwischen BAB-Brücke und der Klosterstraße. Ein kurzer Streckenabschnitt in der Nähe des Bahnübergangs wurde jüngst mit einer Aufschüttung versehen, die schlicht mit Fahrrädern unbefahrbar ist. Prompt finden sich Spuren einer Umfahrung der unpaszierbaren Stelle.

Vorgeschlagen wird die Herstellung einer radfahrgeeigneten Decke, sei es asphaltiert oder gut befahrbare wassergebundene Decke auf ca. 500m.

1	Zeitliche Realisierbarkeit in 3 Stufen (planerisch und baurechtlich realisierbar)	Kurzfristig möglich, Zeitraum 2020 – 2022
2	Größenordnung Ausgaben	Gering, < 100.000 €
3	Wirkungsgrad für Radverkehr	Komforterhöhung Verkehrsfluss
4	Hemmnisse, Schwierigkeiten	
5	Intensive Bürgerbeteiligung & Konsenssuche?	entfällt
6	Sonstige Hinweise	

3.3.10 Sonstige Maßnahmen abseits der Routen

Auch außerhalb des vorgeschlagenen Routennetzes gibt es Passagen mit kleineren und größeren Mängeln. Eine vollständige Erfassung und Auflistung aller verbesserungswürdigen Stellen sind im Rahmen dieser Studie nicht beabsichtigt und auch nicht mit angemessenem Aufwand leistbar. Vielleicht kommen von den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen der Diskussionen zu diesem Konzept weitere Hinweise, die für eine Aufnahme in das Radkonzept und vor allem für die Stadtverwaltung nützlich sind.

Weitere Einzelvorhaben wie z.B. Mängelbeseitigung an der Wendeschleife Oranienstraße

Als Beispiel sei auf einen gemeinsamen Wohn-, Geh- und Radweg verwiesen, der parallel zur Straße Am Sportfeld führt. Er bildet von der Kurt-Schumacher-Straße aus im Stil eines Schleichweges eine abseits und gut befahrbare Strecke in Richtung Grünanlage oder Tierpark/ Friedhof an der Kirchstraße. Trotz StVO-Beschilderung gelangt man am Wendepunkt Oranienstraße zu einer Engstelle, bei der mal wieder die Weiterfahrt unterbrochen werden muss. Bei der Ausführung der Wendeschleife wurden die Belange von Fußgängern und Radfahrern komplett missachtet. Fehler können natürlich immer passieren. Aber warum wurde dieser unhaltbare Zustand jahrzehntelang nicht korrigiert?

Ebenso die Anlage eines Fahrradstreifens in der Weserstraße zwischen Mainzer Straße und Herrweg. Das hohe Kfz-Aufkommen erfordert bergauf eine klare Trennung der Fahrspuren Kfz und Rad.

Beseitigung mangelhafter „Radwege“ (sog. Andere Radwege)

Ein Ärgernis bilden auch die historischen Überbleibsel der sogenannten „anderen Radwege“, die z.B. in der Lennebergstraße und Elbestraße noch vorhanden sind. Diese weisen nicht nur unzureichende Standards in Bezug auf Breiten, Sicherheitsabstand und Radwegende auf, sondern sind in Bezug auf die Wegeoberfläche in die Jahre gekommen. Bessere Fahrbahndecken und schlechte Radwegdecken bilden keine gute Grundlage, den Radverkehr attraktiver zu machen. Auch wenn die Radweg-Benutzungspflicht auf dieser Art von „Radwegen“ per StVO seit Jahren aufgehoben ist, zeigen unliebsame Erfahrungen, dass Autofahrer immer noch gern die auf der Fahrbahn fahrenden Radfahrer verbal darauf hinweisen, sie mögen doch lieber den Radweg nutzen. Radfahrer werden insbesondere von bestimmten Menschen, die noch dem Slogan „Freie Fahrt für freie Bürger“ anhängen, als störende Elemente empfunden. Diese Verhaltensweisen führen zu Stress und mindern die Freude am Radfahren.

Gleiches gilt für Konflikte mit Fußgängern. Wenn ein ohnehin nicht breiter Gehweg durch das Aufmalen einer Radspur noch schmaler wird, bleibt kaum noch Platz zum Gehen übrig. Als Beispiele sei auf die Lennebergstraße, Breite Straße zwischen Juxplatz und Jahnstraße und die Elbestraße hingewiesen. Empfohlen wird die Beseitigung der sogenannten „anderen Radwege“ und eine „Rückgabe“ der Flächen an den Fußgängerverkehr.²⁶

Intensive Öffentlichkeitsarbeit: Radwegenetz bekannt machen

Bauliche Verbesserungen sind die eine Sache, um den Radverkehr attraktiver zu machen. Sie müssen aber auch wahrgenommen werden. Das werden sie natürlich nicht, wenn mehrere Jahre zwischen den einzelnen baulichen Projekten liegen. Oder wenn isolierte Maßnahmen umgesetzt werden, deren Zu-

²⁶ So konsequent wie möglich sollte auch das legale oder tolerierte Parken auf Gehwegen eingeschränkt werden. Mobilität für Alle ist ein Ziel, von dem vor allem der Fußgängerverkehr noch weit entfernt ist.

sammenhang sich nicht erschließt. Stillstand und Mängelverwaltung signalisiert psychologisch immer eine fehlende Wertschätzung.

Für die Wahrnehmung förderlich ist sicherlich die physische Sichtbarkeit im Straßenraum, insbesondere die der rot leuchtenden Bodenmarkierungen. Aber auch das Begreifen der Netzzusammenhänge durch Aufstellen von Infotafeln mit den Radrouten, ggf. ergänzt durch Hinweise und Anekdoten zur Gonsenheimer Geschichte, sollte durch öffentlichkeitswirksame Aktionen flankiert werden.

Insgesamt werden 8 Standorte für Infotafeln vorgeschlagen. Sie sind in der nachfolgenden Grafik abgebildet.

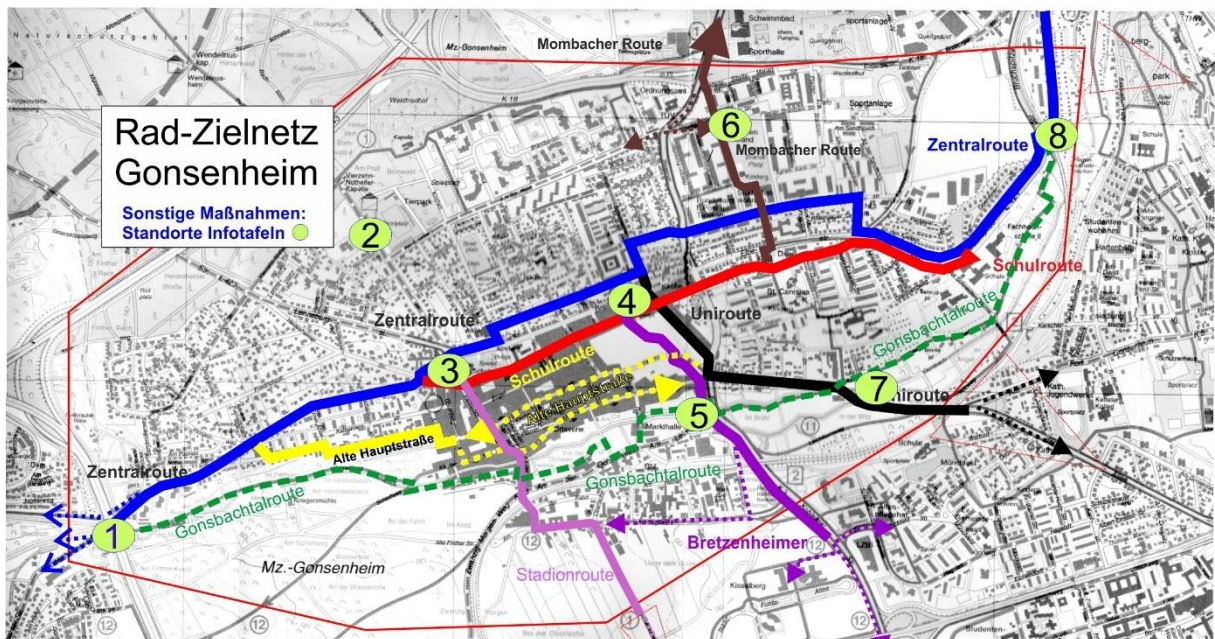
Sinnvoll sind Standorte am Rande des Stadtteils, um von auswärts kommende auf den Beginn des Gonsenheimer Radwegenetzes hinzuweisen:

- Finther Landstraße unter BAB-Brücke (aus Richtung Finthen, Wackernheim).
- Kapellenstraße (Budenheim, Rheingau)
- Bahnübergang Gonsbachterrassen (aus Neustadt, Innenstadt)
- Mainzer Straße, Gonsbach, An der Nonnenwiese (Hartenberg)
- Am Springbrunnen Koblenzer Straße, Am Leichborn (Bretzenheim)

Eher stadtteilbezogene Standorte mit hoher Frequentierung sind:

- Juxplatz
- Wilhelm-Raabe-Straße, Breite Straße
- Willy-Brandt-Platz, Bgm.-Alexander-Straße

Grafik Favorisierte Standorte für Infotafeln



Die Attraktivität und das subjektiv erlebte Vergnügen beim Radfahren hängen aber auch in nicht unerheblichem Maße von weichen Faktoren ab:

- Ist die Entstehung des Radroutennetz weit genug gediehen und als solches erkennbar?
- Falls ja, wie bekannt ist das Radwegnetz bei den Bewohnern im Stadtteil?

- Werden die hergestellten Routen angenommen, so dass sich ein selbst verstärkender Effekt der Nutzungshäufigkeit bildet?
- Wo ist ein Nachbessern nötig oder ein Routenverlauf zu überdenken?
- Je mehr Radfahrer auf der Strecke fahren, desto mehr werden sie beachtet und sind selbstbewusster unterwegs. Führt das zu einem besseren Miteinander zwischen den Verkehrsteilnehmern?
- Welche entstandenen Nachteile für andere Verkehrsteilnehmer müssen ausgeglichen werden?

Eine aktive, breite öffentliche Diskussion zum geplanten Radwegenetz trägt sicherlich viel zur künftigen Nutzung der Routen bei. Ebenso offizielle Informationsveranstaltungen, Bekanntmachungen und Informationsmaterialien der Stadtverwaltung und der städtischen Gremien einschließlich des Ortsbeirates. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Grundnetzes in 2022 sollten alle Gonsenheimer Haushalte ein Informationsblatt mit einer Karte des Radnetzes und Hinweisen auf weitere Planungsschritte erhalten. Auch an Stadtteilstellen können thematische Schwerpunkte gesetzt werden. Warum nicht stolz die Realisierung eines stadtteil-eigenen Radnetzes feiern?

Wichtig für den Erfolg ist die Dauerhaftigkeit der öffentlichen Diskussion in Verbindung mit einer sukzessiven Verbesserung des Netzes. Eine Verwässerung oder eine sich lang hinziehende Umsetzung fördert Missmut und Resignation, selbst bei den interessierten Kreisen.²⁷

Die im Vergleich zum Straßenbau oft kleinen Projekte für den Ausbau des Radwegenetzes schürt die Erwartungshaltung der schnellen Umsetzbarkeit. Eine kleckerhafte und in der Qualität inkonsequente Realisierung sollte vermieden werden. Der Großteil der Vorhaben sollte innerhalb von 2 Jahren umgesetzt werden. Werden zeitgleich die mittelfristigen Maßnahmen planerisch und baurechtlich angegangen, steigt der Glaube an den Erfolg und die Beliebtheit in der Gesamtbevölkerung. Das Motto „Gonsenheim setzt aufs Rad“ wird dann für Groß und Klein, für Jung und Alt sowie Reich oder Arm erlebbar.

Mit einem radtauglichen Netz von 20km Länge wäre dann eine wichtige Voraussetzung für das Einleiten einer Verkehrswende geschaffen, die mehr Elemente als nur bauliche Maßnahmen umfassen muss, wenn eine Wirkung auf die langjährigen Durchschnitts-Temperaturen ernsthaft beabsichtigt ist. Der seit einigen Jahren unübersehbare Radfahrboom kann in ein dauerhaftes Verhalten münden, wenn die Maßnahmen verkehrspolitisch konsequent vom Stadtparlament mit einer klaren Mehrheit unterstützt werden. Auch wenn zum Zeitpunkt nach Realisierung des Gonsenheimer Radnetzes der Weg zur Gleichbehandlung mit dem Autoverkehr immer noch weit ist, wäre ein erstes Grundangebot zur Veränderung des Verkehrsverhaltens geschaffen.

²⁷ So hatte die schleppende Umsetzung des Radschnellweges RS1 im Ruhrgebiet prompt zu einer landesweiten Volksinitiative geführt und sollte ein mahnendes Beispiel sein. Nach Fertigstellung der ersten fünf Kilometer hatte die Stadt Essen verkündet, dass mit dem nächsten Bauabschnitt wohl frühestens in fünf Jahren zu rechnen sei. Kam in der Öffentlichkeit nicht gut an.

3.4 Sechshundsechzig Vorschläge, Prioritäten

Das unter Kapitel 3.3 Projektvorschläge Gonsenheim für die einzelnen Routen beschriebenen Vorschläge setzen sich aus insgesamt 66 Maßnahmen zusammen. Bei dem Großteil handelt es sich um bauliche Kleinmaßnahmen oder organisatorische Maßnahmen. Von den 66 Maßnahmen wurden sechs als mittelfristig (davon 4 in Gonsenheim) und zwei als langfristig umsetzbar eingestuft (beide in Gonsenheim). Die Realisierung der 58 als kurzfristig machbar eingestuften Maßnahmen (davon 55 innerhalb des Stadtteils) ergibt bereits ein durchgängig flüssig befahrbares und weitgehend komfortables Grundnetz für die wichtigsten Alltags- und Freizeitfahrten. Die damit verbundene Anlage von neuen gesicherten Querungsstellen macht das Fahren sicherer.

Räumlich liegen fünf vorgeschlagene Projekte außerhalb von Gonsenheim. Sie sind von erheblicher verkehrlicher Bedeutung für das Mobilitätsverhalten der Gonsenheimer und daher Teil des Konzeptes.

Bei der Maßnahmenart „Erneuerung“ kann ohne stichprobenhafte Bohrungen und Untersuchungen des Fahrbahnoberbaus nicht ohne Weiteres beurteilt werden, ob eine reine Instandsetzung der Deckschicht ausreicht oder eine grundlegende Erneuerung des gesamten Oberbaus durchgeführt werden sollte. Dies hat Auswirkungen auf die Höhe der Aufwendungen. Die Erneuerungsintervalle sind innerhalb eines gewissen fachlichen Rahmens weich interpretierbar²⁸. Die Festlegung muss daher im Rahmen der Projektplanung auch „finanzpolitisch“ entschieden werden.

Sicher ist auch, dass es sich hierbei mitunter um Maßnahmen handelt, die nicht immer als Folge des geplanten Radverkehrsnetzes anzusehen sind. Vielmehr sind darunter viele Mischflächen, die von verschiedenen Verkehrsarten genutzt werden und im Laufe der Jahre schadhafte wurden. Ursächlich häufig von den schwereren Fahrzeugen des motorisierten Verkehrs, insbesondere des Wirtschaftsverkehrs (Lkw, Bus, Trecker). Und sicher nicht infolge der hohen Traglast der Radfahrenden. Leider häufen sich Verdrückungen und Risse am rechten Rand der Fahrbahn in den Fahrspurbereichen der Radfahrenden.

Ebenso lässt sich über die Kostenzuteilung von Fußgängerampeln streiten. Vordergründig dient die Einrichtung von Fußgängerampeln primär den Belangen von Fußgängern. Aber selbst die Straßen mit dem höchsten Fußgängerverkehr, wie z.B. die Zeil in Frankfurt, sind diese zur Lenkung der Ströme entbehrlich. Tatsache ist, dass Errichtung und Betrieb von Ampeln ursächlich auf das hohe Verkehrsaufkommen zur Regelung des motorisierten Verkehrs zurückzuführen sind. Sie sind eine Folge des enormen Platzbedarfes und der Gefährdungen im Kreuzungsbereich. Ampeln auf freier Strecke sollen die schwächeren Verkehrsteilnehmer vor Gefahren durch die zulässige Geschwindigkeit des Autoverkehrs schützen. Ohne diesen gesetzlichen Rahmen der StVO müssten alle Fahrzeuge jederzeit stoppen können, wenn jemand zuerst die Fahrbahn/ Straße betritt. Tempo 20 wäre dann maßgebend.

Diese Maßnahmenvorschläge sind daher nur teilweise als Folge einer Radnetzplanung anzusehen, sondern fallen unter die Rubrik überfällige Erneuerungsmaßnahme. Hierzu gehört zum Beispiel auch der Straßenzustand von Elbestraße, Budenheimer Straße und Finther Landstraße.

Kurzfristig umzusetzende Maßnahmen

Zu den routenbezogenen Maßnahmen kommen drei weitere kommunale Aufgabenfelder hinzu, die den gesamten Stadtteil oder die Ebene der Stadt Mainz betreffen. Dazu gehört die Wegweisung in

²⁸ Wer in England unterwegs ist, wird den Zustand der Straßen in Deutschland zu schätzen lernen.

Verbindung mit einer fahrbahnbezogenen Farbmarkierungen, die Anlage von kleinen Raststätten, das Aufstellen von Infotafeln und eine stadtteilbezogene oder gesamtstädtisch orientierte Öffentlichkeitsarbeit.

Drei weitere Maßnahmen zur kurzfristigen Umsetzung liegen außerhalb der Gemarkung Gonsenheims, betreffen aber Hauptziele der Gonsenheimer Bewohnerschaft.

1. UR 7 Grundhafte Erneuerung An der Allee
2. UR 8 Einrichtung einer Fahrradspur Saarstraße/ Binger Straße/ Alicebrücke auf der Nordseite (Planfall 1). Hier handelt es sich um eine (provisorische) Abmarkierung einer Fahrradspur im Vorgriff auf den späteren Ausbau zu einer Radschnellweg-Trasse. Neben Markierungsarbeiten sind hierzu kleinere bauliche und ggf. signaltechnische Anpassungen im Kreuzungsbereich erforderlich. Zudem sollte eine Absicherung zur Kfz-Fahrbahn hin erfolgen.
3. StR 6 Neubau eines Radweges an der Eugen-Salomon-Straße (ggf. abschnittsweise als Vorsorgemaßnahmen für den Radschnellweg Mainz – Ingelheim).

Bei den unter kurz- und mittelfristig beschriebenen Routenvorschlägen zur Innenstadt handelt es sich bei Planfall 1 um einen pragmatischen und wenig kostenintensiven Vorschlag, bei dem weitgehend auf die Qualität vorhandener Fahrspuren zurückgegriffen wird. Der provisorische Charakter stellt die Nutzbarkeit als Radweg her, so dass eine höhere Potentialabschöpfung zu erwarten ist. Für die Leichtigkeit und Leistungsfähigkeit des Radverkehrs entsteht ein spürbarer Qualitätssprung.

Mittelfristig umzusetzende Maßnahmen

Folgende Maßnahmen innerhalb von Gonsenheim werden als mittelfristig eingestuft:

1. ZR 7 Punktuelle Neugestaltung der Gerhart-Hauptmann-Straße auf Grundlage eines Parkraumkonzeptes für das Ortszentrum Breite Straße (primär städtebauliche Gründe, Aufenthaltsqualität Anwohner, aber verkehrlich den Fuß- und Radverkehr stützende Maßnahmen)
2. Jp 2 Juxplatz, Ausbau im Bestand (ursächlich verkehrliche Optimierung)
3. UR 3 Neubau eines kurzen Radweges Westseite Weserstraße / Kurt-Schumacher-Straße als Lückenschluss
4. UR6 Gehweg Mainzer Straße außerorts zwischen Gonsbach und Bahnübergang (alternativ Umwidmung der Straße)

Außerorts werden für die mittelfristige Umsetzung vorgeschlagen:

1. UR9 Ausbau des provisorischen Radweges auf der Nordseite zu einem baulich regelkonformen Radschnellweg. Des weiteren Ausbau des Zweirichtungsradschneidweges auf der Südseite der Saarstraße/ Binger Straße/ Alicebrücke (Planfall 2)
2. UR 10 Schaffung einer Rad-Verbindung vom Münsterplatz zur Großen Langgasse über Schillerstraße/ kleine Langgasse

Der Radschnellweg sollte aufgrund der Talfahrt richtungsbezogen getrennt errichtet werden (talwärts 2,80m/ 0,30 Mittelstreifen/ 2,40m Spur bergauf). Im Hinblick auf eine Verkehrswende sollte der Radschnellwegabschnitt bis Ingelheim oder gar Bingen schnellstmöglich verlängert werden. Und zwar unter Beachtung der von Bund und Land vorgegebenen Regularien zur Förderung von Radschnellwegen und dessen Standards und Qualitätsmerkmale.

Nutznieser eines Radschnellweges entlang der Landesstraße mit Brücke über die Autobahn wären auch die Mainzer Stadtteile Finthen und Drais.

Langfristig umzusetzende Maßnahmen

Langfristig umzusetzende Vorschläge aus Gonsenheimer Sicht

1. ZR 11 Umbau der Kreuzung Weserstraße / Canisiusstraße (aus städtebau- und verkehrlichen Gründen)
2. Jp 3 Neugestaltung des gesamten Bereiches Juxplatz/ Kirchstraße/ Heidesheimer Straße (aus städtebau- und verkehrlichen Gründen)

Langfristig von Bedeutung für Gonsenheim sind zudem systematische Verbesserungen von Routen in der Neustadt auf dem Weg zur Innenstadt. Sowie ein durchgängiger Ausbau der Veloroute Rhein / Rheinradweg mit den beschriebenen Standards einer Rad-Direktverbindung zumindest zwischen Budenheim und Mainz- Laubenheim.

Tabelle Prioritäten und räumliche Verteilung

Anzahl Maßnahmen						
Räumliche Zuordnung	Kurzfristig	Vorhaben	Mittelfristig	Vorhaben	Langfristig	Summe
In Gonsenheim	55		4	ZR 7 Neugestaltung Gerhart-Hauptmann-Str.	2	61
		Jp2 Juxplatz				
		UR3 RW Weserstraße				
		UR6 Gehweg Mainzer Straße oder Umwidmung				
Außerhalb des Stadtteils Gonsenheim	3	UR7 Erneuerung des Radweges (RW) An der Allee	2	UR9 Neubau Radschnellweg Mainz – Ingelheim	0	5
		UR8 Interims-Radspur Saarstr./ Bingerstr./ Alicebrücke		UR 10 Radverkehrsanlage Münsterplatz/ Schillerstraße/ Kleine Langgasse		
		StR 6 Neubau – Radweg Eugen-Salomon-Straße				
Summe	58		6		2	66

Die einzelnen Vorschläge sind in den nachfolgenden Tabellen auf den nächsten Seiten in einer Übersicht dargestellt.

Tabelle Maßnahmen in der Übersicht, Teil 1

	Route	Nr.	Priorität	Ort	Maßnahmenart
1	Zentralroute	ZR 1	kurzfristig	Ortsgrenze BAB-Brücke, Finther Landstraße	Neubau Geh-/Radweg 30m mit Querungsstelle (markiert)
2	Zentralroute	ZR 2	kurzfristig	nördl. Finther Landstraße/ Viermorgenwege	Anbringen eines StVO-Zusatzschildes
3	Zentralroute	ZR 3	kurzfristig	Südl. Finther Landstraße/ Heidesheimer Straße	Anbringen eines StVO-Zusatzschildes
4	Zentralroute	ZR 4	kurzfristig	Kirchstraße zw. Breite Str. und Gerhart-Hauptmann-Straße	Bordabsenkung, Markierung der Führung im Abbiegebereich
5	Zentralroute	ZR 5	kurzfristig	Gerhart-Hauptmann-Straße	Beseitigung Parkmarkierungen
6	Zentralroute	ZR 6	kurzfristig	Schulstraße bis Gerhart-Hauptmann-Straße	Planungsleistungen, Erstellung eines Parkraum-Konzeptes
7	Zentralroute	ZR 7	mittelfristig	Gerhart-Hauptmann-Straße	Punktueller Neugestaltung Straßenraum nach Grazer bzw. Wiener Modell
8	Zentralroute	ZR 8	kurzfristig	Seitenstraßen der Breiten Straße	Aufstellen von ca. 20 -30 Fahrrad-Stellplätzen
9	Zentralroute	ZR 9	kurzfristig	Kurt-Schumacher-Straße, Canisiusstraße (bis Weserstraße)	Bodenmarkierungen, Deckeninstandsetzung der Canisiusstraße bis Weserstraße
10	Zentralroute	ZR 10	kurzfristig	Weserstraße/ Canisiusstraße	Schaltplan ändern, 2 Rad-Anforderungstaster Rot-Blitzer
11	Zentralroute	ZR 11	langfristig	Weserstraße/ Canisiusstraße	Umbau der Kreuzung
12	Zentralroute	ZR 12	kurzfristig	Canisiusstraße/ Weserstraße bis Am Müllerwäldchen	Bodenmarkierungen, s.u.
13	Zentralroute	ZR 13	kurzfristig	Am Müllerwäldchen/ Elbestraße	Neubau der Einmündung Am Müllerwäldchen in die Elbestraße
14	Zentralroute	ZR 14	kurzfristig	An der Bruchspitze (Karlsbader bis zum Zebra-streifen vor dem Schott-Gymnasium)	400m Grundhafte Erneuerung des bisherigen Gehweges einschl. der Parkstände zur Schaffung Zweirichtungsradweg
15	Zentralroute	ZR 15	kurzfristig	An der Bruchspitze, Carl-Goerdeler-Straße bis Gonsbachgärten/ Bahnübergang	500m Deckenerneuerung Radweg, StVO-Überwachung Parken
16	Zentralroute	ZR 16	Kurzfristig	Bahnübergang Hartmühlenweg	Raststätte, Infotafel, Markierungen, 5 Fahrrad-Stellplätze
17	Zentralroute	ZR 17	kurzfristig	Hartmühlenweg bis Mombacher Straße	Instandsetzung Deckschicht 900m,
18	Juxplatz	Jp 1	kurzfristig	Auf der Kreuzung: Spur zur Budenheimer Straße	Fahrbahnmarkierung
19	Juxplatz	Jp 2	mittelfristig	Kreuzungsmaßnahmen am Juxplatz, Ausbau im Bestand	<ul style="list-style-type: none"> - Ing.-Leistung Ermittlung der Knoten-Leistungsfähigkeit - Lichtsignalanlage Fahrradstreifen - 100m Markierung Fahrradstreifen auf Budenheimer Straße - Bau eines Gehweges an der Budenheimer Straße - Radfurt Heidesheimer Str./ Pfarrer-Grimm-Str. - Umgestaltung Außenbereich Gesundheitszentrum - LSA Kapellenstraße
20	Juxplatz	Jp 3	langfristig	Neubau Kreuzung und Platz	<ul style="list-style-type: none"> - Städtebaulich und verkehrliche Neuanlage der Kreuzung und des gesamten Juxplatzes

Tabelle Maßnahmen in der Übersicht, Teil 2

	Route	Nr.	Priorität	Ort	Maßnahmenart
21	Uni-Route	UR 1	kurzfristig	Breite Straße/ Kurt-Schumacher-Straße	Anlage einer Furt für Radler
22	Uni-Route	UR 2	kurzfristig	Weserstraße Westseite	Gehwegverbreiterung, Radfahrer frei (StVO-Anordnung)
23	Uni-Route	UR 3	mittelfristig	Weserstraße Westseite	30m Neubau Radweg
24	Uni-Route	UR 4	kurzfristig	Mainzer Straße/ Weserstraße	Fahrbahnmarkierungen zur Anlage eines Fahrradstreifens vor Knoten
25	Uni-Route	UR 5	kurzfristig	Mainzer Straße/ FGÜ Nonnenwiese	- Einfädelung mit Bordabsenkung und Fahrbahnmarkierung - Lichtsignalanlage
26	Uni-Route	UR 6	mittelfristig	Bahnübergang Mainzer Straße bis Gonsbach	Anlage eines neuen Gehweges oder Abstufung und Umwidmung der Landesstraße (nur ÖPNV und Rad)
				Außerhalb Gonsenheims	
27	Uni-Route/ Außerhalb Go	UR 7	kurzfristig	An der Allee (Hartenberg)	- Instandsetzung Deckenaufbau Verbesserung Querung durch Markierung Furt
28	Uni-Route/ Außerhalb Go	UR 8	kurzfristig	Nordseite Saarstraße, Binger Straße und Alicebrücke PLANFALL 1	- Anlage Radspur Nordseite Saarstraße, Bingerstraße und Alicebrücke - Anpassungen an Kreuzungen inklusive Signalisierungen - Tram-/ Busspuren in beide Richtungen
29	Uni-Route/ Außerhalb Go	UR 9	mittelfristig	Südseite Saarstraße, Binger Straße und Alicebrücke PLANFALL 2	- Anlage Zwei-Richtungsradweg Südseite mit Verbindung zur Oberstadt/ Kliniken zu Lasten einer Kfz-Spur stadteinwärts - Anpassungen an Kreuzungen inklusive Signalisierungen
30	Uni-Route/ Außerhalb Go	UR 10	mittelfristig	Münsterplatz, Schillerstraße, Kleine Langgasse	- Anlage Radweg in Schillerstraße, - LSA Linksabbieger in Richtung Große Langgasse für Radverkehr - Widmung der Kleinen Langgasse nur für Radverkehr
31	Schulroute	SR 1	kurzfristig	Finther Landstraße/ Heidesheimer Straße	Abbiegesituation baulich verbessern
32	Schulroute	SR 2	kurzfristig	Heidesheimer Straße/ Budenheimer Straße/ Juxplatz	Geradlinige Radfurt über die Budenheimer Straße anlegen
33	Schulroute	SR 3	kurzfristig	Schulstraße	Aufpflasterungen der Verkehrsberuhigung teilweise zurückbauen
34	Schulroute	SR 4	kurzfristig	Herrnweg/ Weserstraße	2 Rad-Anforderungstaster
35	Schulroute	SR 5	kurzfristig	Herrnweg/ Grünfläche/ A.-Delp-Str.	30m Trampelpfad radfahrgerecht ausbauen
36	Schulroute	SR 6	kurzfristig	Elbestraße EKZ bis Möldersstraße	Bordabsenkung verbessern, Fahrradspur markieren, Deckenerneuerung 300m
37	Schulroute	SR 7	kurzfristig	Grünfläche Elbestraße bis Möldersstraße	100m Aus- und Neubau Geh-Radweg zum FGÜ Möldersstraße

Tabelle Maßnahmen in der Übersicht, Teil 3

	Route	Nr.	Priorität	Ort	Maßnahmenart
38	Bretzenheimer	BR 1	kurzfristig	Breite Straße/ Wilhelm-Raabe-Straße	Einrichtung Zebrastreifen und Furt für Radfahrer
39	Bretzenheimer	BR 2	kurzfristig	Wilhelm-Raabe-Straße/ MVG-Parkplatz	Einbahnstraßenregelung prüfen, Dauermietplätze anbieten
40	Bretzenheimer	BR 3	kurzfristig	Querungsstelle Graben	Lichtsignalanlage einrichten FGÜ
41	Bretzenheimer	BR 4	kurzfristig	Fuß- und Radweg Graben/ Mainzer Straße	100m Neuanlage Geh-/Radweg
42	Bretzenheimer	BR 5	kurzfristig	Fuß- und Radweg Graben/ Mainzer Straße	Einrichtung Lichtsignalanlage FGÜ
43	Bretzenheimer	BR 6	kurzfristig	Trampelpfad in Fortsetzung Am Leichborn	40m Neuanlage Geh-/Radweg
44	Bretzenheimer	BR 7	kurzfristig	Trampelpfad Koblenzer – Im Niedergarten	10m Neuanlage Geh-/Radweg
45	Bretzenheimer	BR 8	kurzfristig	Im Niedergarten	StVO-Anordnung, Aufstellen Blitzer-Anlage
46	Alte Hauptstraße	RAH 1	kurzfristig	Gesamter Verlauf Graben und Mainzer Str.	Markierung der Route
47	Alte Hauptstraße	RAH 2	kurzfristig	Fahrradstraße Max-Planck-Straße u.a.	Markierung der Route, sowie nachrichtlich Umsetzung der Planung der Stadt MZ
48	Mombacher Route	MR 1	kurzfristig	Herrnweg/ Alfred-Delp-Straße, Weg zur Elbestr.	Markierungsarbeiten, Wegweisung
49	Mombacher Route	MR 2	kurzfristig	Elbestraße / EKZ	Markierung einer Radfurt auf der Elbestraße
50	Mombacher Route	MR 3	kurzfristig	Willy-Brandt-Platz, Bürgerm.-Alexander-Str.	Kleine bauliche Maßnahmen zur Wegeführung
51	Mombacher Route	MR 4	kurzfristig	An der Krimm, Höhe ALDI	Grünschnitt durch Eigentümer veranlassen
52	Mombacher Route	MR 5	kurzfristig	An der Krimm, Am Großen Sand	Radeinfädelung auf Fahrbahn, Linksabbiegefurt markieren
53	Stadion Route	StR 1	kurzfristig	Juxplatz bis Unterführung Saarstraße	Bodenmarkierungen
54	Stadion Route	StR 2	kurzfristig	Budenheimer Straße	300m Instandsetzung Deckschicht
55	Stadion Route	StR 3	kurzfristig	Zwanzig-Morgen-Weg	2 Radtaster
56	Stadion Route	StR 4	kurzfristig	Verbindungsstraße am Bahnübergang	StVO-Anordnung, Aufstellen Blitzer-Anlage
57	Stadion Route	StR 5	kurzfristig	An der Fahrt/ Verbindungsstr. am BÜ	Bordabsenkung
58	Stadion Route außerorts	StR 6	kurzfristig	Eugen-Salomon-Straße, Westseite	700m Neubau separater Radweg, zum Teil als Trasse Radschnellweg MZ-Ingelh.
59	Gonsbachtal Route	GR 1	kurzfristig	BAB-Brücke, Einstieg Palmenweg	Raststätte mit Infotafel einrichten, Verschönerung des Umfeldes,
60	Gonsbachtal Route	GR 2	kurzfristig	Palmenweg	600m Grundhafte Erneuerung neue Decke, 5 Rad-Stellplätze
61	Gonsbachtal Route	GR 3	kurzfristig	Alter Ortskern, Gärten	Bodenmarkierungen
62	Gonsbachtal Route	GR 4	kurzfristig	Feldweg zwischen Koblenzer u. Mainzer Str.	400m Grundhafte Erneuerung/ neue Decke (Asphalt oder wassergebundene Decke)
63	Gonsbachtal Route	GR 5	kurzfristig	Gonsbachtal in Höhe Schulen und BÜ	500m Grundhafte Erneuerung/ neue Decke (s. GR 4),
64	Wegweisung, Bodenmarkierung		kurzfristig	Gonsenheim	Beschilderung an allen Routen, Farbmarkierung Fahrbahn
65	Infotafeln, Rast.		kurzfristig	8 ausgewählte Standorte	10 Tafeln (2 Ersatztafeln), ≥ 3 neue Bänke
66	PR-Arbeit		kurzfristig	Stadtteil, Gesamtstadt,	Faltblatt Haushalte, Veranstaltungen etc.

Tabelle Übersicht Neu- und Ausbau von Radwegen oder kombinierten Geh- und Radwegen (kurzfristige Maßnahmen)

Neu- und Ausbau, Erneuerung & Instandsetzung	Ort	Länge	Nr.	Route
Neubau auf Brachfläche	BAB-Brücke Finther Landstraße/ Gonsenheimer Straße	30m	ZR 1	Zentralroute
Ausbau/ Verbreiterung im Straßenraum	Elbestraße / Am Müllerwäldchen	20m	ZR 3	Zentralroute
Grundhafte Erneuerung des Gehweges einschl. Parkstände zur Schaffung Radweg	An der Bruchspitze (Karlsbader Str. bis zum Fußgängerüberweg vor Schott-Gymnasium	400m	ZR 14	Zentralroute
Erneuerung Radweg (Instandsetzung oder grundhafte Erneuerung)	An der Bruchspitze (unten)	500m	ZR 15	Zentralroute
Neubau Geh- und Radweg	Trampelpfad in Grünfläche, Herrnweg bis A. Delp-Str.	30m	SR 5	Schulroute
Aus- und Neubau Geh- und Radweg	Verbindung A.-Delp-Straße bis Möldersstraße	100m	SR 7	Schulroute
Neuanlage Geh-Radweg	Fuß- und Radweg zwischen Graben und Mainzer Str.	100m	BR 4	Bretzenheimer Route
Neuanlage Geh-Radweg	Trampelpfad Am Leichborn	40m	BR 6	Bretzenheimer Route
Neuanlage Geh-Radweg	Trampelpfad Koblenzer Str. – Im Niedergarten	10m	BR 7	Bretzenheimer Route
Feldweg radfahrgerecht ausbauen	Koblenzer bis Mainzer Str./ Nonnenwiese	400m	GR 4	Gonsbachtalroute
Feldweg radfahrgerecht ausbauen	Gonsbachtal Höhe Schulen bis Bahnübergang	500m	GR 5	Gonsbachtalroute
Neu- Ausbau /Grundhafte Erneuerung	SUMME	2.130m		
Instandsetzung Deckschicht Radspurbereich	Canisiusstraße. Kurt-Schumacher-Str.–Weserstr.	200m	ZR 9	Zentralroute
Instandsetzung Deckschicht Radspurbereich	Hartmühlenweg bis Mombacher Straße	900m	ZR 17	Zentralroute
Instandsetzung Deckschicht Radspurbereich	Elbestraße EKZ bis Möldersstraße	300m	SR 6	Schulroute
Instandsetzung Deckschicht Radspurbereich	Budenheimer Straße, Heidesheimer Str. bis Klosterstraße	300m	StR 2	Stadion Route
Instandsetzung Deckschicht	SUMME	1.700m		

Tabelle Übersicht sonstige Planvorhaben (kurzfristige Maßnahmen)

Maßnahmenart	Zentralroute	Juxplatz	Uniroute	Schulroute	Bretzenheimer R.	Alte Hauptstr.	Mombacher R.	Stadionroute	Gonsbachtalroute
Kleine bauliche Maßnahmen	2		3	4			2	1	2
Fahrradstellplätze	20			20					10
StVO-Anordnungen, V-Zeichen anbringen, Markierungsarbeiten, Blitzer-Anlagen etc.	2		1	2	2			1	
Neue Lichtsignalanlagen	1		1		2				
Rad-Anforderungstaster (ein Paar)	1			1				1	
Zebrastreifen und markierte Radfurt einrichten	1	1			1		1		
Planungsleistungen, Parkraumkonzept	X	X		X					

Hinzu kommen Maßnahmen zur Wegweisung, Anlage von Raststätten, Infotafeln und stadtteilbezogene und überörtliche Öffentlichkeitsarbeit. Um ein Erfolgscontrolling durchführen zu können, sollten an allen Routen eine oder mehrere Dauerzählstellen eingerichtet werden. Im Sinne einer Öffentlichkeitsarbeit sollte an zwei oder drei stark frequentierten Zählstellen eine Übertragung der aktuellen Zählergebnisse auf gut sichtbare Infotafeln erfolgen (vgl. Infoheft mit Fotobeispielen aus Karlsruhe und Göttingen).

Hinweise zur zeitlichen Machbarkeit und Prioritätensetzung

Den Angaben zu den zeitlichen Einteilungen in die drei Kategorien kurzfristig/ mittelfristig und langfristig ist unterstellt, dass der entschlossene politische Wille aller politischer Gremien sowie im Einzelfall die Zustimmung des Baulastträgers bereits vorliegt. Ebenso die Schaffung der haushaltsrechtlichen Bedingungen zur Finanzierung, - auch als Voraussetzung für einen Förderantrag.

Und nicht zuletzt das Bereitstellen von ausreichenden Personalkapazitäten innerhalb der Verwaltung. Oft bilden fehlende Personalressourcen den Schwachpunkt bei der Umsetzung von Radwegen, weil die Verwaltungsstrukturen immer noch (zu) stark auf die Abwicklung des Kfz-Verkehrs ausgerichtet ist oder an falscher Stelle eingespart wurde (Stichwort Neoliberalismus und allgemeiner Personalabbau in der öffentlichen Verwaltung). Der Grundaufbau eines Radwegenetzes verlangt bekanntlich mehr Ressourcen, als eine bloße Erweiterung eines in den letzten 50 bis 70 Jahren sukzessive gewachsenen Stammnetzes. Und um diesen geht es hier.

Als „kurzfristig machbar“ ist also fiktiv der Zeitraum gemeint, bei dem die Stadtverwaltung starten kann und mit Planentwurf und Detailplanung mit einem klaren Zeitplan beauftragt wird (Priorität). Im Zeitfenster berücksichtigt ist dabei die übliche Zeitspanne, bei der das Baurecht in der Regel geschaffen werden kann (in der Regel Vorliegen des Baurechtes bzw. Entfallen der Planfeststellung). Da Radwege rechtlich zum Straßenkörper gehören, gibt es „Freiräume“, sofern die Trasse nicht insgesamt verbreitert werden muss (ggf. mit Grundstücksankauf). Im Zeitraum inbegriffen sind alle Vorhaben, bei denen eine Antragstellung, Prüfung und Bewilligung durch einen der möglichen Fördergeber Land, Bund und EU bis zum Baubeginn prinzipiell möglich ist.

Deshalb wird bei der Zeitstufe „kurzfristig“ von einem Zeitraum bis Vollendung des Jahres 2022 ausgegangen. Bei diesen entfällt meist das Prozedere der Planfeststellung.

„Mittelfristig“ realisierbar sind Vorhaben mit größeren Vorarbeiten für Planungsleistungen oder Vorhaben, bei denen eine intensivere Bürgerinformation und -einbeziehung erforderlich ist²⁹. Sie sind frühestens schon in 2022, aber prinzipiell eher 2023 bis zum Jahr 2025 machbar.

Als „langfristig“ werden Projekte bezeichnet, die tendenziell eher im Zeitraum 2025 bis 2030 Chancen auf Umsetzung haben. Dabei handelt es sich um Vorhaben, für die eine Planfeststellung oder Bebauungsplanung zur Durchsetzung in der Regel erforderlich sind.

Diese grobe zeitliche Zuordnung von einzelnen Projekten muss bei einem evtl. vorliegenden oder entstehenden Zusammenhang zu anderen verkehrlichen oder städtebaulichen Planungsprojekten neu bewertet werden und dann ggf. in andere Zeit-Kategorien wechseln. Wie bereits ausgeführt, ist eine zu-

²⁹ Das Wort Bürgerbeteiligung klingt schöner, ist aber weniger ehrlich.

sammenhängende Gesamtausführung und richtige Prioritätensetzung des Zielnetzes enorm wichtig für die Annahme und dem Ausschöpfen der Potentiale.

Deshalb sei hier nochmals auf die Dringlichkeit der Umsetzung eines Radschnellweges auf der Saarstraße/ Binger Straße hingewiesen.

Bei der Beurteilung der Dringlichkeit einzelner Projekte stellt sich die Frage der Kriterien. In der Regel werden diejenigen Projekte ausgewählt, bei denen ein hohes Aufkommen zu erwarten ist und/ oder bei denen die schlimmsten Mängel die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Das wären zum Beispiel alle Vorhaben, bei denen Radfahrer zu einem verkehrswidrigen Verhalten veranlasst werden (z.B. Breite Straße/ Juxplatz, Weserstraße Westseite, Situationen Radfahrer absteigen, mangelhafte Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen wie die Elbestraße und nicht zuletzt Querungshilfen durch neue Fußgängerüberwege und Radfurten). Oder die schlichtweg deshalb priorisiert werden, weil bei diesen die Planung am weitesten vorangediehen ist.

Vor dem Hintergrund des Aufbaus eines seit 60 Jahren überfälligen Grundnetzes in Gonsenheim erübrigt sich eine Punktebewertung der Projekte untereinander. Es gibt keine Netzlücken, die aufzufüllen sind, wenn noch gar kein Netz vorhanden ist. Es liegt nicht einmal eine Netzplanung vor, welche die Grundbedürfnisse der Radfahrenden abdeckt (Hauptziele im Stadtteil). Von daher bringt eine Reihung zwischen den Projekten wenig.

Auch deshalb basiert die dreistufige Kategorisierung primär auf die prinzipiell reale Machbarkeit. Von daher ergibt es sich von selbst, dass alle als „kurzfristig“ eingestuften Vorhaben folgende Merkmale aufweisen:

- ohne großen Planungsaufwand,
- ohne schwierige Baurechtschaffung und
- im Vergleich zum Straßenbau wenig Baukosten

Daraus ergibt sich die Folgerung, dass der Aufbau eines stadtteileigenen Radnetzes möglichst in einem Rutsch erfolgen sollte. Dann wird das Netz für die Allgemeinheit erkennbar. Auch auswärtige Radfahrende, zum Beispiel aus Finthen, Mombach oder Wiesbaden werden beim ersten Besuch des Stadtteils nach Aufbau des Zielnetzes sofort auf die Routen gelenkt und können schnell begreifen, wo sie am sichersten und radfahrfreundlichsten in unserem Stadtteil vorankommen.

Mit Realisierung der kurzfristigen Maßnahmen im Stadtteil, aber auch auf den beiden wichtigsten Haupttrouten zur Innenstadt, werden damit die am meisten nachgefragten Ziele mit dem Rad komfortabler und sicherer. Und zwar bezogen auf die Allgemeinheit und nicht beschränkt auf einzelne Milieus unserer Gesellschaft:

- Die Zufahrt zum Ortszentrum in der Achse Breite Straße/ Elbestraße sowie dem Nebenzentrum An der Krimm. Nahmobilitätswege zum Einkaufen oder Arzt und anderen Alltagswegen werden gestärkt. Viele der heutigen kurzen innerörtlichen Autofahrten sind vermeidbar und werden schon kurz nach Fertigstellung des Radnetzes abnehmen.
- Die geplanten Vorhaben erhöhen die Sicherheit auf den wichtigsten Schulweg-Strecken.
- Endlich eine sichere und weitgehend komfortable Fahrt mit dem Rad zur Mainzer Innenstadt über die schnellste Route. Sie geht einher mit der wesentlich verbesserten Erreichbarkeit wichtiger Ziele wie Universität, Stadion, Uni-Kliniken, Rheinufer, Hauptfriedhof und nahegelegenen Stadtteile wie Neustadt, Bretzenheim und Finthen. Nach Umsetzung auch der außerhalb von

Gonsenheim liegenden Vorschläge, gibt es dann erstmals Streckenabschnitte, auf denen sich schnellere und langsamere Radfahrer verkehrssicher überholen können. Oder auch mal entspannt nebeneinander fahren können. Für Wege zur Arbeit und Ausbildung steht dann eine Alternative zum Auto zu Verfügung. Nach Verlängerung des Radschnellweges auch für Finthen, den Layenhof und Drais sowie dem Vorort (Ingelheim-)Wackernheim.

Mit diesem Schritt wird der Grundaufbau des Netzes erkenn- und erlebbar. Die Zunahme und Bündelung des Radverkehrs auf den ausgewählten Strecken bewirkt in der Regel eine Eigendynamik mit einem sich gegenseitig verstärkenden Effekt.

Wenn innerhalb der Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen zeitgleich auch Prüfung, Planung und öffentliche Erörterung der mittelfristigen Projekte eingeleitet bzw. durchgeführt werden, ist die Schaffung eines radfahrgerechten Netzes innerhalb eines überschaubaren Zeitraumes in greifbarer Nähe. Von den sechs mittelfristig eingestuften Vorhaben sind aus Sicht der Anforderungen des Gonsenheimer Radverkehrs drei Projekte so dringlich, dass sie baldmöglichst umzusetzen sind:

1. Bauliche Maßnahmen am Juxplatz durch Ausbau im Bestand. Insbesondere auf den Wegebeziehungen vom Juxplatz zur Kirchstraße und Budenheimer Straße vom Juxplatz bis zur Pfarrergrimm-Straße/ Heidesheimer Straße sind die Anforderungen der Verkehrssicherheit für den Radverkehr nicht erfüllt und daher schnellstmöglich herzustellen.
2. Punktuelle Neugestaltung der Gerhart-Hauptmann-Straße unter Hilfe von Maßnahmen eines Parkraumkonzeptes. Die Verteilerfunktion der Gerhart-Hauptmann-Straße ist für den gesamten Bereich nördlich der Breiten Straße von hoher Bedeutung und zu optimieren.
3. Die vorgeschlagenen Maßnahmen an der Mainzer Straße außerorts (Gonsbach bis Bahnübergang), ... weil diese nun mal die wichtigste stadtteilübergreifende Strecke als Teil der Innenstadttroute ist.

3.5 Zum Thema Finanzierung

Nachfolgend erfolgt anhand von Erfahrungswerten bei anderen Projekten eine grobe Kostenschätzung.

Angenommen wird, dass für die vorgeschlagenen Maßnahmen ein relevanter Grunderwerb nicht erforderlich ist. Die Grundstücksverhältnisse sollten jedoch von der Stadtverwaltung im Rahmen des Straßenentwurfs geprüft werden. Sie wurden hier nicht abgefragt. Sollten doch einzelne Grundstücksankäufe nötig sein, so dürften die Ausgaben sich nicht wesentlich auf die Gesamtkosten auswirken, weil fast alle Vorschläge den Ausbau in den bestehenden Verkehrsstrassen vorsehen.

Aufwendungen für Vorschläge außerhalb des Untersuchungsgebietes wurden ebenfalls nicht berücksichtigt, da sie in anderen Stadtteilen anfallen.

Für die vorgeschlagenen, kurzfristig umzusetzenden Einzelmaßnahmen wurde folgende Kostenabschätzung ermittelt:

Tabelle Überschlägige Kostenschätzung Radweg-Zielnetz Mainz-Gonsenheim

Nr	Kurzfristige Maßnahmen Maßnahmenart	Hinweise (1)	Länge Stückzahl	Kostenansätze (mit Bandbreite)	SUMME €
1	Grunderwerb	Grunderwerb nicht oder nur in geringem Umfang erforderlich	kein	entfällt	keine
2	Neu- oder Ausbau, grundlegende Erneuerung, -> asphaltierter Radweg zum Teil im Bestand	Von Baugrundgutachten (5.000-15.000 €), Erdbau, Oberbau bis Ausstattung, („all inklusive“)	1.230 m unterschiedliche Situationen ca. 5.000m ²	500.000 €/ km ca. 123 €/m ² (80 - 150€/m ²)	615.000
3	Neu- oder Ausbau, grundlegende Erneuerung außerhalb der Bebauung, wassergebundene Decke	Von Erdbau, Oberbau bis Ausstattung (all inklusive), Gonsbachtal GR4 + GR5	900 m 3.600m ²	400.000 €/km 100 €/ m ² (80 -150m ²)	360.000
4	Instandsetzung Deckschicht	Radspur ca. 2m Breite Anteil an Gesamtfahrbahn	1.700 m	100.000 €/km; 50 €/m ²	170.000
5	Kleine bauliche Maßnahmen	Bordabsenkungen, Rad-einfädelungsspuren, kurze Abschnitte mit Verbreiterung, Abbiegespur, etc.	14 Stück	30.000 €/ Stück (15-50.000 €/St)	420.000
6	Neuanlage Fahrradstellplätze	im Straßenraum (nicht überdacht)	50 Stück	3.000 €/Stück	150.000
7	StVO-Anordnungen	VZ anbringen, Radsymbole, Pfeile, Linien etc. sonstige Markierungsarbeiten, ohne Blitzeranlage	8 Standorte	2.000 €/ Stück	16.000
8	Neue Lichtsignalanlagen (all inklusive)	2x Signalmast, Anschlussmaßnahmen, Radfahrerfurt markieren	4 Knoten (keine Mittelinsel)	40.000 € (20 - 50.000 €)	160.000
9	Separater Anforderungstaster in Ergänzung vorhandener LSA	auf beiden Seiten der Straße	3	10.000 €/ Knoten	30.000
10	Zebrastreifen und Radfurt	Markierung, ggf. Bordabsenkung	4 Querungen	10.000 €/ Knoten	40.000
11	Wegweisung Schilder	Anbringen Schilder	150 Stück	800 €/ Stück	120.000
12	Dauerzählstellen	Strecke	10 Stück	2000 €/Stück	20.000
13	Wegweisung Bodenmarkierung	Rotmarkierung	5.000 m ²	30 €/m ²	150.000
	ZWISCHENSUMME	BAU			2.251.000

(1) Vgl. Tabelle Seite 111: Punkte 1-4 obere Tabelle, 5 bis 13 untere Tabelle

Zu den Baukosten kommen Ausgaben zu Planungsleistungen und Öffentlichkeitsarbeit hinzu. Des Weiteren sollte ein Puffer für „Unvorhergesehenes“ eingeplant werden.

Tabelle Planungsleistungen und sonstige Ausgaben

	Kurzfristige Maßnahmen, Maßnahmenart	Hinweise	Länge, Stückzahl	Kostenansätze (Bandbreite)	SUMME €
15	Planungsleistungen ohne Parkraum-Konzept für Go	Radwegeplanung Lph 3 - 9	8 Routen	Anlehnung HOAI	105.000
16	Sonstiges	Unvorhergesehenes	Pauschale	5% von Nr. 1 - 15	120.000
17	Öffentlichkeitsarbeit	Sachkosten Druck, Veranstaltungen		5% von Nr. 1 - 16	125.000
	SUMME	Inklusive Baukosten			2.601.000
	Mehrwertsteuer 19 %	Regelsatz (2021ff)			494.190
	Brutto				3.095.190
	SUMME GERUNDET				3.100.000

Nachdem die vorliegende Kostenangaben von der Stadtverwaltung auf die Mainzer Verhältnisse abgeglichen sind und der Zielnetzplanung im Grundsatz zugestimmt wird, dürfte eine ausreichende Grundlage für die politische Entscheidung zur Weiterführung der Planung vorliegen. Diese ist auch ein wichtiger Bestandteil für das Einreichen von Förderanträgen.

Insgesamt ergeben die Aufwendungen für Planung und Bau eine Größenordnung von rund 3,1 Mio. €. Bei einer Gesamtroutenlänge von 19,7 km entspricht dies Aufwendungen in Höhe von 157.000 €/km. Diese stark unterdurchschnittliche Größe erklärt sich durch den geringen Anteil an baulichen Maßnahmen. Die Länge der Neubau und Erneuerungsstrecken liegt bei nur 2,1 km.

Im Vergleich entspricht die Höhe in etwa den Aufwendungen von zwei Projekten zur grundhaften Erneuerung von Kreisstraßen im ländlichen Raum. Also dem Ausbau einer ortsverbindenden Straße, bei deren Zustand eine reine Instandhaltungsmaßnahme nicht mehr ausreicht. Nur mit dem Unterschied, dass diese beiden Straßen Teil eines dichten Straßennetzes sind und in der Regel ein Verkehrsaufkommen von unter 1.000 Kfz/Tag aufweisen, - oftmals sogar deutlich unter diesem Schwellenwert. Mit Wirtschaftlichkeit hat diese Form des Straßenbaus nicht mehr viel zu tun, es sei denn, es wäre die einzige Verbindungsmöglichkeit der angeschlossenen Orte mit dem Lkw.

Der Nutzen der vorgeschlagenen Investitionen für den Aufbau eines Radwegenetzes in Gonsenheim liegt weitaus höher: Die rund 25.000 Einwohner des Stadtteils legen bei einer durchschnittlichen Wegehäufigkeit von 3,1 Wegen/ Tag rund 77.500 Wege zurück (zu Fuß, mit dem Rad, ÖPNV, Auto oder sonstigem Gefährt). Entsprechend dem bundesweiten Anteil am Gesamtaufkommen für Großstädte mit 12% Radfahrenden ergibt sich rechnerisch daraus ein Gesamtaufkommen von knapp 10.000 Fahrten pro Tag. Gemäß den aktuellen Erhebungen der Stadt Mainz für das Gesamtstadtgebiet liegt der Anteil des Fahrradaufkommens am Gesamtverkehr bei rund 21%. Dies auf Gonsenheim übertragen, führt zu einem Aufkommen von mehr als 16.000 Radfahrenden/ Tag.

In Hinblick auf die noch nicht erschlossenen Radpotentiale, aber auch unter Berücksichtigung eines wahrscheinlich höheren Binnenverkehrs in Gonsenheim gegenüber der Gesamtstadt erscheint ein täglich zu erreichendes Aufkommen in einer Größenordnung von 20.000 bis 25.000 Fahrten pro Tag realistisch anzunehmen. Dass für diese Nachfrage Investitionen und Betriebsaufwendungen im Straßenraum unserer Stadt sinnvoll sind, dürfte wohl kaum zu bestreiten sein.

Im Vergleich zum Ausbau des kostenintensiven Kreisstraßennetzes liegt die Nachfrage des Gonsenheimer Radverkehrs um das 10 bis 20fache höher. Das Erfordernis und der Nutzen des Ausbaus eines dichten Kreisstraßennetzes wird von allen politischen Seiten nicht einmal im Ansatz hinterfragt. Da sollte eine Diskussion über die Höhe der Aufwendungen eines Grundnetzes für den Radverkehr in einen Mainzer Stadtteil erst gar nicht aufkommen.

Die ermittelten Gesamtaufwendungen sind jedoch für die politische Entscheidung im Stadtrat zur Finanzierung und Umsetzung der vorgeschlagenen Projekte nur teilweise von Bedeutung. Entscheidend ist vielmehr der Eigenanteil, der nach Abzug der wahrscheinlichen Bewilligungssumme von der Stadt Mainz selbst zu tragen ist. Des Weiteren können auch betriebliche Aufwendungen in den Folgejahren steigen (Unterhalt der neuen Signalanlagen, Betriebsdienst Radwege etc.).

Als favorisierte Fördermittel stehen zu Verfügung:

1. Mittel nach dem Landesverkehrsfinanzierungsgesetz – Kommunale Gebietskörperschaften (LVFG). Gemäß §2 gehören Radwege zu den förderungsfähigen Fördertatbeständen. Diese Förderinstrument baut auf die ehemaligen Regularien der GVFG-Förderung auf. „Radwege“ können bis maximal 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben gefördert werden (Pendler Routen bis 90%).
2. Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative (Kommunalrichtlinie) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Dort werden Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs und dem Neubau von Radwegen gefördert. Ebenso eine moderne Beleuchtungstechnik im öffentlichen Straßenraum. Die Projektanträge können ganzjährig bei der Forschungszentrum Jülich GmbH im Geschäftsbereich Kommunaler Klimaschutz in Berlin gestellt werden. Die Programmlaufzeit endet am 31.12.2022.
3. Die Mittel des Bundesverkehrsministeriums auf Grundlage der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030 dienen zum Bau von hochwertigen, sicheren und leistungsfähigen Radschnellwegen. Der Bund unterstützt die Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände beim Aufbau eines nachhaltigen, für den schnellen Radverkehr ausgelegten und mit geringen Verlustzeiten nutzbaren Verkehrssystems. Die Länder tragen dafür Sorge, dass bei förderfähigen Maßnahmen in der Baulast der Gemeinden die jeweilige Gemeinde einen angemessenen Eigenanteil trägt. Der Bund beteiligt sich mit einem Fördersatz bis zu 75% in Einzelfällen bis 90% der förderfähigen Kosten.
4. Mit einem Regelfördersatz von bis zu 80 Prozent unterstützt das Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes Kommunen dabei, den Bau von Radwegen, Fahrradstraßen, etc. und Lücken im Radnetz zu schließen. Die besten Chancen auf den hohen Fördersatz von 80 Prozent haben Anträge, die bis spätestens im Mai/ Juni 2021 beim Land eingereicht werden. Die Maßnahmen müssen bis 2023 gebaut und durch einen Schlussverwendungsnachweis abgeschlossen werden.³⁰
5. Fördermittel des Landes oder der EU aus dem Bereich Städtebau, bei dem in Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt auch Projekte zur Neugestaltung des Verkehrsraumes gefördert werden können. Hierunter können auch Platzgestaltungen, -aufweitungen mit „Möblierungselementen“ fallen (Bänke, Infotafeln, Fahrradabstellmöglichkeiten etc.). Die Projektlaufzeit hängt von dem Bewilligungszeitraum für das Gesamtprojekt ab.

Die gute Nachricht: Noch nie standen den Kommunen absolut so hohe Fördermittel und derart breitgefächerte Fördermöglichkeiten zu Verfügung. Und noch nie waren die Chancen so groß, ohne längere Wartezeit die Bewilligung von Fördermitteln zu erhalten. Allerdings erwarten alle Fördergeber die Bereitschaft und Sicherstellung der kommunalen Eigenanteile.

Bleibt zu hoffen, dass die Corona-bedingten Einnahmerückgänge der Stadt Mainz sich nicht auf die Investitionsbereitschaft für die umweltschonenden Verkehrsarten auswirkt. Denn diese weisen – wie

³⁰ Vgl. <https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-des-bundes/sonderprogramm-stadt-und-land/>

die Studie zeigt, aufgrund der Versäumnisse in den letzten 50 bis 70 Jahren einen erheblichen Nachholbedarf für Investitionen auf. Oder soll der Radwegebau wie in der Vergangenheit schon mehrfach erlebt nur eine Schönwetter-Politik bleiben, bei der in guten Jahren mit der Planung von Projekten begonnen wird, aber die Realisierung der Projekte schon bei der ersten Verschlechterung der Finanzbedingungen sofort wieder aufgegeben wird?

Dann würde die Ernsthaftigkeit für eine Verkehrsplanung im Sinne „Mobilität für Alle“ fehlen. Zu kritisieren wäre, dass auf kommunaler Ebene das Tragen von kommunalen Lasten aus dem Autoverkehr einfach wie bisher auf Kosten der Allgemeinheit fortgesetzt werden würde und Geld zur Neuausrichtung dauerhaft fehlen würde. Es entspräche einem heimlichen Tragen und Verschweigen von Defiziten und Lasten in unverminderter Höhe. Ebenso würden Lebensqualität und Gesundheit künftiger Generationen leichtfertig aufs Spiel gesetzt. Auch langfristig sind für Erhalt und Betrieb eines autogerechten Verkehrsnetzes wesentlich höhere Mittel vorzuhalten, als für ein flächen- und ressourcensparendes Straßennetz mit einem hohen Fußgänger, Rad- und ÖPNV-Anteil.

Das Szenario „weiter so“ würde aber gleichzeitig auf ein Politikversagen der anderen politischen Ebenen darstellen. Denn der Straßenbau bei Bund und Land wird dort bislang in unvermindertem Umfang fortgesetzt und hat - warum auch immer - wegen Corona zusätzlich 680 Millionen „Extrageld“ für Autobahnen erhalten.

Wenn Bundes- und Landesmittel für Radwege und ÖPNV-Ausbau in einem nie dagewesenen, großen Umfang vorgehalten werden, aber erkennbar wird, dass diese von den Gemeinden und Städten aufgrund ihrer pandemiebedingten Einkommenseinbrüche und Zusatzlasten nicht abgerufen werden können, bedarf es der Steuerung der Haushaltsmittel durch sofortige Maßnahmen, indem die Fördermöglichkeiten für Radwege attraktiver gemacht werden. Die kann per Erlass durch temporäre Anhebung der Fördersätze und/oder Ausweitung der Fördertatbestände bzw. durch Anerkennung weiterer zuwendungsfähiger Kosten sehr kurzfristig erfolgen. Zum Beispiel, indem Planungsleistungen grundsätzlich förderfähig werden.

Erst recht, wenn es sich um Radwege an Landesstraßen handelt, bei denen das Land selbst ein Eigeninteresse haben müsste. Und im Gonsenheimer Rad-Zielnetz sind mehrere unselbstständige Radwege enthalten, die Landesstraßen zuzuordnen sind. Allein für diese wäre schon eine Fördersatzanhebung und Priorisierung sinnvoll.

[Ermittlung der Zuwendungshöhe durch Abzug nicht zuwendungsfähiger Ausgaben](#)

Um die voraussichtliche Bewilligungssumme zu ermitteln, darf die Gesamtsumme der voraussichtlichen Ausgaben nicht einfach mit dem (maximalen) Fördersatz multipliziert werden. Vielmehr fallen bei fast allen Projekten Ausgaben an, die nicht förderfähig sind. Daher sind diese Fragen vorher mit den jeweiligen Fördergebern in der Frühphase der Planung vorab zu erörtern, bevor formal der eigentliche Antrag gestellt wird.

Beispiel für Ablauf und Abwicklung einer Fördermaßnahme: Die Kommune fasst den Beschluss zur Umsetzung des Projektes und hat den Eigenanteil für die geplante Maßnahme in ihrem Haushaltsplan gesichert. Der einzureichende Förderantrag enthält einen Planentwurf mit Erläuterungsbericht. In der Regel wird ein Förderantrag bei einem Fördergeber gestellt. Da die Förderregeln sich im Detail unterscheiden, sollte in Hinblick auf Antragstellung, Förderkatalog, Vergaberegungen und sonstige Vorgaben der Antrag mit dem möglichen Fördergeber vorab besprochen werden, damit förderschädliche Bestandteile der Planung durch etwaige Änderungen der Planung noch korrigiert werden können.

Viele Finanzierungshilfen der Länder, des Bundes und der EU erlauben die Kumulation der Förderung. Das heißt, mehrere Förderanträge bei verschiedenen Fördergebern sind grundsätzlich möglich. In diesen Fällen ist aber durch eine klare und transparent nachvollziehbare Kostentrennung eine Doppelförderung zu vermeiden, indem in der Frühphase der Antragstellung jede einzelne Position und deren Abgrenzung mit den Fördergebern konkret abgestimmt wird.

Land- und Bund (Umweltministerium und Verkehrsministerium) stellen in verschiedenen Fördertöpfen prinzipiell ausreichend Mittel zu Verfügung, damit die Stadt aus der Auswahl der verschiedenen Fördertöpfe die bestmögliche Finanzierungsunterstützung erhält³¹. Nach Einreichung konkretisiert die Kommune den Förderantrag durch Detailplanungen und Kostenberechnungen. Nach Bewilligung der Fördermittel erfolgt die Vergabe der Bauleistungen.

Mitunter sind auch Planungsleistungen förderfähig.

Zu den nicht zuwendungsfähigen Ausgaben gehören Anliegerbeiträge, also Ausgaben, zu denen die Anlieger einer Straße verpflichtet sind. Dies hat sich nicht selten als Hindernis erwiesen, wenn im Zuge von Straßenbauvorhaben Gehwege verbreitert oder Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs geplant werden. Denn dann scheiterte manche Planung an der Bereitschaft der Anlieger zur Mitfinanzierung. Leidtragende waren oft Fußgänger und Radfahrer, deren Bedingungen nicht verbessert wurden, während die Fahrbahn vom jeweiligen Baulastträger auf den neuesten Stand der Technik gebracht wurden. Desolate und ungepflegte, mit Laub bedeckte Radwege neben komfortablen und gereinigten Fahrbahnen wirken ebenfalls kontraproduktiv zur Ausschöpfung des Radpotentials.

Aus diesem Grund wurden in dieser Studie Radtrassen an Straßen, die eigentlich erforderliche Radwege an Landesstraßen ersetzen, als unselbstständige Radwege der Landesstraßen eingestuft. So ist die Zentralroute „im Wesentlichen gleichlaufend“ mit dem Kfz-Verkehr und somit der Funktion der L424 im Sinne §1 (3) des rheinlandpfälzischen Straßengesetzes anzusehen. Ein Radweg muss im Sinne des Gesetzes nicht immer straßenbegleitend sein. Dies betrifft vor allem die Zentralroute, aber auch andere Maßnahmen. In diesen Fällen fallen die Anliegerbeiträge deutlich geringer aus, weil wegen der Aufnahme des übergeordneten Verkehrs die zu tragenden Kosten geringer ausfallen (Beispiel Canisiusstraße, Gerhart-Hauptmann-Straße). Die Ausweisung als Radroute kann folglich für Anlieger auch nutzbringend sein.

Gäbe es in §3 des Straßengesetzes (LStrG RP) eine eigene Straßenkategorie für ein Landesradwegenetz und (analog zu Kreisstraßen) ebenfalls geregelte Zuständigkeiten für ein überörtliches/ regionales Radwegenetz, dann wären diese Finanzierungshürden und Ungleichheiten gegenüber dem Kfz-Verkehr abgeschwächt. Vor allem lägen klare Verantwortlichkeiten vor. Die zuständigen Vertreter für Planung, Bau und Betrieb wären den Bürgerinnen und Bürger bekannt.

Eine originäre Aufgabe für Planung, Bau und Betrieb eines Radschnellweges von Mainz nach Ingelheim besteht weder für die Nachbarstädte Mainz und Ingelheim, den Kreis Mainz-Bingen, der LBM im Auftrag des Landes noch das Land im Auftrag des Bundes. Auch der Bund hätte den Bau von Radschnellwegen analog zum Autobahn- und Fernstraßennetz als Aufgabe übernehmen können. Seine Finanzhilfen bilden eher eine Alibifunktion als die Annahme einer großen Aufgabe. Für das, was im Straßenbau gesetzlich klar geregelt ist, müssen sich die Beteiligten auf freiwilliger Basis zusammenraufen. Allein durch die Hürde der Nichtzuständigkeiten sinken die Realisierungschancen, selbst bei gutem Willen von einem oder zwei Beteiligten. Unterschiedliche finanzielle Situationen und

³¹ Dies entspricht nicht immer der heutigen Wirklichkeit in der Kommunalpolitik, wurde aber der zeitlichen Kategorisierung vorausgesetzt, weil seit Jahren schon das Ziel „Verkehrswende“ von allen Entscheidungsträgern wiederholt als Leitziel ausgegeben wurde. Und das Klima der Erde nicht mit sich diskutieren lässt.

politische Prioritätensetzungen bilden weitere Erschwernisse für eine zeitnahe Umsetzung von räumlich aufeinanderfolgenden Bauabschnitten.

In der klassischen Förderung sind Planungskosten nicht förderfähig. Als im Land Hessen mit Einführung des Förderproduktes Nahmobilität auch diese Ausgaben als zuwendungsfähig anerkannt hatte, entstand auf kommunaler Ebene ein regelrechter Impuls zum Bau von Radwegen. So weit sind wir in Rheinland-Pfalz offenbar noch nicht. Aber ab 1.12.2020 gibt es das Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes, bei dem Planungsleistungen Dritter förderfähig sind (beim Land RLP/LBM zu beantragen). Dennoch gibt es auch hier unter Umständen für bestimmte, vorher festgelegte Aufgabenstellungen die Möglichkeit, beim Landesbetrieb Mobilität Finanzhilfen für bestimmte Planungsleistungen zu erhalten. Auch die Klimaschutzrichtlinie des Bundes sieht vor, dass einige Leistungen förderfähig sind. Es lohnt sich daher genau nachzufragen. Im Rahmen dieser Studie wird jedoch davon ausgegangen, dass Planungsleistungen nicht förderfähig sind.

Markierungsarbeiten sind zudem ebenfalls nicht generell förderfähig. Sie sind im Zuge von Neu- und Ausbaumaßnahme zum erstmaligen Aufbringen grundsätzlich förderfähig. Dies betrifft zum Beispiel den vorgeschlagenen Zweirichtungsradweg auf der Nordseite der Straße An der Bruchspitze, weil dort der gesamte Querschnitt und Seitenraum neugestaltet wird. Eine bloßes nachträgliches Um-Markieren von Flächen, wie z.B. Demarkierung von durchgezogenen Leitlinien zugunsten breiterer Radstreifen, ist an sich nicht förderfähig. Bei Schutzstreifen handelt es sich ohnehin nicht um Radwege, sondern um Mischflächen der primär vom Kfz-Verkehr genutzten Fahrbahn. Die Umwandlung in einen Fahrradstreifen müsste demnach auch in Rheinland-Pfalz grundsätzlich förderfähig sein.

Da es sich in dieser Studie jedoch um den Neu-Aufbau eines flächenhaften Radwegenetzes handelt und zudem bei allen Routen ein Zusammenhang mit baulichen Maßnahmen steht, liegt beim Fördergeber ein Ermessensspielraum im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten vor.

Daher ist bei einem Förderantrag für ein solches – durchaus modellhaftes – Stadtteilkonzept eine Einzelfallentscheidung notwendig, ob Markierungsausgaben hier generell als zuwendungsfähig anerkannt werden (in der Regel Rotmarkierungen als Teil der Wegweisung). Daher lohnt es sich für die Stadt, dem Zuwendungsgeber den Nutzen für das Gesamtprojekt gründlich darzulegen (LBM Worms). Was die Klimaschutzrichtlinie betrifft, so ist die Errichtung von Radverkehrsanlagen in Form von Radstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen etc. ausdrücklich als Fördertatbestand anerkannt. Daher sind Markierungsausgaben hier je nach Straße als ganz oder teilweise förderfähig einzustufen.

Von der Gesamtsumme von 3,1 Mio. € sind daher als nichtzuwendungsfähige Ausgaben Instandsetzungskosten in Höhe von 170.000 €, Bodenmarkierungen mit 25.000 €, Planungsleistungen 105.000 € und Öffentlichkeitsarbeit 125.000 € abzusetzen. Da anzunehmen ist, dass zu der Summe von 425.000 € weitere kleinere Ausgaben hinzukommen, die vom Fördergeber als nicht zuwendungsfähig anerkannt werden, ergibt sich eine Gesamtsumme in der Größenordnung von rund 450.000 €.

Somit ergibt sich folgende Beispielrechnung einer Bewilligung (in Klammern Sonderprogramm Bund)³²

• Gesamtausgaben	3.100.000 €	(3.100.000 €)
• Zuwendungsfähig	2.700.000 €	(2.805.000 €)
• Fördersatz	80%	80% bei Antragstellung Frühjahr 2021
• Bewilligung	2.160.000 €	(2.244.000 €)
• Eigenanteil Kommune	540.000 €	(561.000 €)

³² Finanzhilfe des Bundes BMVI: Sonderprogramm „Stadt und Land“ 657,23 Mio. € 2021 – 2023 für Deutschland

Zu dem Eigenanteil der Kommunen des Förderbescheides in Höhe von 540.000 € (561.000 €) sind die 400.000 € (295.000 € mit Sonderprogramm Stadt u. Land durch Förderung der Planungsleistungen) nicht zuwendungsfähigen Ausgaben hinzuzurechnen, zu denen neben den beschriebenen Positionen auch die Öffentlichkeitsarbeit gehört. Insgesamt hat die Stadt Mainz für das kurzfristig umsetzbare Zielnetz somit 940.000 € bzw. 856.000 € (Sonderprogramm Stadt und Land mit Pl.-Leistungen) zu tragen.

Darin enthalten sind in geringem Umfang bei Instandsetzungsmaßnahmen mögliche Anliegerbeiträge. Damit wäre der Grundaufbau des Rad-Zielnetzes in Gonsenheim weitgehend hergestellt. Ausgehend davon, dass die baulichen Maßnahmen für einen Zeitraum von 15 Jahren gelten und für die Erneuerung von Bodenmarkierungen sowie etwaige Instandsetzungsmaßnahmen im Laufe der Jahre weitere 250.000 € hinzukommen, ergibt sich für den Aufbau des Gonsenheimer Radnetzes im Mittel ein jährlicher Aufwand von knapp 80.000 €/ Jahr.

Wem diese Summe für den Radverkehr zu hoch erscheint, sollte diese mit Straßenbauprojekten vergleichen. So kostet allein der Neubau der A44 zwischen Kassel und der A4 bei Herleshausen bei einer Länge von 69,8 km ca. zwei Milliarden € (!). Die Ausgaben liegen also um das 645fache höher gegenüber dem vorgeschlagenen Gonsenheimer Radnetz, obwohl die Strecke nur dreimal länger ist.

Ein Baukilometer kostet somit im Durchschnitt 29 Millionen €, mit steigender Tendenz, weil mit Baukostenerhöhungen zu rechnen ist. Zum Vergleich: Jeder Kilometer Bau A44 entspricht auf Basis der Aufwendungen des Gonsenheimer Radnetzes von 0,157 Mio. €/km einer Länge von 185 km. Mit dieser Summe könnte man alle Stadtteile in Mainz mit einem Schlag radfahrfreundlich machen.

Auch der geplante bzw. in Bau befindliche Mainzer Ring ist mit hohen Ausgaben verbunden. Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz gibt für die nur 6,4 km langen Bauabschnitte zwischen BAB-Dreieck Mainz bis Autobahnkreuz Mainz -Süd Baukosten in Höhe von 123,8 Mio. € an. Das entspricht Baukosten von 20 Mio. € pro Kilometer. Da die Baukostenschätzung für den 2. Bauabschnitt für Stand 2013 angegeben werden, wird die Summe steigen. Darin sind die 15 Mio. € für den Ersatzneubau im Autobahnkreuz Mainz-Süd noch nicht enthalten. Für die rund 2,2 km lange Strecke zwischen Anschlussstelle Mainz- Gonsenheim und Mainz – Mombach werden die Baukosten auf rund 136,5 Mio. € geschätzt (=62 Mio. €/km).³³

In Form einer anderen Betrachtungsweise kann auch ein Vergleich zu den kommunalen Aufwendungen des Parkens im öffentlichen Straßenraum hergestellt werden. So entstehen durch das kostenlose Abstellen von Autos im Straßenraum Mehrkosten bei Straßenbau und Straßenreinigung, die von der Allgemeinheit zu tragen sind. Also auch von den Haushalten und Personen, die über kein Auto verfügen. Ebenso handelt es sich um entgangene kommunale Einnahmen für Grundstückswerte. Ebenso müsste als immaterieller Wert eine Art Entschädigung für Mobilitätsbehinderungen der Barrierefreiheit beim Zu-Fuß-Gehen erhoben werden, weil diese elementaren Rechte durch Gehwegparken oder Minderbreiten eingeschränkt ist. Im Sinne des Verursacherprinzips ist ein Ausgleich der Lastenaufteilung erstrebenswert.

Wie schon auf Seite 52 zitiert, ergab der Vergleich kommunaler Verkehrssysteme der Universität Kassel große Unterschiede im Kostendeckungsgrad (in Kassel im Verhältnis 0,3 Mio. € Rad gegenüber 34 Mio. € für den Kfz-Verkehr im betrachteten Zeitraum 2009 bis 2011). Diese Lasten tragen heute auch diejenigen Haushalte mit, die nicht über ein Pkw verfügen. Eine Besteuerung der Aufwendungen nach dem Verursacherprinzip würde daher zu Entlastungen bei den sozial schwächeren Personengruppen führen oder Steuermittel für andere Aufgaben freimachen (Schule, Kindergarten, Sport).

Um einen Ausgleich für die heutige (im Haushaltsplan versteckte) Lastenverteilung zu schaffen, gibt folgende Modellrechnung Aufschluss:

Bei einer in Gonsenheim geschätzten Anzahl von 5.000 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum (Gesamtzahl eher unterschätzt) und Erhebung einer fiktiven monatlichen Nutzungsgebühr von 10 € zuzüglich Verwaltungskosten könnten kommunale Einnahmen bis zu 600.000 € /Jahr erzielt werden. Diese könnten für den sukzessiven Aufbau einer sozialeren und umweltschonenderen Infrastruktur dienen. Und einer Senkung kommunaler Steuern & Abgaben.

³³ Alle Angaben der Homepage des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz LBM zum Stand 03.09.2020 entnommen.

3.6 Radwege und Lebensqualität

Es liegt in der Natur der Sache, dass ein Radverkehrskonzept sich vorwiegend mit verkehrlichen Angelegenheiten befasst und die Ausführungen sich um Einhaltung von Regelwerken und Standards drehen. Auch wenn in dieser Studie bei der Beschreibung der Ist-Situation oder der erforderlichen Maßnahmen immer wieder penibel auf fehlende Zentimeter und nötige Asphaltierung hingewiesen wird, um die Voraussetzungen zum Radfahren zu schaffen, geht es im Grunde nur bedingt um die Verwirklichung einer ordnungsgemäßen Verkehrstechnik. Auch führt die so beliebte Kultur des Streitens, wenn es um Geschwindigkeit und Verkehr geht, meist in die falsche Richtung. Jeder Parkplatz wird verteidigt, als sei davon ein Grundrecht gefährdet. Darüber, ob eine Autospur wichtiger ist als ein Radweg, oder ob die Straßenbahn besser ist als der Bus, wird in Deutschland gern verbissen gestritten.³⁴

Im Kern geht es dem Autor um mehr als eine verkehrliche Abhandlung. Die Bedingungen des Zu-Fuss-Gehens bestimmen maßgeblich die Aufenthaltsqualität unserer Straßen. Das Aufhalten im Straßenraum fördert Kontakte und Nachbarschaft. Indirekt auch die Sicherheit vor Überfall und Diebstahl. Abweisende Verkehrsstrassen und zu Blechwüsten verkommene Wohnstraßen erschweren ein gutes nachbarschaftliches Zusammenleben. Mit allen seinen Folgen: Aufenthalt und Spielen verboten, „Mama-Taxi“ wird zur Pflicht. Barrierefreie Wege sind versperrt. Opa muss zuhause bleiben und warten, bis er abgeholt wird. Der Autoverkehr, besonders der stehende, verdrängt menschliche Aktivitäten. Deshalb sind breite Gehwege wichtig, um den Freiraum für Aktivitäten draußen wieder zu gewinnen. Auch das Radfahren unterstützt das Ziel, die Straßen und den Aufenthalt wieder lebenswerter zu machen. Es fördert die Selbstständigkeit unserer Kinder.

In dieser Studie stehen die als geeignete Fahrradrouten angesehenen Straßen im Mittelpunkt. Wünschenswert wäre es, wenn das Leitbild der Stadt Wien übernommen werden würde, generell im öffentlichen Raum die Straßen wohnlicher und lebenswert zu machen. Vorbilder gibt es auch in Deutschland. So wurde zum Beispiel die Goethestraße in Kassel völlig neugestaltet und eine 13m breite Promenade für Fußgänger und Radfahrer, vor allem aber den Aufenthalt im Freien angelegt. Auch die umgebaute Brunnenstraße in Bad Wildungen verbindet Altstadt und Kurviertel mit einer verkehrsberuhigten Fahrbahn neben einer breiten Fußwegachse. Seitdem bildet es ein fußläufig belebtes „Scharnier“ zwischen zwei Stadtbereichen. Im Infoheft Gonsenheim setzt aufs Rad sind als Foto weitere Beispiele aus Karlsruhe zu finden.

In unserem Stadtteil sollten viele Wohnstraßen Ruhe- und Aufenthaltszonen erhalten und wenigstens - wie in Graz generell im Abstand von ca. 100 Metern - Pkw-Stellplätze in kleine Grünbereiche, Sitzgelegenheiten oder Radständer umgewandelt werden. Wohnqualität und Mobilitätsansprüche müssen sich nicht beißen, wenn die Verkehrsnutzung sanfter wird. Wohlstand und Mobilität sind möglich, wenn in den dicht bebauten Bereichen der Stadt kein Platz für das Abstellen von Autos ist. So strahlt der fast autofreie Kernbereich der Stadt Groningen (NL) eine Lebendigkeit aus, wie sie andernorts kaum vorzufinden ist. Die „Zwanestraat“ wurde zur beliebtesten Einkaufsstraße Hollands gewählt. Der vor der Umsetzung des Verkehrsplanes skeptische Einzelhandel hat eingesehen, dass die Verbannung von Autos wirtschaftliche Vorteile bringen kann.

³⁴ In Frankreich geht man damit gelassener um. So wurde die Einführung neuer Straßenbahnstrecken nicht als verkehrliche Entscheidung Tram oder Bus, sondern als Beitrag zur Stärkung und Wiederbelebung der Innenstadt diskutiert. Der Wegfall von Ausfallstraßen oder anderen Verkehrsflächen des Kfz-Verkehrs wurde vor dem Hintergrund der Gesamtbedeutung für die Modernisierung der Stadt, diese als Zentrum einer Region zu stärken gern in Kauf genommen.

4 Aufbau und Methodik der Studie

Der Beginn der Studie fiel in die Zeit der Corona-Kontaktsperre im März 2020. Zuvor hatte ich noch Gelegenheit bekommen, mit der städtischen Radbeauftragten Franziska Voigt ein Gespräch zu führen, welche Daten und Planungen vorliegen und ggf. zu berücksichtigen sind. Ich möchte mich auf diesem Wege bei ihr bedanken und würde mir wünschen, dass Stadtverwaltung und politische Gremien wie der Ortsbeirat offen sind, die Vorschläge dieser Studie und ihre Umsetzungsmöglichkeiten im fachlichen Austausch gemeinsam zu diskutieren.

Zeitlich in die Erstellung der Untersuchung fielen zwei geplante Rad-Projekte der Stadt: Um-Markierung eines Schutzstreifen in der Elbestraße (in Höhe Schott-Gymnasium) und die Einrichtung der Fahrradstraße Max-Planck-Straße. Beide Vorhaben wurden in der Studie quasi „als Bestand“ berücksichtigt und stehen nicht im Widerspruch zu den in Kapitel 3 beschriebenen Planungsvorschlägen.

Leider lag für den Stadtteil Gonsenheim kein kommunales Stadtteilkonzept für ein Radnetz aus der jüngeren oder älteren Vergangenheit vor, das als Grundlage hätte dienen können. Dann wäre die Aufgabe leichter gewesen, weil dessen Umsetzungsgrad festgestellt und die Wirkung von realisierten Maßnahmen hätte bewertet werden können. Anstelle der Weiterentwicklung auf Grundlage bestehender Stadtteil-Netzplanungen bedarf es daher zunächst einmal einer grundlegenden Bestimmung der wichtigsten Handlungsfelder. Weil darüber hinaus auf Stadtteilebene keine flächenhaften und im Ansatz belastbaren qualifizierten Daten zum Verkehrsaufkommen und -verhalten von Fußgängern und den Radfahrenden vorlagen, wurden für diese Studie Annahmen zu den wichtigsten Verkehrsbeziehungen getroffen. Da der Autor in Gonsenheim lebt, ist die Entscheidung aber nicht wirklich schwergefallen.

Zu den wichtigsten Zielen zählen

1. Das Erreichen der Stadtteilzentren in Gonsenheim
2. Die Verbindungen zur Innenstadt
3. Rang drei ist dispers und bleibt daher offen

Platz 1 umfasst die wesentlichen Ziele der Nahversorgung. Die wichtigsten Einkaufsziele unseres Stadtteils, sowie die meisten Arztpraxen und sonstigen Dienstleistungen sind auf der Achse Breite Straße und Elbestraße konzentriert. Somit auch viele Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich. Hier befinden sich auch das Gesundheitszentrum am Juxplatz, der Kath. Kindergarten St. Stephan, die Turngemeinden und die Maler-Becker-Schule.

Genau genommen ist der Ortszentrum verteilt auf zwei Bereiche, die Breite Straße vom Juxplatz bis zur evangelischen Kirche und der Bereich Elbestraße zwischen den Straßen Werrastraße und der Hugo-Eckener-Straße. Das Zentrum an der Elbestraße hat durch die Neubaugebiete „Am Krongarten“ und den „Gonsbachtterrassen“ in den letzten Jahren an Kundschaft gewonnen. Dieses kleinere Zentrum der Achse Breite Straße/ Elbestraße reicht jedoch nicht aus, um die gesamte Nachfrage der Einkaufs- und Treffmöglichkeiten abzudecken. Insofern fallen von den Wohngebieten im Umfeld der Elbestraße viele Fahrten an, die zu den größeren Angeboten im Zentrum Breite Straße führen.

Beinahe klammheimlich wächst ausgerechnet am Ortsrand von Gonsenheim ein weiteres Mini-Zentrum An der Krimm heran. Dessen Einrichtungen (u.a. REWE, Aldi, Getränkemarkt, Vitafit, TÜV, städt. Kindergarten und dem in Bau befindlichen Ärzte- und Dienstleistungshaus) bilden leider keinen zusammenhängenden Baukomplex und haben darüber hinaus einen städtebaulich eher abweisenden, beliebig wirkenden Ortseingang unseres Stadtteils entstehen lassen. Die Einrichtungen sind durch die signalgeregelte und mehrspurige Kreuzung An der Krimm/ Weserstraße räumlich voneinander getrennt. Mit Fuß und Rad ist z.B. der Getränkemarkt nur umwegig und mit Wartezeiten zu erreichen. Wer auf dem kurzen Weg die Straße quert, setzt sich der Gefahr aus, überfahren zu werden (es existiert trotzdem ein Trampelpfad). Die Nutzer dieser Versorgungseinrichtungen kommen überwiegend aus den angrenzenden Wohngebieten (Am Krongarten, Fliegerviertel, „ELSA“) oder befinden sich auf dem Weg zur Autobahn A643. Einige kommen aus Mombach.

Platz zwei nehmen unangefochten die Routen ein, die zur Innenstadt der Landeshauptstadt führen. In 15 bis 20 Minuten kann man mit dem Rad „in der Stadt“ sein. Auf der über den Hartenberg führenden Route liegen nebenbei so wichtige Ziele wie Universität und Hauptfriedhof. Auf einem Abstecher der Route können auch Uniklinik, Oberstadt und Stadtpark in einer Entfernung unter 7 km bzw. unter 25 Minuten Fahrzeit mit dem Rad gut erreicht werden. Länger, aber noch steigungsärmer, verläuft eine alternative Route über die Neustadt. Bis zum Neubrunnenplatz als Beginn der Fußgängerzone sind es gerade mal 6 Kilometer mit ca. 20 Minuten Fahrzeit.

Zu Platz drei der wichtigsten Verbindungen gibt es einen größeren Sprung. Da keine Erhebungen vorliegen, kann nicht nachgeschaut werden, welches das dritt wichtigste Ziel der Gonsenheimer Radfahrenden ist. Der Wirklichkeit am Nächsten kommt die Feststellung, dass die dritt wichtigsten Ziele dispers verteilt sind und von verschiedenen Faktoren abhängen. Wer im Villenviertel zwischen Lennebergstraße und Finther Landstraße wohnt, wird öfter zum benachbarten Stadtteil Finthen, zum Rheinufer nach Heidesheim oder durch den Gonsenheimer Wald nach Budenheim fahren. Wer am anderen Ende des Stadtteils im Neubaugebiet Gonsbachtterrassen lebt, wird dagegen eher Ziele in Mombach, Neustadt und Hartenberg auswählen oder zum Rheinufer in die Stadt fahren.

Hinzu kommen die eigenen Vorlieben für Freizeitaktivitäten und die Herkunft des jeweiligen Bekanntenkreises des Einzelnen. Wohlmöglich nehmen in einem Haushalt auch Ausbildungsort und Arbeitsplatz Einfluss auf die Häufigkeit der Radnutzung der Familie, wenn dorthin mit dem Rad gefahren wird oder künftig werden kann. So verfügt Gonsenheim immerhin mit dem Otto-Schott-Gymnasium und der Kanonikus-Kir-Realschule über höhere Schulen mit einem größeren Einzugsbereich.

Freizeitaktivitäten prägen zu bestimmten Zeiten und schwerpunktmäßig am Wochenende das Verkehrsgeschehen. Mit dem TSV Schott und dem SC Gonsenheim gibt es zwei Fußballvereine mit Ambitionen, deren Mitglieder und Zuschauer sich zeitlich konzentriert pulkweise zu ihren Sportstätten aufmachen. Nicht zuletzt genannt sei die von mehreren Sportarten genutzte Sporthalle Weserstraße, u.a. mit dem Ringer-Bundesligaverein ASV 88.

Auf die verschiedenen möglichen Zielorte im Einzelnen einzugehen, ist im Rahmen dieser Studie nicht möglich. Aus eigener Vorliebe hat der Autor für Platz drei daher willkürlich eine Freizeitvorliebe herausgegriffen, die zumindest 14tägig am Wochenende mit Sicherheit die stärkste Frequentierung der Gonsenheimer Radler aufweist: Die stets aufregende Reise zur Coface-Fußball-Arena bei Spielen der 05er.

Doch nun zur Gliederung:

In Kapitel 2.1 werden die wichtigen Ziele zum Erreichen des Stadtteilzentrums Gonsenheim behandelt.

In Kapitel 2.2 geht es um das zweitwichtigste Ziel zum Erreichen der Innenstadt. Da der größte Teil der Wegstrecke außerhalb der Gemarkung Gonsenheim liegt und damit größere Reisezeitunterschiede zwischen den Verkehrsmitteln entstehen, wird die Verbindungsqualität im Vergleich zum Angebot der Infrastruktur für den Kfz-Verkehr bewertet. Im Vordergrund stehen grundlegende Fragen, die auch in Hinblick auf die Verkehrswende gestellt werden müssen:

- Wie groß sind die Qualitätsunterschiede zwischen den Angeboten im Straßennetz für den Kfz-Verkehr und dem Radverkehr?
- Gibt es hier Gleichberechtigung oder Besserstellung für eine der beiden Verkehrsarten?
- Wie steht es um die Potentialausschöpfung beim Radverkehr auf dieser Relation?

Als Maßstab der Bewertung werden die geltenden Straßenbaurichtlinien herangezogen. Daraus leitet sich sinnvollerweise auch das Herausarbeiten konkreter Verbesserungsvorschläge für bauliche und organisatorische Maßnahmen ab.

Kapitel 2.3 soll exemplarisch eine Verbindung der auf Platz drei fallenden Radrouten beschreiben. Die Fahrt zum Stadion ist ein Beispiel für den immer stärker auf Events ausgerichteten Freizeitverkehr und der öffentlichkeitswirksamen Vermarktung. Sie steht auch im Spannungsfeld zur Abwicklung und Bewältigung großen Spitzen kurz vor und nach einer Großveranstaltung mit dem Umfang und der Vorkhaltung von Verkehrswegen, die nur für wenige Stunden im Monat benötigt werden.

In Kapitel 2.4 wird auf die Verbindungen zu den Nachbarstatteilen Finthen, Mombach und Budenheim eingegangen.

Kapitel 3 enthält die Vorschläge zu möglichen Planungsprojekten.

Für insgesamt 8 Routen werden 66 Verbesserungsvorschläge gemacht. Das Kapitel enthält auch Hinweise zur Prioritätensetzung und Finanzierung.

Was steht nicht in dieser Studie?

Nicht alle Themen können gleichermaßen inhaltlich aufgearbeitet werden:

- Verkehrszählungen zur Ermittlung des vorhandenen Rad-Aufkommens waren vor dem Hintergrund der Corona-Kontaktsperre zur Beschreibung des Ist-Aufkommens aufgrund des veränderten Verhaltens nicht sinnvoll und wären für Prognoseabschätzungen nicht aussagekräftig genug. Das Verkehrsverhalten des Jahres 2020 ist für uns Verkehrsplaner hochinteressant, weil es Ansätze zu Rückschlüssen für „notwendigen Autoverkehr“ gibt. Eine Größenordnung, die für die Abschätzung der Chancen einer Verkehrswende interessant ist.
- Es war erstaunlich, wieviel Wege in der Lock-Down-Phase im Frühjahr zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt wurden und klaglos auf das Auto verzichtet wurde. Diese Phase scheint derzeit wieder vorbei zu sein. Insgesamt – von März bis Oktober 2020 - ist der ÖPNV der „Verlierer“ der Pandemie. Das derzeitige Verkehrsverhalten lässt aber keine Rückschlüsse auf „normale“ Folgejahre zu.
- Leider konnte ich trotz Nachfrage bei der Stadt nicht auf Zahl, Ort und Unfallursache von Verkehrsunfällen im Stadtteil zurückgreifen.
- Dem Thema Behandlung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen kommt sicherlich in Bezug auf Reisezeiten und (Un-)Gleichbehandlung eine große Bedeutung zu. Die hierzu notwendige Analyse verschiedener Anlagen würde allein vom Umfang her schon eine eigene Untersuchung wert sein. Inhaltlich müssten detaillierte Kenntnisse über technische Gegebenheiten der Anlagen, Netzzusammenhänge im Gesamtstraßennetz und Anforderungen verschiedener Ver-

kehrsteilnehmer bekannt sein. Dies geht nur in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung. Erst dann würde es Sinn machen, umsetzbare Vorschläge für die Signaltechnik zu machen.

Unter Inanspruchnahme von Fördermitteln des Bundes wird die Stadt Mainz digitale Systeme zur Erfassung von Radfahrenden an Kreuzungen einbauen, die hoffentlich neben Warnfunktionen an Autofahrern auch Einfluss auf Schaltprogramme der Lichtsignalanlagen zugunsten des Radverkehrs nehmen werden.

- Vorschläge zum Stellplatzangebot für das Fahrradparken werden hier nur bei den einzelnen Planungsvorschlägen angesprochen. Ein tiefergehendes Konzept zur Ermittlung des Bedarfs mit dem Ziel, generell in den Straßen des Stadtgebietes öffentliche Abstellflächen für den Radverkehr – auch für Besucher und Mieter – angebotsorientiert herzustellen, wäre durchaus wünschenswert. Im Optimalfall als Teil eines Parkraum-Bewirtschaftungskonzeptes.
- Da Schulwegpläne gesetzlich vorgeschrieben sind, wurde hierauf nicht flächenhaft eingegangen. Durch den schweren Verkehrsunfall in der Breiten Straße ist hier Einiges in die Wege geleitet worden (Verlegung des Einganges zur Maler-Becker-Schule, FGÜ etc.). Für den Radverkehr aber offenbar nicht. Bei der Bildung der Routen für das Zielnetz wurden die gebündelten Ströme im Schulnahbereich betrachtet. Die Schulwegsicherheit ist also bei den einzelnen Routen eingeflossen. Die für Schülerinnen und Schüler gefährlichsten Wegstrecken im sind damit erfasst. Durch das zusammenhängende Radnetz und gezielten Maßnahmen an der Schulroute und Zentralroute werden die Schulwege insgesamt wesentlich besser.
- Freizeitrouten stehen ebenfalls nicht im Mittelpunkt dieser Studie. Die notwendigen Verbesserungen im Alltagsverkehr für den Netz-Grundaufbau dringlicher. Mit Stadion- und Gonsbachtalroute fallen jedoch 2 von 8 Routen primär in die Kategorie Freizeitwege.
- Mit einer durch Bodenmarkierungen und Namensgebung erweiterten Wegweisung sollen die Fahrten ortsunkundiger Radler auf die acht radfahrfreundlichen Routen gelenkt werden. Das Beschilderungskonzept sollte darüber hinaus auch zu anderen Zielen in der Umgebung führen. Die gilt z.B. für die Führung nach Budenheim oder Drais.

Diese Studie soll ein erster Entwurf für einen Stadtteilplan in Gonsenheim und gleichzeitig als ein mögliches Muster für andere Mainzer Stadtteile dienen. Sie bildet eine fachlich ausgereifte Diskussionsgrundlage, um den jahrzehntelangen Stillstand zu überwinden. Konstruktive Kritik ist ausdrücklich erwünscht.

Als Bürger, der seiner Stadt einen Planungsvorschlag vorbringen will, fehlten mir bei der Erarbeitung natürlich die sonst selbstverständlich vorhandenen Einblicke, wie sie innerhalb der Verwaltung zwischen den verschiedenen Ämtern ausgetauscht werden. Die Stellungnahmen anderer Abteilungen sind sicherlich ein notwendiger Prozess bei jeder Umsetzung einer Planung. Bei der inhaltlichen Erarbeitung einer langfristig bis 2030 ausgerichteten Rahmenplanung können sie aber mitunter auch hinderlich sein. Die „Schere im Kopf“ kommt häufiger vor und ist oft wirkungsvoller, als wir es uns selber zugeben möchten. Denn das, was schon immer so war, muss nicht immer zukunftsweisend sein und auf ewig bleiben.

ANHANG

Abkürzungen

FGÜ = Fußgängerüberweg
LSA = Lichtsignalanlage

ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr
BÜ = Bahnübergang

Richtlinien

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV

FGSV: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008), R1 Richtlinie

FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06, Ausgabe 2006), R1 -Richtlinie

FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA Ausgabe 2010), R2 -Richtlinie

FGSV: Hinweise zur Nahmobilität (Ausgabe 2014), W1-Wissensdokument

FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA, Ausgabe 2011), W1 - Wissensdokument

FGSV: Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen (Ausgabe 2014),
W2-Wissensdokument

Andere Werke mit Richtliniencharakter

Institut für Normung und Forschung im Erd-, Wasser- und Straßenbau und in der Verkehrstechnik -
Niederlande, CROW: „Radverkehrsplanung von A bis Z“ Ede, 1994

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

- „Radnetz Hessen, Qualitätsstandards und Musterlösungen“
- „Radschnellverbindungen in Hessen; Identifizierung von Korridoren“

Wiesbaden im März 2019; www.nahmobil-hessen.de

Literatur, weitere Quellen

Bundesverkehrsministerium: Längenstatistik Bundesstraßen 2016, URL: <https://bmvi.de>, abgerufen
im Jahr 2017

sinus Markt- und Sozialforschung im Auftrag des Landes Hessen, Hessenagentur GmbH: „Fahrrad-
Monitor 2019 – Aufstockerbericht Hessen“

sinus Markt- und Sozialforschung im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums für Verkehr und digitale
Infrastruktur: „Fahrrad-Monitor 2017 Ergänzung – Fahrradstraßen, Fahrrad-Pendeln und Radschnell-
wege“, Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung, Version vom 13.04.2018

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: „Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnis-
bericht“, 2018

Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz: „Mobilität in Rheinhessen und
Mainz“, Vertiefung der MiD-Erhebungen, Datum unbekannt

Allgemeine Zeitung Mainz AZ vom 3. März 2020: „Dicke Luft kostet viele Jahre Lebenszeit“

Frankfurter Rundschau FR, 5. März 2020: „Schlechte Luft verkürzt die Lebenserwartung um drei Jahre“

Hans-Dieter Müller: „Was Sie schon immer über Gonsenheim wissen wollten“, Leinpfadverlag Ingel-
heim 2011

Ministerium für Kultur, Jugend, Familie und Frauen vom Landesamt für Denkmalpflege: „Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz, Stadt Mainz, Vororte“, Wernersche Verlagsgesellschaft Worms 1997

Harald Neuse: „111 Jahre Mainzer Öffentlicher Personennahverkehr: 1883-1994“ Stadtwerke Mainz AG, Kohlhammer GmbH Stuttgart 1994

Grundstücksverwaltung der Stadt Mainz GVG) „Das neue Mainzer Stadion – ein Bautagebuch in Bild und Text“ Mainz 2012, Kapitel Der Plan

Rheinland-Pfalz: „Mittel nach dem Landesverkehrsfinanzierungsgesetz – Kommunale Gebietskörperschaften (LVFG)“

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit: „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative (Kommunalrichtlinie)“, veröffentlicht am 3. Januar 2020 im Bundesanzeiger, BAnz AT 03.01.2020 B4

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur/ Länder: Entwurf Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm „Stadt und Land“ (nach Artikel 104b GG und Haushaltsgesetz 2020, VV SP „S&L“)

Hinweis

Die Qualitätsstandards für Rad-Direktverbindungen basieren in Anlehnung an die Qualitätsstandards und Musterlösungen der Nahmobilität, die im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen in 2019 entwickelt wurden.

Kartengrundlage der Stadt Mainz, Radwegekarte

Die als Hintergrund genutzten Kartenmaterialien entstammen der Radwegekarte der Stadt Mainz aus dem Jahr 2005 (Maßstab 1:15.000, 4. Auflage). Für diese nichtkommerzielle Studie hat es die Stadt Mainz mit Mail vom 20. 04.2020 erlaubt, das Kartenmaterial mit Angabe der Quelle zu nutzen. Vielen Dank für das Entgegenkommen!

Zum Autor: Dipl. Ing. Armin Schulz lebt seit 20 Jahren in Gonsenheim und ist seit August 2019 im Ruhestand. Zuvor war er als Diplom-Ingenieur für das Land Hessen im Bereich Grundsatzfragen Gesamtverkehr und Verkehrsinfrastrukturförderung bei Hessen Mobil tätig. Unter seiner Leitung als Fachbereichsdezernent für kommunale Nahverkehrsplanung und Radwege erfolgte in den 90er Jahren die Erstausschilderung der Hessischen Radfernwege sowie der Vèloroute Rhein/ Rhin auf hessischer Seite. Als Experte für Barrierefreiheit war er Mitglied einer AG der FGSV zur Erstellung der „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, HBVA“ und in verschiedenen Arbeitsgruppen der DIN aktiv.

Nach Abschluss des Studiums an der Gesamthochschule Kassel 1983 im Fach Stadtplanung war er zunächst acht Jahre als Mitgesellschafter der Planungsgruppe Nord Kassel PGN freiberuflich tätig, bevor er zur Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung wechselte (heute Hessen Mobil).

Fertigstellung der Studie: Oktober 2020

Radfahren genießen können, beginnt bei
... entspannter, stressfreier Fahrt ohne viele Stoppes,
... dem Nebeneinanderfahren und sich unterhalten können
... und kurzen, direkten Verbindung mit Überholmöglichkeiten.

Diese Wünsche planerisch umzusetzen heißt: breite, baulich von Fahrbahn und Gehweg abgetrennte Radverkehrsanlagen überall anlegen, wo es möglich ist. Sie sind wesentlich nutzbringender als die Einrichtung von Schutzstreifen oder Führung im Mischverkehr. Diese Einschätzung wurde auch zuletzt durch eine Umfrage von Verkehrsteilnehmern in Berlin bestätigt:

- *Verkehrsteilnehmer bevorzugen eine getrennte Führung. Am sichersten werden breite, baulich getrennte Radwege empfunden.*
- *Hingegen fühlen sich 30% bis 40% unsicher, wenn die Radspur nur durch gestrichelte oder eine durchgezogene Linie von der Fahrbahn abgetrennt ist. Das Sicherheitsgefühl sinkt weiter, wenn Autos rechts parken dürfen.*
- *Eine Straße einfach per Schilder als Fahrradstraße zu benennen, führt ebenfalls nicht dazu, dass Radfahrende gerne mit dem Fahrrad durch diese Straße fahren. Die Unsicherheit sinkt aber auf unter 10%, wenn die Fahrradstraße eine Vollmarkierung der Fahrbahn und ein stark eingeschränktes Anwohnerparken aufweist. Die wenigen Parkstände liegen dabei auf einer Straßenseite und sind auf der Fahrbahn/ Radweg mit Sicherheitsstreifen abgetrennt (Holländische Fahrradstraße). Fazit: Der Nutzen tritt erst ein, wenn sich der Charakter der Straße ändert. Bloßes Markieren hilft nicht wirklich.*



Lesen Sie auch das [Infoheft „Gonsenheim setzt aufs Rad“](#) mit zahlreichen Fotos und Grafiken.

