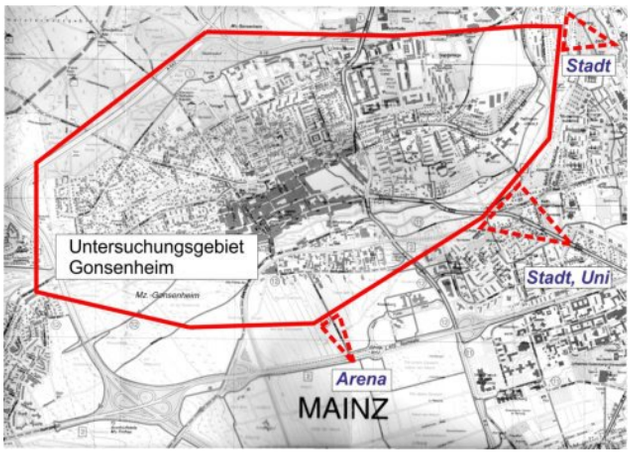
VCD Mobilität für Menschen.

Gonsenheim setzt aufs Rad

Stadtteilkonzept für Mainz

Dipl. Ing. Armin Schulz
Ökologisch mobil mit dem VCD Rheinhessen



Vorbemerkungen 2
1. Verkehrtwende in Gonsenheim 3
2. Netzanalyse 4
2.1 Erreichen der Stadtteilzentren 5
2.2 Verbindung zur Innenstadt 9
2.3 Zum Stadion und Nachbarortsteilen 15
2.4 Bewertung der Ist-Situation 16
3. Zielnetz und Planungsvorschläge 18
3.1 Anforderungen und Radwegqualität 18
3.2 Zielnetz Radwege Gonsenheim 21
3.3 Projektvorschläge Radnetz 23
3.3.1 Zentralroute 23
3.3.2 Juxplatz 29
3.3.3 Uniroute 31
3.3.4 Schulroute 36
3.3.5 Bretzenheimer Route 38
3.3.6 Route Alte Hauptstraße 40
3.3.7 Mombacher Route 40
3.3.8 Stadionroute 42
3.2.9 Gonsbachtalroute 44
3.2.10 Sonstige Maßnahmen 45
3.4 Prioritäten und Machbarkeit 46
3.5 Zum Thema Finanzierung 47

Impressum
Herausgeber
VCD Rheinhessen
c/o Dr. Helga Schmadel
Rohrgasse 11
55276 Oppenheim
rheinhessen@vcd.org
https://rlp.vcd.org/vcd-lokal/rheinhessen/

Fertigstellung
Oktober 2020

Inhalt& Gestaltung
Armin Schulz
Fotos: Verwendung nur nach schriftlicher Genehmigung.
Kontakt:
Radkonzept.Gonsenheim@gmx.de

Druck
Jürgen Linde
Anna-Stenner-Straße 36
55129 Mainz
linde@druckerei-linde.de
www.druckerei-linde.de

Nutzung der Radwegekarte (Ausgabe Jahr 2005) als Hintergrund mit freundlicher Genehmigung der Stadt Mainz.

Qualitätsstandards für Rad-Direktverbindungen: in Anlehnung an die Musterlösungen der Nahmobilität, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkungen

Grundlage dieses Infoheftes bildet eine fachliche Studie eines Radverkehrskonzeptes für den Mainzer Stadtteil Gonsenheim. Der Autor der Studie war beruflich für den kommunalen Straßenbau, Radwege, barrierefreie Verkehrsanlagen und ÖPNV-Förderung zuständig und ist nun im Ruhestand. Da er seit 20 Jahren in Gonsenheim wohnt und gern mit dem Rad fährt, war es ihm ein Anliegen, nicht nur auf bestehende Mängel hinzuweisen, sondern für seinen Stadtteil ein Konzept für ein Radwegenetz zu erarbeiten. Als Mitglied des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) lag eine gemeinsame Veröffentlichung mit dem VCD nahe.

Mainz ist eigentlich eine Stadt der kurzen Wege. Verbindungen von den meisten Ortsteilen in die Innenstadt und untereinander sind ca. 5 bis 8 km lang. Strecken dieser Größenordnung sind mit Fahrrad/Pedelec zügiger als mit jedem anderen Verkehrsmittel zurückzulegen. Deshalb ist mit dem gegenwärtig in Mainz erreichten Radverkehrsanteil von 25 Prozent das Potential des Fahrrads bei weitem nicht ausgeschöpft. Bei vielen Stadtteilen fehlen noch die guten Routen zur Innenstadt oder zu den benachbarten Ortsteilen. Und schon die Bedingungen vor der Haustür schrecken oft davon ab, das Rad zu besteigen.

Klar ist dabei: Neue Markierungen und isolierte Bauprojekte genügen nicht. Alle Maßnahmen müssen auf die Realisierung eines Netzes zielen. Dabei muss ab sofort – das ist die Kernaussage des Autors - die Einhaltung der Normen für die Netzqualität für den Radverkehr ein ebenso hohes Gewicht wie die Normen für den Autoverkehr erhalten.

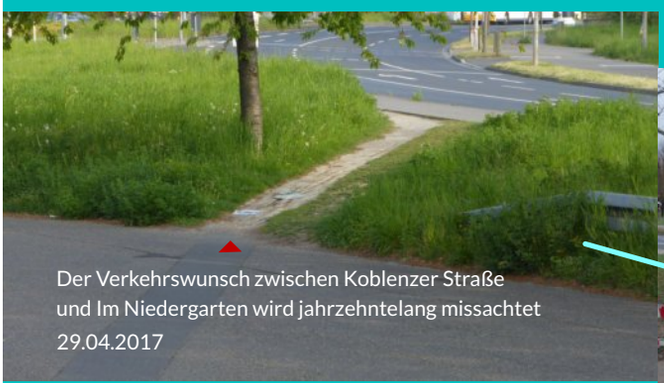
Die Gonsenheim-Studie des Autors entwickelt konkret ein solches Netz, beispielhaft und beispielgebend auch für andere Mainzer Stadtteile wie auch rheinhessische Orte. Die Erstellung der vorgeschlagenen acht Radrouten sollte bei entschlossenem Zusammenwirken der politischen Kräfte in zwei bis drei Jahren realisierbar sein.

Der VCD Rheinhessen dankt seinem engagierten Mitglied herzlich für die aufwändige Studie und möchte die Leserinnen und Leser des Heftes zum Nachdenken über die Mobilität der Zukunft und zum Engagement für sie auftrufen.

Dr. Helga Schmadel
VCD Rheinhessen
Vorsitzende

Armin Schulz
Diplom Ingenieur

1. Verkehrtwende in Gonsenheim



Der Verkehrswunsch zwischen Koblenzer Straße und Im Niedergarten wird jahrzehntelang missachtet
29.04.2017

Schlammschlacht statt Verkehrswende ?

25.01.2019 Eine Baustelle macht Hoffnung auf Besserung

Doch es folgt der erste Streich ...
27.05.2019

... und der zweite folgt sogleich mit weiteren Hügeln
07.06.2019

Neue Wege werden spontan gesucht und gefunden
07.06.2019

... und gleich wieder neu „angelegt".
15.09.2019

Niemand hat die Absicht eine Mauer zu bauen ...
15.05.2020

Jemand hat mit dem Spaten das Problem vorerst beseitigt.
27.07.2020

Wie wird der Konflikt enden?

2. Netzanalyse

Anforderungen an die Fahrradinfrastruktur

Für die Bewertung der Radfahrbedingungen sind diese Grundanforderungen entscheidend:

- Netzzusammenhang und -dichte,
  (setzt voraus, dass es ein Zielnetz gibt)
- Direktheit, d.h. Fahrt ohne Umwege
- Komfort, zügiger und angenehmer Radfluss
- Sicherheit, subjektiv und objektiv
- Fahrkomfort, Deckschicht mit geringem Rollwiderstand, ganzjährig befahrbar
- Attraktivität, Erleben von Landschaft oder Stadtraum, der Aufenthaltsqualität im Straßenraum, Gefühl sozialer Sicherheit

Auf kurzen Fahrten innerhalb des Stadtteils spielen Radfluss, Fahrkomfort und Sicherheit die maßgebliche Rolle für die Häufigkeit der Nutzung des Rades. Auf Wegen zwischen den Stadtteilen - und über die Stadtgrenze hinaus nimmt die Bedeutung der Reisegeschwindigkeit zu.
Auf dem kürzest möglichen Weg, also gegenüber anderen Verkehrsarten umwegfrei und ohne viel Stopps und Störungen zum Ziel zu kommen, steigert die Bereitschaft zum Radfahren. Nutzung und Aufkommen steigen, je besser die Qualität gemäß den o.g. Grundanforderungen auf den wichtigsten Zielen bzw. Strecken erfüllt sind.

Bestimmung der wichtigsten Ziele

Die beiden Hauptziele der Gonsenheimer sind:

- die Gonsenheimer Ortszentren
  (Breite Straße, Elbestraße, An der Krimm)
- die Mainzer Innenstadt
  (und deren angrenzende Stadtteile)

Auf diese beiden Ziele wird daher ein besonderer Schwerpunkt gesetzt, da Maßnahmen für auf diese Ziele ausgerichteten Relationen den größten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl versprechen.
Zu Rang drei gibt es einen großen Sprung. Rang drei ist dispers und muss mangels vorhandener Verkehrserhebungen leider offen bleiben.
Die dritthäufigsten Ziele der Gonsenheimer hängen von verschiedenen Faktoren ab, z.B. der genauen Lage des eigenen Wohnortes im Stadtteil. Stellvertretend für „Rang drei“ wurden die temporär stark frequentierten Verbindungen zur Opel-Arena betrachtet. Das Erreichen der Nachbarstadtteile Mombach und Finthen wurde ebenfalls bewertet.

Schwerpunkt der Studie bilden die Alltagswege der Radfahrenden. Oft gibt es aber Überlagerungenen mehrerer Fahrzwecke auf den Routen.

2.1 Erreichen der Stadtteilzentren

Ortszentrum Breite Straße

Die Breite Straße bildet ein kleines lebhaftes Zentrum. Das Straßenbild ist geprägt von einem bunten Nebeneinander mit regem Einkaufsverkehr vor den Geschäften.

Trotz des dichten Auto- und Tramverkehrs sind die Plätze im Außenbereich der Cafes meist vollbesetzt.

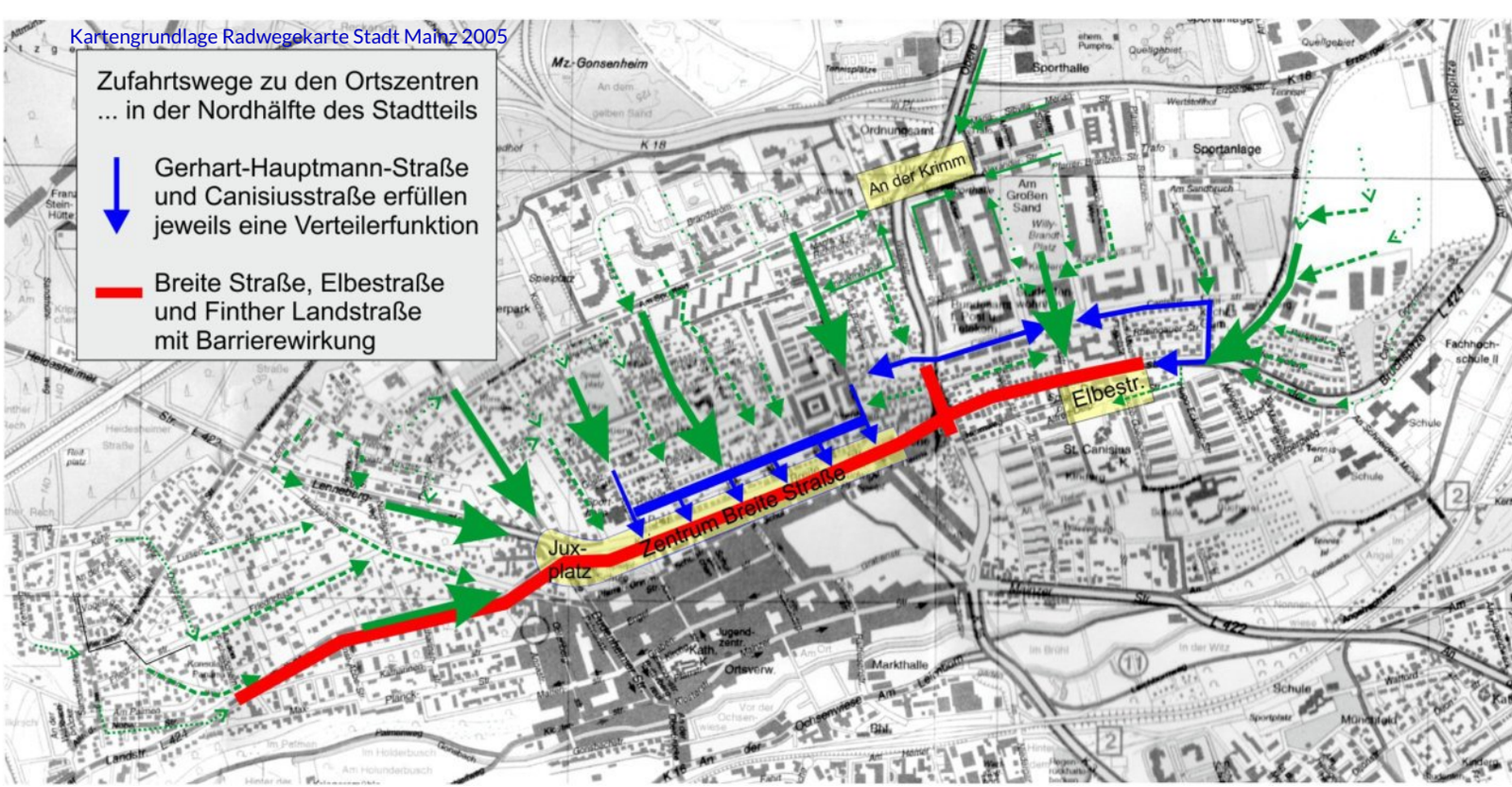
Das Radfahren zwischen den Rillen der Straßenbahngleisen und aufgehenden Türen von Kurzparkern ist jedoch lebensgefährlich.
Das Ziel, mit beidseitigen Radverkehrsanlagen die Breite Straße sicherer und befahrbar zu machen, lässt sich jedoch nicht verwirklichen, ohne den Charakter der Straße zu verändern. Eine Verbreiterung der Verkehrsfläche würde zu Lasten der verbliebenen Vorgärten gehen und das historische Straßenbild mit Villenbebauung zerstören. Weil damit Aufenthaltsqualität und der typische Gonsenheimer „Flair“ verloren gingen, würde die Einkaufsfunktion zugunsten der Verkehrsfunktion geschwächt. Aus städtebaulichen Gründen ist der Bau von Radwegen daher in der Breiten Straße nicht vertretbar.

Barrierewirkung

Aber auch das Queren der Straße ist für Fußgänger und Radfahrer hemmend. Deshalb geht von der Breiten Straße, ebenso wie von Elbestraße und Weserstraße eine Barrierewirkung aus.

Daran ändert auch nichts, dass die vorhandenen mit Fußgängerampeln oder Zebrastreifen gesicherten Querungsstellen von Radfahrern 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 und das Rad in einer der südlich gelegenen Seitenstraße abstellen, um einen Einkauf in der Breiten Straße zu erledigen.
Zumal die Abstellmöglichkeiten für Räder dort noch schlechter sind.



Umgekehrt wird kaum jemand aus Richtung alter Ortskern (Mainzer Straße) oder aus der Gleisbergsiedlung die längere Strecke über die Kurt-Schumacher-Straße fahren, um in der Breiten Straße einzukaufen.

Beide Straßen sind prinzipiell als Verteilerachsen für die jeweilige Stadtteil-Hälfte geeignet, um möglichst nahe an den angestrebten Zielort in der Breiten Straße heranzukommen. Sie sind in Verbindung mit den Seitenstraßen zur Breiten Straße jedoch in Bezug auf die Fahrradattraktivität noch ausbaufähig. Dies gilt auch für das Abstellen in den Seitenstraßen der Breiten Straße.

Gerhart-Hauptmann-Straße als Verteiler

Der Gerhart-Hauptmann-Straße kommt dabei eine besondere Bedeutung zu, weil der Großteil der Einwohner Gonsenheims auf dieser Seite der Straße wohnt. Die heutige Verkehrssituation 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 halb auf dem Gehweg.

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 Platz, dass Begegnungsfälle zwischen zwei Pkws nicht abwickelbar sind. Die Straße wurde deshalb schon lange als Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr ausgewiesen. Radfahrende dürfen jedoch per Zusatzschild in beide Richtungen fahren.

Der Radfahrkomfort stellt sich wie folgt dar:

- nur wenn parkende Autos wenig auf der Fahrbahn stehen, ist im Begegnungsfall mit Autos ein störungsfreies, aber langsames Passieren möglich. Beide Verkehrsteilnehmer müssen die Geschwindigkeit reduzieren und ihre Fahrspur gut halten. Der vorgeschriebene Abstand von 1,5m gemäß StVO ist jedoch unmöglich einzuhalten.
- Ist die verbleibende Fahrspur durch schlecht eingeparkte Pkws oder SUV schmal, kommt der Verkehrsfluss ins Stocken.
- Es ist regelmäßig zu beobachten, dass Radfahrende, die ein Auto kommen sehen, bereits in der nächsten Parklücke stoppen und warten müssen, bis das Auto vorbeigefahren ist.

- Für Einkaufsfahrten und Wege zur Kita oder Schule erfreuen sich Lastenräder oder Fahrradanhänger für Kinder wachsender Beliebtheit. Ausgerechnet diese Fahrzwecke werden durch die parkraumbedingte Enge behindert bzw. teilweise faktisch ausgeschlossen. Und dies, obwohl die Anhänger offiziell zugelassen sind und daher generell nutzbar sein sollten.
- Ebenso abgehalten werden ältere und unsichere Radfahrer und Radfahrerinnen. Für diese wachsende Bevölkerungsgruppe erweisen sich Breite Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße als eine „No-Go-Area“.

Was als Notlösung für den Radverkehr in Wohnstraßen ausreichen mag, kann 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.

Für die Südhälfte des Stadtteils dient die Schulstraße als Zufahrtsachse zum Zentrum Breite Straße. Sie erfüllt ebenfalls eine Verteilerfunktion zu den Geschäften (Ziel- und Quellverkehr). Sie nimmt über die Alfred-Delp-Straße auch Fahrten aus und zum Gleisberg-Viertel auf. Der eng bebaute, aber verkehrsberuhigte Straßenraum besitzt durchaus eine angenehme Atmosphäre zum Radfahren. Leider nehmen die häufigen Aufpflasterungen aus der Frühzeit der Verkehrsberuhigung die volle Aufmerksamkeit in Anspruch, diesen ständig ausweichen zu müssen. Der Fahrkomfort leidet durch erzwungene Schlingerfahrten erheblich. Trotz des schönen Straßenraums ist ein Nebeneinanderfahren unmöglich. Weniger Hubbel wäre die bessere Lösung.

Juxplatz

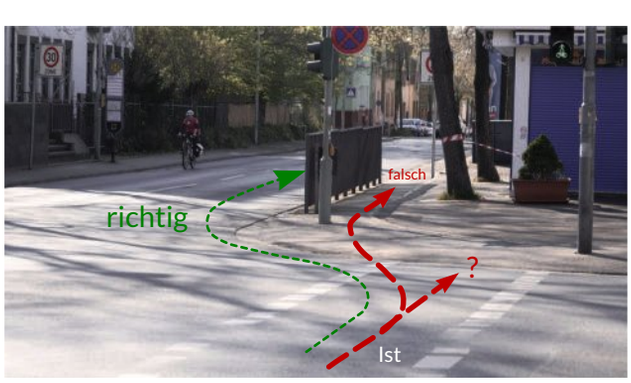
Der Juxplatz ist eine verkehrsreiche Drehscheibe. Leider ist die Situation in und um den Juxplatz für Radfahrer nicht nur unbefriedigend, sondern schon als gefährlich zu bezeichnen:

- Engpass mit schmalen Fahrstrecken und Mischverkehr aus Richtung Finther Landstraße zum Gesundheitszentrum
- Auf der Nordseite Führung per Ampel mit Radfahrmännchen 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.

Ortsfremde Radler aus Richtung Finthen müssen in der Situation spontan entscheiden, ob sie gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) weiterfahren dürfen oder ob es sich um eine „illegale“ Nutzung eines Radweges in falscher Richtung handeln könnte.

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.

Unklar ist auch die Führung vom Gesundheitszentrum in Richtung Budenheimer Straße. Auch wenn es so aussieht, gibt es dort keinen Radweg.

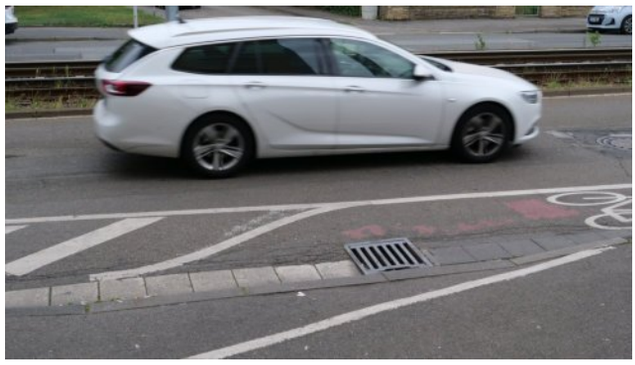


Gleisbergzentrum Elbestraße

Das Zentrum Elbestraße ist mit dem Fahrrad von Süden her gut über die Alfred-Delp-Straße zu erreichen. Für die Gleisbergsiedlung erfolgt die Andienung auf der Rückseite des Supermarktes und des DM Drogerie-Marktes.
Von Norden her bildet der besondere Gleiskörper der Straßenbahn durch sein Schotterfeld und den Vignol-Schienen eine Trennwirkung. Das Queren mit dem Rad von der Werrastraße zur Südseite der Straße fällt jedoch meistens leichter, als der Eindruck der Straße es vermuten lässt.

Unmittelbar vor dem REWE-Markt wurde der Gehweg durch den „Typ schmaler Radweg ohne Sicherheitsabstand“ verschmälert. Um diesen Streifen zu einem echten Radweg zu machen, der übrigens von REWE-Kunden aus dem Krongarten/ Am Großen Sand in beiden 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 Baurechterteilung zur Neubebauung des Einkaufszentrums kein größerer Hausabstand zur Straße vorgeschrieben wurde.

Einen unübersehbaren Sicherheitsmangel stellt die Überleitung vom „Rad-Gehweg“ auf das Niveau der Fahrbahn an einem Kanaldeckel dar.



Auch im weiteren Verlauf Richtung Stadt ist die Nutzung des „Radweges“ nicht unbedingt zu empfehlen. Die Kfz-Fahrspur ist breiter als die einer Autobahn. Radstreifen und Gehweg haben dagegen Minderbreiten.

2.2 Verbindung zur Innenstadt

Das zweitwichtigste Ziel für Radfahrende aus Gonsenheim bilden die Verbindungen zum zentralen Kernbereich der Stadt Mainz, zu denen City, Neustadt, Altstadt und Oberstadt zählen. Ob weiterführende Schulen, Einkauf, Behörden, Fachärzte oder Freizeittreffs: alles ist dort vorhanden, was (groß-)städtisches Leben ausmacht.

Die Entfernung vom Stadtteil Gonsenheim zur Innenstadt liegt im Bereich von 4 bis 8 km - und zwar je nachdem, wo man im Stadtteil 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.
Als Vorzugstrassen mit schnellster Verbindung zum Zielpunkt Ludwigsstraße/ Große Langgasse werden von den für den Auto- und Radverkehr einschlägigen Navigations-Apps die nachfolgenden Verbindungen angegeben.

Infrastrukturangebot für den Autoverkehr

Von „Navis“ empfohlene Autorouten:

A. Juxplatz - Budenheimer Str. - Zwanzig-Morgen-Weg - Saarstraße - Binger Str. - Münsterplatz - Große Langgasse (6,8km)

B. Juxplatz - Budenheimer Str. - Mainzer Str. - An der Allee - Saarstraße - ... weiter wie A (5,3 km)

C. Kurt-Schumacher-Str. - Mainzer Str. - An der Allee - Saarstraße - Binger Str. - Münsterplatz - Große Langgasse (4,8km)

D. Kurt-Schumacher Str. - Koblenzer Str. - Saarstraße - ... weiter wie A (5,4km)

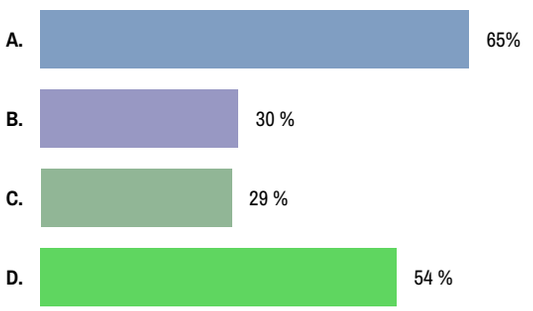
Der Kfz-Verkehr kann auf allen Verbindungen weitgehend ungestört von anderen Verkehrsarten fließen. Nur in der Großen Langgasse muss der Kfz-Verkehr sein Tempo drosseln und Rücksicht auf querende Fußgänger und Radfahrer nehmen. Dieser Streckenanteil liegt unter 10%.

Alle Fahrbahnen verfügen gemäß den geltenden Straßenbaurichtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen mindestens über Regelbreiten (Richtlinie RASt06).

Mehrspurige Abschnitte der Autorouten

Ein besonderes Privileg gegenüber anderen Verkehrsarten bilden mehrspurige Streckenabschnitte, bei denen andere Autos überholt werden oder sich vor Kreuzungen nebeneinander aufstellen können.

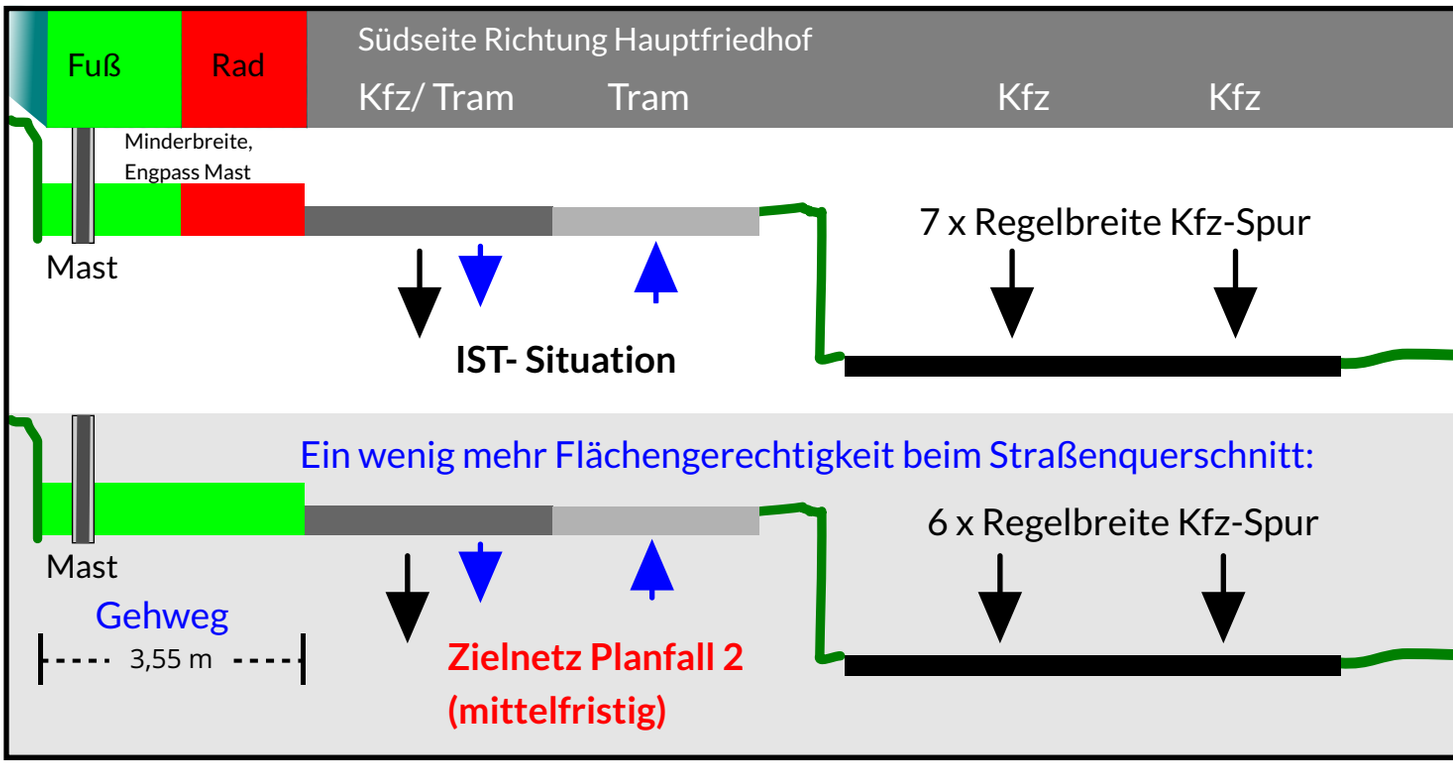
Abbildung Anteil mehrspuriger Straßenabschnitte



Die Tabelle zeigt, dass von den beiden Ausgangspunkten Juxplatz („Go - West“) und Kurt-Schumacher-Straße („Go - Ost“) jeweils eine Strecke existiert, die über einen mehrspurigen Anteil von über 50% der Gesamtstrecke verfügt. Hieraus ergeben sich Vorteile für die Reisezeit, die anderen Verkehrsarten nicht gewährt werden. Und dies trotz des hierfür benötigten hohen Flächenverbrauchs.
Diesem Sachverhalt gegenüber steht die Diskrepanz zur subjektiv empfundenen Zufriedenheit. In der öffentlichen Meinung dominiert der Frust über den täglichen Stau, rote Ampeln und schlechte Deckschichten. Nun auch noch Tempo 30 in der Innenstadt. Allerdings ist es ein Klagen auf hohem Niveau. Tatsächlich sind die Infrastruktureinrichtungen deutlich besser als die der umweltfreundlichen Verkehrsarten.

Was der scheinbar selbstverständliche Anspruch für die einen in Bezug auf Verkehrsfläche, Fahrkomfort und „Grüne Welle“ im Straßennetz ist, sollte anderen nicht vorenthalten bleiben.

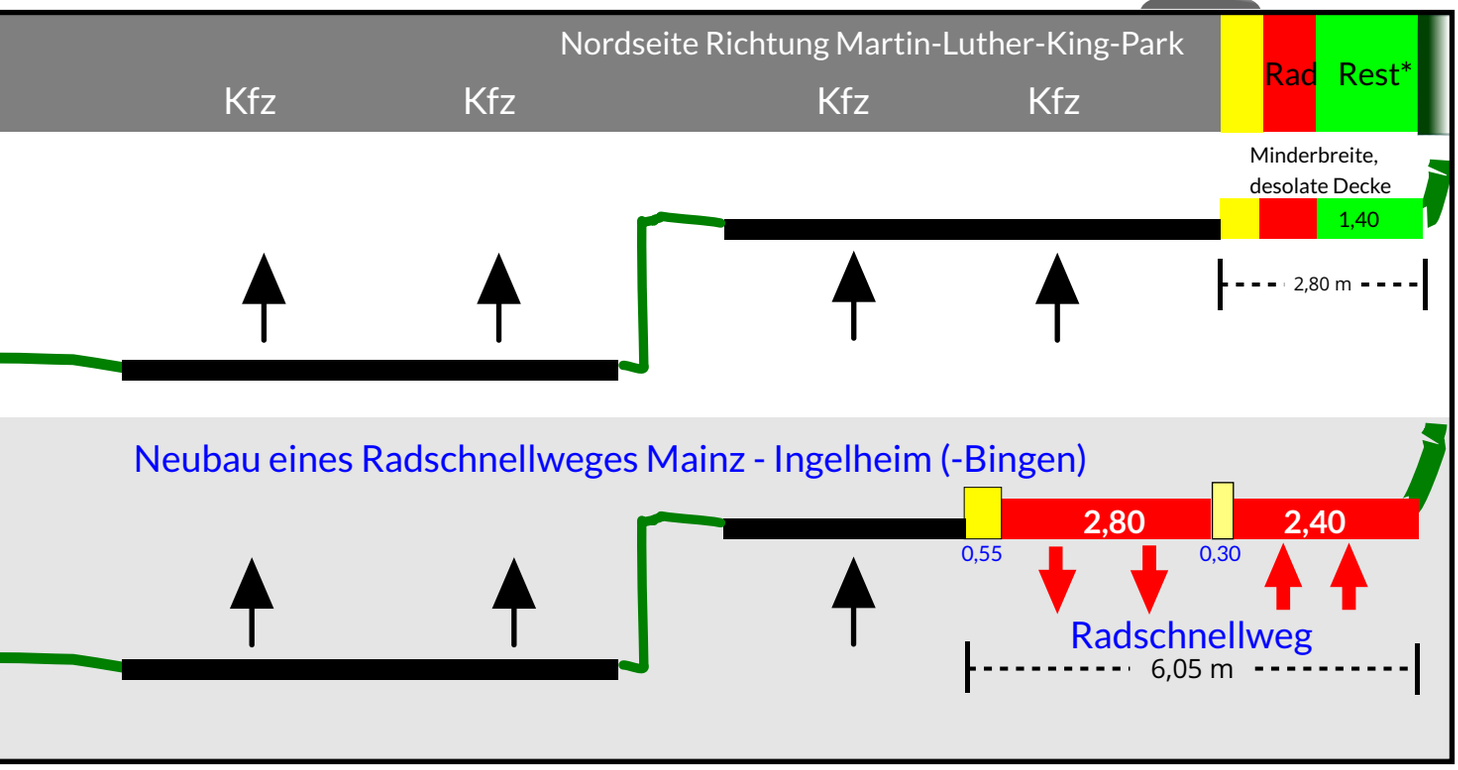
Querschnitt Saarstraße, Höhe Hauptfriedhof/ Universität



Wer auf kürzestem Weg von Gonsenheim zur Innenstadt mit dem Rad fahren will, muss über den Hartenberg fahren. Bis zum Ortsrand ist die Situation zwar nicht mängelfrei. So ist die Kreuzung Weser-/Grabenstraße/ Mainzer - / Koblenzer Straße alles andere als radfahrfreundlich. Größere Schwierigkeiten entstehen am Hartenberg. Der Radweg An der Allee wird vor der Uni trotz steigenden Bedarfs schmaler statt breiter. Auf der anderen Straßenseite ist die Wegeoberfläche in einem desolaten Zustand.

Die eigentliche Herausforderung beginnt an dieser neuralgischen Achse:
Die Strecke Saarstraße - Binger Straße - Alicebrücke - Münsterplatz ist alles andere als kom-

Engstelle der Achse mit dem höchsten Radpotential in Rheinland-Pfalz



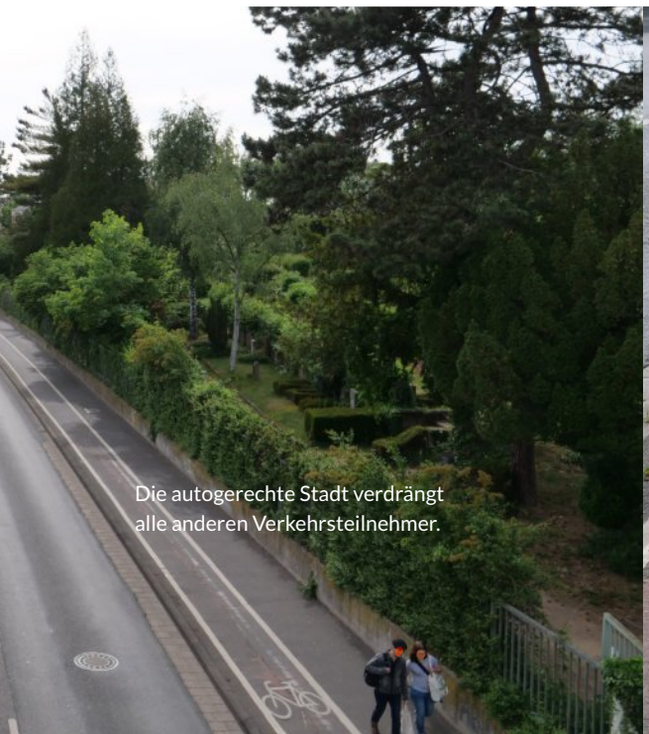
* Fachlich gesehen, handelt es um eine Restfläche, da Gehwege eine Mindestbreite von 1,50m aufweisen müssen (in dörflicher Lage).

fortabel. Auf der gesamten Länge verfügen Geh- und Radwege über Minderbreiten, obwohl auf der Achse Universität - City das höchste Radpotential in ganz Rheinland-Pfalz zu erwarten ist.

Im Umfeld des Hauptbahnhofes kommt zudem ein extrem hohes Fußgängeraufkommen hinzu. So ist ein komfortabler Fahrtfluss nicht möglich.

Wer als Variante eine Route über den Martin-Luther-King-Park nutzt, kommt an der „falschen Seite“ zur Binger Straße und spätestens dort ebenfalls in das Gedränge.

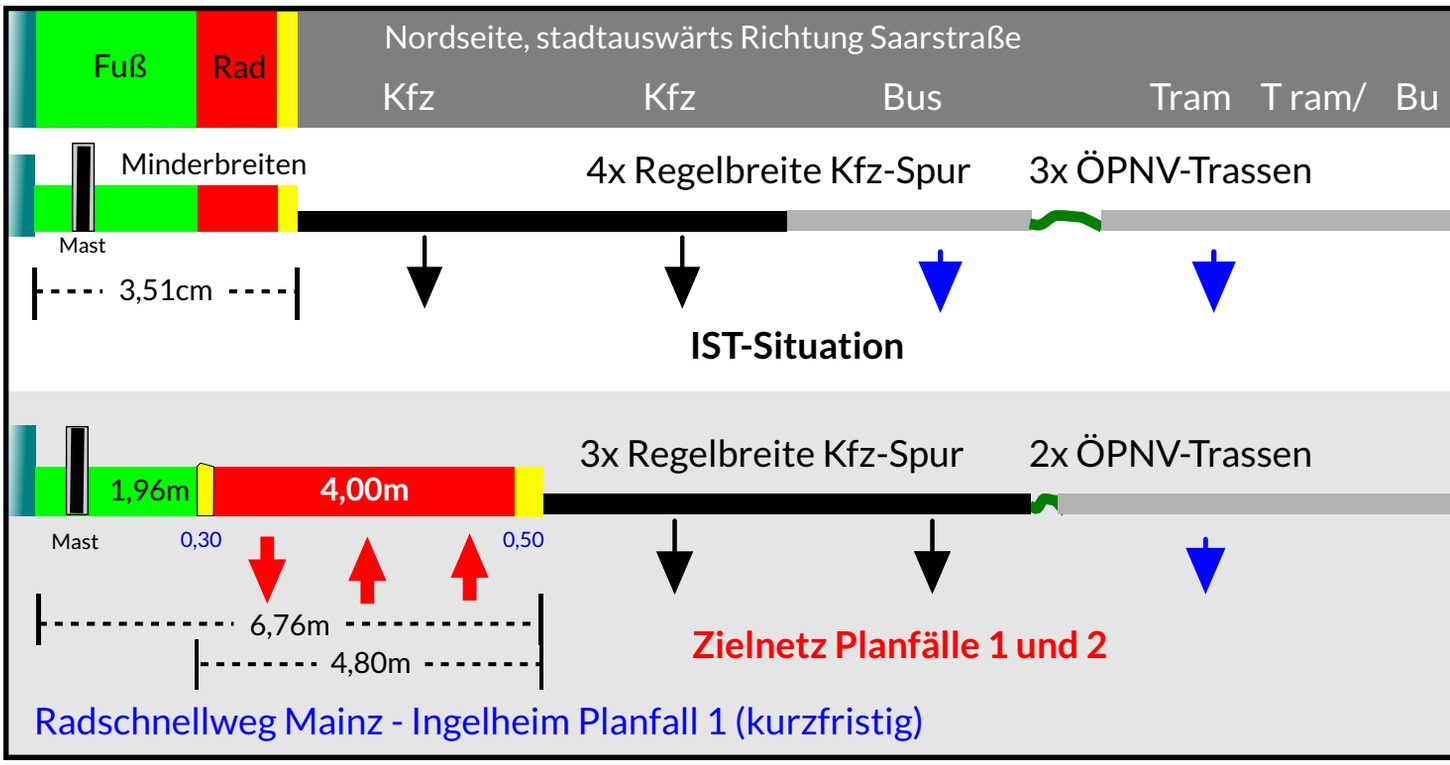
Eine mögliche Alternativroute über die Neustadt ist mit Faktor 1,4 zu umwegig und daher reisezeitmäßig nicht konkurrenzfähig.



Die autogerechte Stadt verdrängt alle anderen Verkehrsteilnehmer.

Armut in Deutschland ?
Der Rad- und Gehweg in der Saarstraße

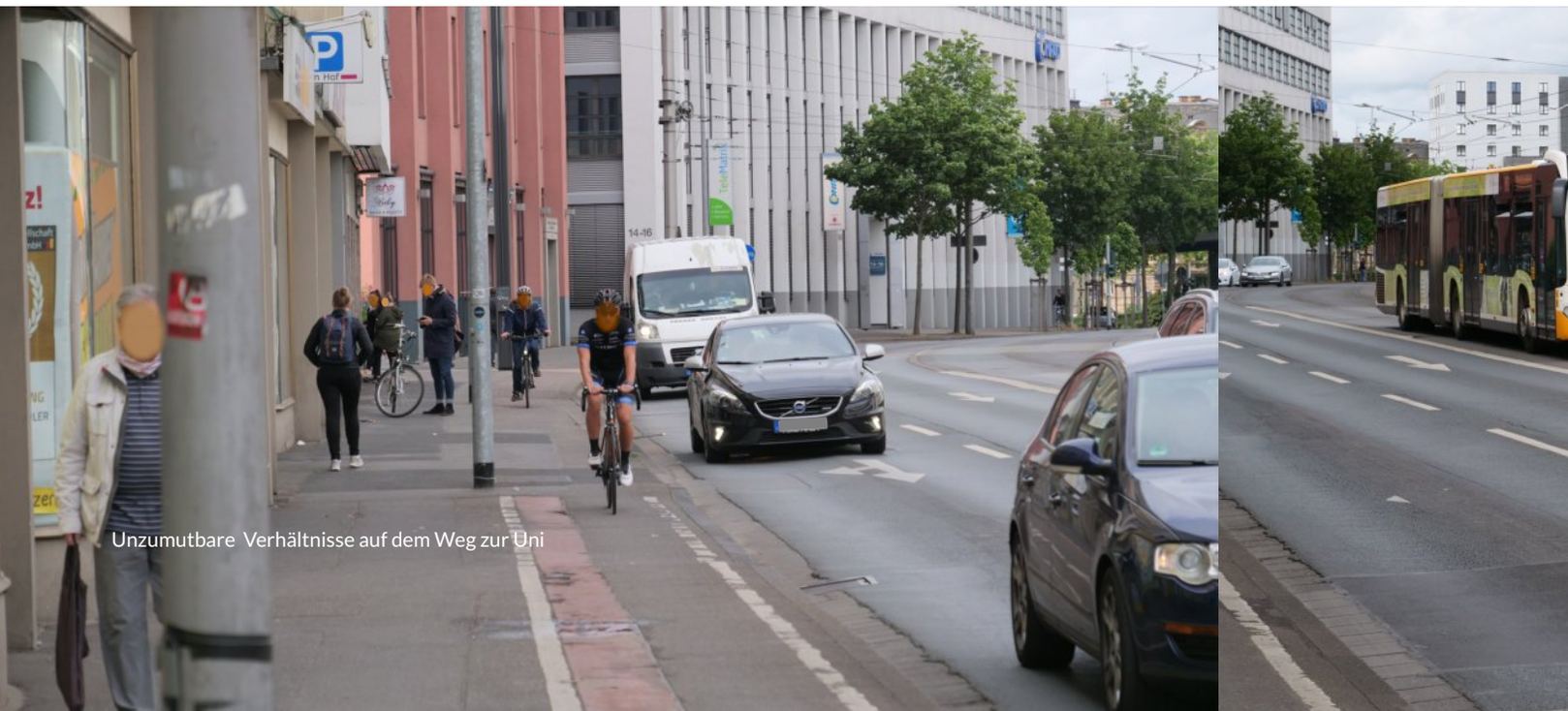
Querschnitt Binger Straße



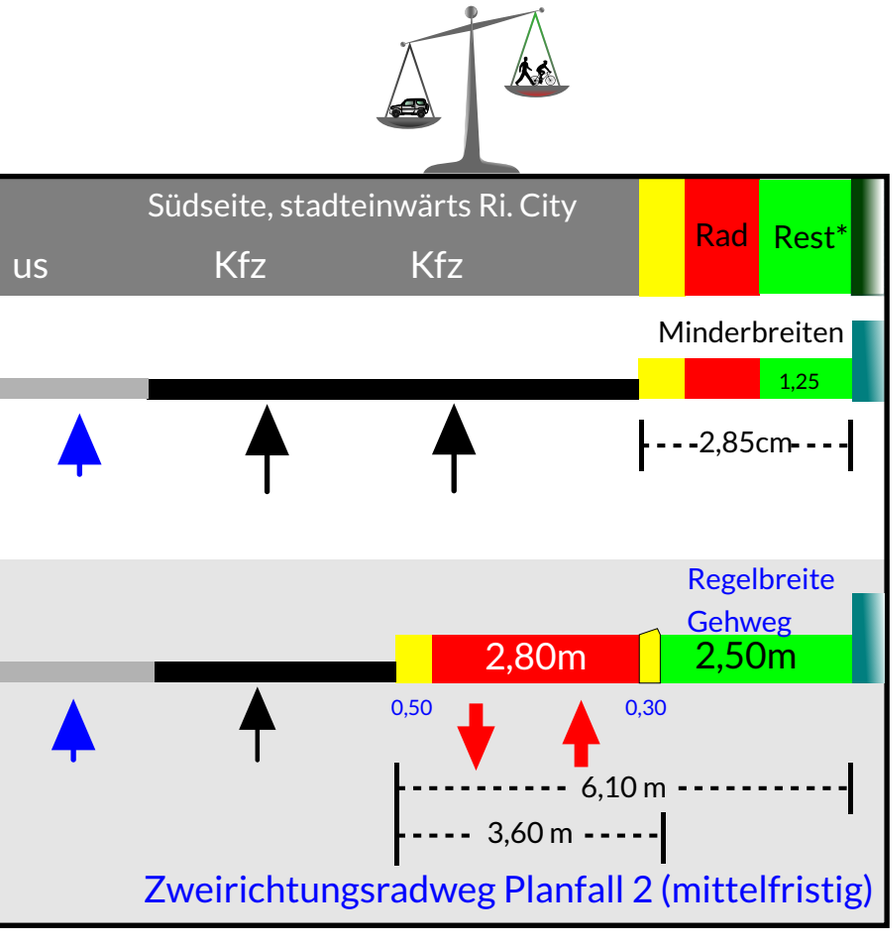
In der Binger Straße setzt sich die Ungleichbehandlung fort. Der motorisierte Verkehr verfügt komfortabel über 7 Spuren mit mindestens Regelbreite. Fußgängern und Radfahrern wird nur eine Restfläche beidseitig mit Minderbreiten zugewiesen („No-Go-Area"), obwohl mit Neueröffnung der Universität schon in 1946 klar war, dass eine hohe Nachfrage entstehen würde.

Wie können Schritte in Richtung Flächengerechtigkeit eingeleitet werden?

Auf der Südseite der Saarstraße ist der Bau eines regelkonformen Radweges ohne Eingriff in den Hauptfriedhof nicht möglich. Und weil bei Errichtung des neuen Hotels an der Binger Straße der Bau einer Arcade für Fußgänger „verpasst" wurde, ist hier die Herstellung regelkonformer



Unzumutbare Verhältnisse auf dem Weg zur Uni



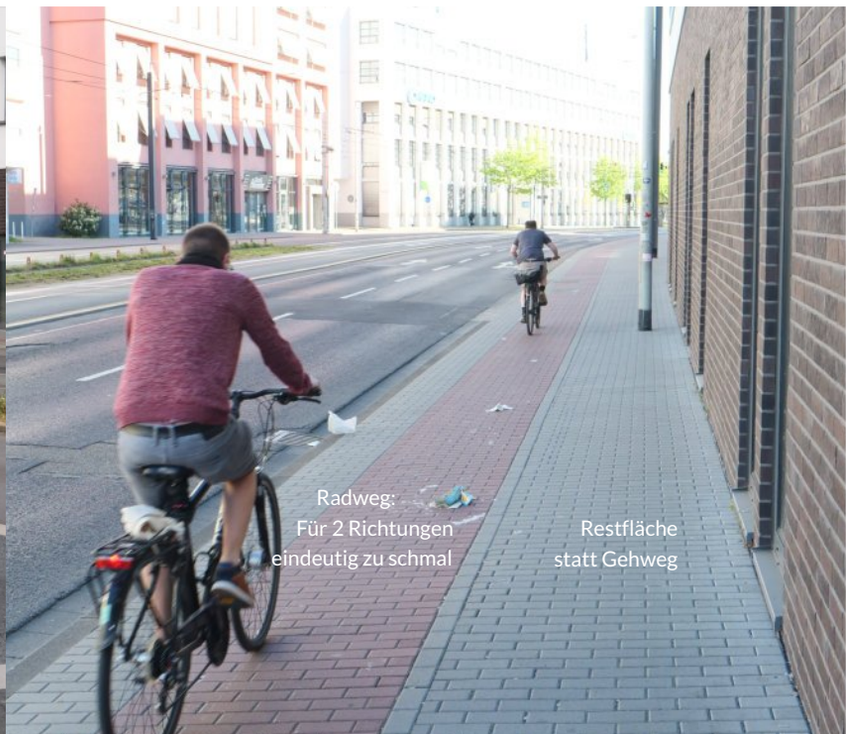
* Restfläche, da Gehwege eine Mindestbreite von 1,50m aufweisen müssen.

Geh- und Radwege nur mit Reduzierung von Fahrspuren machbar. Chance vertan!
Als kurzfristige Lösung (Planfall 1) bietet sich die Ummarkierung der rechten Stadtauswärtsspur in der Saarstraße zum Radweg ab (Nordseite), mit Weiterführung auf der heutigen Kfz-Spur auf der Nordseite der Binger Straße bis Aliceplatz. Dies wäre ohne hohe Aufwendungen und gravierende Einbußen in der Funktion und Leistungsfähigkeit der Straße sofort machbar. Der Radverkehr würde stadteinwärts abgetrennt auf der rot zu markierenden Autospur verlaufen. In der Binger Straße ist stadtauswärts weiterhin ein zweispuriger Kfz-Verkehr möglich, wenn die vorhandene Busspur auf die Tramtrasse verlegt wird.

In den Abbildungen für Saarstraße und Binger Straße ist bereits der bauliche Ausbau eines Radschnellweges Ingelheim - Mainz dargestellt, der bergab sicherheitshalber in getrennten Spuren je Richtung erfolgen sollte. In der Binger Straße kann dieser zu einem regelkonformen Radweg mit einer Breite von 4,00m (zuzüglich Sicherheitsstreifen 0,30/ 0,50m) zusammengeführt werden.

Aufgrund der Verbindungen zur Oberstadt (Linsenberg/ Uni-Klinik) und Zahlbach / Bretzenheim besteht ein Bedarf für einen regelkonformen Zweirichtungsradweg auf der anderen Seite. Trotz Ausbau des „Gehweges“ von 1,25m auf die Breite von 2,50m kann dieser eine Breite von 2,80m erhalten (+ 0,30m / 0,50m Sicherheitsstreifen).
Dieser Lösungsvorschlag kann mittelfristig als Planfall 2 mit Zieljahr 2025 umgesetzt werden.

Eigene Busspur neben Gleiskörper Tram


Radweg:
Für 2 Richtungen
eindeutig zu schmal

Restfläche
statt Gehweg

Auf der Alicebrücke setzt sich die Schieflage zwischen den Infrastrukturbedingungen fort. Vorgeschlagen wird die Reduzierung von jeweils einer Kfz-Spur auf beiden Seiten, mit dem Ziel 2,70m breite Geh- und 3,50m breite Radwege („dreispurig“) zuzüglich Sicherheitsstreifen (0,30 zum Gehweg/ 0,75m zur Fahrbahn) einzurichten.

Die autogerechte Planung auf dieser Achse hat durch Bau mehrerer Spuren die Reisezeit von Gonsenheim zur Stadt auf ca. 15 Minuten reduzieren lassen, verbunden mit dem Preis, dass dem Fußgänger- und Radverkehr nur Minderbreiten und schadhafte Decken bereitgestellt werden. Mit der unmissverständlichen Botschaft: „Ihr seid nur eine prekäre Restgröße“.
Bei Planfall 1 ändert sich die Reisezeit des Kfz-Verkehrs insgesamt unwesentlich. Für die mittelfristig (eigentlich selbstverständliche) Herstellung der Mindest- oder Regelbreite für Geh- und Radwege in der Binger Straße ist die Reduzierung einer Kfz-Spur in der Binger Straße stadteinwärts in Planfall 2 unvermeidlich. Anzunehmen sind folgende Auswirkungen auf die Reisezeit:

Fahrzeit Min. Tageszeit	Ist Auto	Planfall 2 Auto	Ist Rad	Planfall 2 Rad	Ergebnis Pf. 2 Vergleich
Spitzenzeit morgens	15 - 18	25 - 27	16 - 18	15 - 17	Deutliche Zeitvorteile Rad
Normalzeit	14 -17	15 - 20	16 - 18	15 - 17	Zeitkonkurrenz
Schwachlastzeit	12 - 15	13 - 15	16 - 18	14 - 16	Geringer Vorteil Auto

Der Vergleich zeigt, dass die bestehenden Zeitvorteile des Autoverkehrs künstlich durch ungleiche Infrastrukturbedingungen erzeugt wurden. Schon ein wenig mehr Flächengerechtigkeit bringt den scheinbaren Systemvorteil des Autos ins Wanken. Dabei ist nicht einmal die Angleichung in Metern Querschnitt nötig, sondern Spurenzahl bzw. Begegnungsmöglichkeiten.
Die Zeitverschiebungen werden die Verkehrsmittelwahl beeinflussen, - auch auf anderen Relationen innerhalb von Mainz und zum Umland.

2.3 Zum Stadion und Nachbarortsteilen

Stadt und Verein legten bei der Planung des neuen 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. Die umgesetzten Maßnahmen können jedoch nicht überzeugen. Es reicht nicht, auf den Bau von Parkplätzen zu verzichten. Statt die Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer zum Stadion systematisch auf die zu erwartenden Ströme auszurichten, ließ man es beim Bestand.

Schon auf der Hinfahrt zum Spiel der 05er kommt es zu Behinderungen des Radverkehrs, die aber aufgrund der zeitlich ausgedehnten Ströme noch ertragbar sind.
Der eigentliche Horror für Radfahrende beginnt nach dem Spiel auf dem Heimweg. Und zwar auf dem Wirtschaftsweg zwischen Stadionwestseite und der Unterführung an der Saarstraße. Wer Glück hat, kann sich in eine Radfahr-Schlange einreihen und an den Fußgängerströmen vorbeifahren. Immer wieder treten jedoch Fußgänger ohne zurückzuschauen in die schmale „Spur“ der Radfahrenden. In diesen plötzlichen Situationen 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 untereinander verbunden sind. Besonders im Dunkeln und bei Regen eine Schreckensfahrt, die sich erst hinter der Unterführung Saarstraße Richtung Gewerbegebiet Hemel allmählich auflöst, weil die Fußgängerreihen dort lockerer werden.

Weitere Mängel finden sich Im Niederfeld (vgl. Kapitel 1) und am plötzlichen Radwegende der Kreuzung Graben/ Weserstraße. Aber auch die Fahrt von Gonsenheim oder der Arena in Richtung Haifa-Einkaufszentrum über einen Wirtschaftsweg mit Spurrillen zeigt anschaulich, wie schnell die Grenzen der Leistungsfähigkeit bei schon geringem Verkehrsaufkommen erreicht werden.

Stadionneubau und Zufahrtsweg Radverkehr aus Bretzenheim

Wie sollen diese - für eine andere Funktion erstellten und gewidmeten - Feldwege Massenströme bewältigen und obendrein zum Umsteigen auf das Radfahren animieren?

Wer ein Fußballstadion ohne Parkplätze baut, sollte zu denjenigen Stadtteilen, die in Rad-Distanz liegen, Wege anbieten, die getrennt von den Fußgängerströmen verlaufen. Stadt und Verein sind gleichermaßen verantwortlich.

Mombach

Obere Kreuzstraße K16

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 (z.B. die Mombacher Hauptstraße, ein großes Fahrradgeschäft, Baumarkt und die zum Radweg auf der weiterhin vorläufig halbseitig fertiggestellten Schiersteiner Brücke). Leider ist der vorhandene „1m-Geh/ Radweg“ ist auch aufgrund seiner Oberfläche und Wellenform schlicht unzumutbar. Wer auf der Fahrbahn bleibt, stößt auf Unverständnis von Autofahrern, die meinen, dass Radfahrer besser auf dem Radweg bleiben sollten.

Finthen

Der schmale Schutzstreifen auf der Finther Landstraße, die fehlenden gesicherten Querungsmöglichkeiten am Abzweig zur Siedlung Römerquelle sind nichts für Ungeübte. Besser gegenüber der Verbindung nach Mombach ist aber die Möglichkeit zur Wahl verschiedener Strecken.

Budenheim

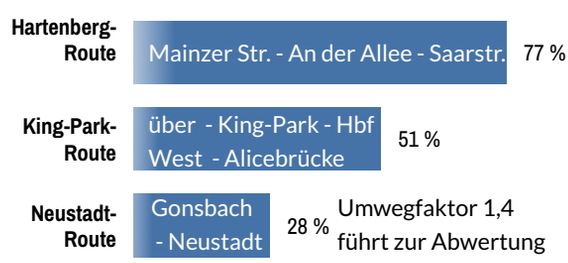
Um nach Budenheim zu fahren, dürfte die Nutzung der Heidesheimer Straße eher die Ausnahme sein. Als direkter Weg wird der Budenheimer Waldweg im Gonsenheimer Wald genutzt, der an der Vierzehn-Nothhelfer-Kapelle beginnt. Den schönen Waldweg und die gute Luft teilt man sich vor allem am Wochenende mit vielen Spaziergängern und Joggern. Als Freizeitroute ist der Weg gut, hingegen als Alltagsroute nur bedingt geeignet, - auch aufgrund der Steigung am Rückweg in Budenheim selbst.
Ein Ausbau zum asphaltierten Radweg erscheint jedoch im Gonsenheimer Wald nicht vertretbar.

2.4 Bewertung der Ist-Situation

Wie aus der Netzanalyse hervorgeht, verfügen die wichtigsten Zielen der Gonsenheimer über gravierende infrastrukturelle Schwächen:

1. Die Breite Straße als Ortszentrum bildet eine „No-Go-Area“ für Radfahrende, ohne dass eine Alternative geschaffen wurde. Auch in dem Geschäftszentrum an der Elbestraße wurden die Belange des Radverkehrs schlicht ignoriert.
2. Die kürzeste Verbindung zur Mainzer Innenstadt führt unweigerlich über die Achse Saarstraße - Binger Straße - Alicebrücke bis zum Münsterplatz. Die Radinfrastruktur ist trotz der hohen Verkehrsbelastung und den hohen Potentialen schlicht unzumutbar. Selbst wer eine Route über den King-Park nimmt, muss ab Binger Straße diese „No-Go-Area“ für Radfahrende nutzen. Eine Alternativroute über die Neustadt ist zu umwegig, um im Alltag konkurrenzfähig zu sein. Gemessen an heutigen Straßenbau-Richtlinien bestehen große Mängel, während die Kfz-Fahrbahnen Regelbreiten aufweisen.

Abbildung Anteil von Streckenabschnitten mit Mängeln



3. Auch die drittwichtigsten Ziele, nämlich die Fahrten zu den Nachbarstadtteilen Mombach, Finthen, Budenheim, Bretzenheim und nicht zuletzt die Opel-Arena weisen gravierende Schwächen auf.

Unter diesen Umständen können die Potentiale im Radverkehr nicht abgerufen werden. Klarer ausgedrückt: Mobilität wird unterdrückt. Offenbar gab es in der Nachkriegszeit keine Phase, in der auf eine Umsetzung eines langfristigen Netzplanes hingewirkt wurde, um den Radverkehr in Gonsenheim insgesamt zu steigern.

In Gonsenheim existiert aus planerischer Sicht kein Radwegenetz. Mögliche direkte Routen, die zu den wichtigsten Zielen des Stadtteils führen, sind nicht erkennbar bzw. enthalten 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, wären 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. Der jüngste im September 2020.

Nicht viel besser sind auch die Verbindungen zu anderen Stadtteilen.

Der „1m- Bürgersteig-Radweg“ an der Kreuzstraße (K16) ist unzumutbar. Talwärts ist unbedingt die Fahrbahn zu empfehlen. Bergauf fehlt ein abgetrennter, rund 2m breiter Fahrradstreifen. Finthen ist über die Finther Landstraße und über mehrere Wirtschaftswege durchaus besser zu erreichen, aber nicht radfahrfreundlich.

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.

Finther Landstraße L424
Die Abflussrinne nimmt fast die Hälfte des „Schutzstreifens“ ein.
Auf Schutzstreifen werden Radfahrer oft zur Seite gedrängt.
Sie dürfen auch vom Kfz-Verkehr mitgenutzt werden.

3. Zielnetz und Planungsvorschläge

3.1 Anforderungen und Radwegqualität

Soll ein Umsteigen vom Auto auf das Rad kommunal aktiv gefördert werden, muß in Mainz die Rad-Infrastruktur einen Qualitätssprung erhalten. Doch welche Maßnahmen zeigen Wirkung?

1. Radschnellwege (RSW)

- direkt, ohne Umwege zwischen Ober- und Mittelzentren
- Querschnitt entspricht einer 4-spurigen Fahrbahn auf ≥ 90% der Streckenlänge, Breite auch für Lastenräder
- getrennte Führung von anderen Verkehrsarten
- Planfreie Knoten oder kurze Wartezeiten durch Detektoren mit früher Anforderungsschaltung
- Ausbaustandard mind. 5km Länge
- Nebeneinanderfahren von Radfahren/ E-Scootern immer möglich
- Komfortbelag + Beleuchtung
- Radpotential >2.000/Tag
- Hoher Wirkungsgrad für Potential-Ausschöpfung und Umstieg vom Auto

Als Zweirichtungsradweg	Als Einrichtungsradweg	… sowie jeweils	Als Radfahrstreifen
≥ 4,00m Regelbreite + ≥2,50m Gehweg weitgehend kreuzungsfrei	≥ 3,00m Regelbreite + ≥2,50m Gehweg kaum Wartezeiten	Sicherheitstrennstreifen 0,75 (0,50)m zur Fahrbahn + 0,30 m zum Gehweg, kein Pkw-Parken	Breite ≥ 3,00m

2. Rad-Direktverbindungen (RDV)

Zwischen den Standards von Radschnellwegen und den Regelmaßen der Straßenbaurichtlinien und über den rheinland-pfälzischen „Pendler-Routen“ liegen die hier beschriebenen Merkmale von Rad-Direktverbindungen. Das Land Hessen baut bereits Rad-Direktverbindungen.

- direkte Führung ohne Umwege,
- i.d.R. getrennte Führung von anderen Verkehrsarten
- Durchgängig Überholmöglichkeit mit einem Querschnitt von 3 oder 4-spurig nutzbaren Fahrbahnen auf ≥ 80% der Länge
- kurze Wartezeiten an Knoten, z.B. durch Ampeln mit Detektoren und Anforderungsschaltern
- Komfortbelag und Beleuchtung
- Radpotential >1.000/Tag (in Hessen 1.500/Tag)
- guter Wirkungsgrad für Potentialausschöpfung und Umstieg vom Auto

Als Zweirichtungsradweg	Als Einrichtungsradweg	… sowie jeweils	Als Radfahrstreifen
≥ 4,00m Regelbreite + ≥2,50m Gehweg geringe Zeitverluste an Knoten	≥ 2,30m Regelbreite + ≥2,50m Gehweg kaum Wartezeiten	Sicherheitstrennstreifen 0,50m zur Fahrbahn + 0,30m zum Gehweg, kein Pkw-Parken, wenig Einfahrten	Breite ≥ 2,00m

3. Standard-Radwege und radfahrgeeignete Straßen mit Mischflächen

Auf größeren Entfernungen - auch zwischen den Stadtteilen einer Großstadt wie Mainz und für interkommunale Verbindungen im Rhein-Main-Gebiet - sind Radschnellwege und Rad-Direktverbindungen für ein schnelles Vorankommen unverzichtbar. Bei Fahrten innerhalb von Stadtteilen kommt es mehr auf Flüssigkeit, also wenig Fahrtunterbrechungen und Engpässen, Fahrkomfort auf reibungsarmer Wegeoberfläche, Sicherheit und Abstellmöglichkeiten an.
Gerade in Stadtteilen abseits der Innenstadt fehlen oftmals Radwege oder sie sind zu schmal.

Daher sind hier an verkehrsreichen Straßen Radwege auf Basis von Regelbreiten anzulegen. Der Ausbau entspricht meist einer einspurigen Fahrspur. Bei Barrierewirkung der Straße sollte eine Anlage von Zweirichtungsradwegen erfolgen. Fahrradstraßen ohne Störungen durch Kfz-Verkehr sind oft nur auf kurzen Abschnitten machbar. Andere ähneln der Führung von Radrouten über Wohnstraßen mit wenig Beeinträchtigungen durch parkenden Autoverkehr.
Der Wirkungsgrad hängt von Einbindung und Qualität des Gesamt-Netzes der Stadt ab.

Fahrradstreifen mit Abstand zum Gully und Parken

Radwege auf Gehwegniveau mit Regelmaßen

Kurze Fahrradstraßen ohne Autoverkehr

Konfliktarmes Miteinander auf breiten Brücken

befriedigend

Radrouten in verkehrsberuhigten Bereichen

Alle Fotos Stadt Karlsruhe

Direkte Radrouten in geeigneten Wohnstraßen

4. Mäßig befahrbare Sammelstraßen, die noch radfahrgeeignet sind

Wohnstraßen als Bestandteil umwegfreier Strecken von Radrouten.
Verträglicher Mischverkehr in Sammelstraßen, die eine ausreichend nutzbare Breite bei Begegnungsfällen zuläßt. Und in denen wenig Behinderungen durch parkende Autos oder Parksuchverkehr eintreten. Auch als Fahrradstraßen geeignet. Eine Verlagerungswirkung zugunsten des Radverkehrs ist allein mit diesem Straßentyp nicht zu erwarten.

ausreichend

Wo besteht dringend Handlungsbedarf?

5. Schlechte Radwege an Hauptstraßen oder stark befahrbare Sammelstraßen

Hierzu gehören auch Führungen über Umwege mit Faktor bis 1,2 sowie:

- Alle Straßen, bei denen ein Erfordernis für eine getrennte Führung vorliegt, deren Radverkehrsanlagen aber nicht den heutigen Regelbreiten und Normen entsprechen.
- Verkehrsreiche Straßen, bei denen anstelle von erforderlichen Radwegen ersatzweise nur Schutzstreifen vorhanden sind.
- Enge, verkehrsreiche (Dorf-)Straßen
- Fahrbahnen von Wohnstraßen, in denen durch das Parken Begegnungsfälle von Pkw und Rad erheblich zu Beeinträchtigungen führen (z.B. Gerhart-Hauptmann-Straße)
- Straßen und Kreuzungen mit Sicherheitsmängeln

mangelhaft

Diese Rahmenbedingungen haben einen negativen Einfluss auf die Radnutzung

6. Umwege, unsichere und gefährliche Strecken sowie Straßen, die zum Falschfahren zwingen

Hierzu gehören Umwege mit Faktor mehr als 1,2 sowie:

- Plötzliches Radwegende
- Gefährliche Kreuzungen, unsichere Streckenabschnitte, schlechte Einsehbarkeit an Einmündungen und Kreuzungen
- Häufung von Unfall- und Gefahrenstellen
- Sozial unsichere Orte (subjektiv)
- Erzwungenes Fahren auf falscher Seite
- Abschreckende Wirkung. „No Go-Area“ für die Allgemeinheit der Radfahrenden (z.B. Breite Straße, Achse Saarstraße - Münsterpl.)

ungenügend

Nur unverdrossene, risikobereite- und Zwangsfahrer benutzen hier das Rad als Verkehrsmittel.

Gonsenheim

3.2 Zielnetz Radwege Gonsenheim

Der Stadtteil Gonsenheim liegt selbst nicht unmittelbar an einem Korridor mit Aussicht auf Radschnellwege (RSW), könnte aber von zwei Trassen in räumlicher Nähe profitieren:

- So gehört die Achse von Bingen/ Ingelheim über die Saarstraße zur Mainzer Innenstadt zu den Korridoren mit dem höchsten Potentialaufkommen. Das Potential dürfte auf Mainzer Stadtgebiet höher liegen als beim geplanten Radschnellweg nach Wiesbaden. Der Weg zur Uni, zum Stadion, zur Neustadt und City lassen hier ein tageszeitmäßig ausgeglichenes, hohes Aufkommen erwarten.
- Auch die flussnahe Trasse der Veloroute Rhein als Teil des Rheinradweges ist ohne Zweifel als hochwertiger Radweg-Korridor zu identifizieren. Für den stark befahrenen Fernradweg ist eine Anhebung des Qualitätsstandards zu einer Rad-Direktverbindung und abschnittsweise sogar zum Radschnellweg allein schon aus wirtschaftlichen Gründen geboten. Der Abschnitt zwischen Budenheim und der Mainzer Neustadt fristet derzeit ein tristes Dasein und ist kein geeignetes Entree einer Stadt mit den touristischen Ansprüchen, Gäste aus aller Welt zu beherbergen.

Vor allem der Bau des RSW Ingelheim - Mainz würden den Gonsenheimer Radverkehr attraktiver machen, da er auf der kürzesten Route zur Innenstadt liegt.

In Verbindung mit einer Schnellfahrstrecke in Gonsenheim selbst, könnte ein Qualitätssprung auf einem Drittel der zweitwichtigsten Gonsenheimer Route entstehen. Diese betrifft den Ausbau des Abschnittes zwischen Bahnübergang und dem Gonsbach an der Mainzer Straße bzw. alternativ dessen Umwidmung zu einer reinen ÖPNV- und Radtrasse.
Bei diesem Meilenstein geht es nur zum Teil um die damit verbundenen Zeitgewinne, sondern um ein bisher in Mainz unbekanntes Fahrerlebnis eines Fahrkomforts auf breiten Radwegen. Die Möglichkeit, endlich auf der kürzesten Route (Direktheit) langsamere Radfahrende zu überholen, wird in Mainz bei Radfahrern zu neuem Selbstbewusstsein führen.

Göttingen

Das Feeling, den gleichen gut ausgebauten Radweg wie tausende andere Radfahrende zu nehmen, ist bisher anderen Städten in Deutschland vorbehalten (Wuppertal, Göttingen, Münster, Karlsruhe etc.) und dürfte Impulse für die Realisierung weiterer Maßnahmen im Stadtgebiet auslösen.
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, ein ortsspezifisch ausgerichtetes Radwege-Zielnetz zu erarbeiten und dieses innerhalb eines Zeitraumes von 1 bis 3 Jahren umzusetzen, so dass Verbesserungen in der Öffentlichkeit ankommen und spürbar werden.

In dieser Studie werden für den Stadtteil Gonsenheim 8 Radrouten vorgeschlagen. Sie decken die wichtigsten Relationen unseres Stadtteils ab. Auf diesen Routen soll durch Markierungen, kleine Ausbauprojekte, Parkraumregelungen und der Umsetzung von städtebaulichen Wohnumfeld-Maßnahmen der Fahrradverkehr im Straßenbild künftig eine bedeutsame Rolle im Verkehrsgeschehen einnehmen. Ziel ist es, Sicherheit und Komfort im Wohnumfeld anzubieten, um kurze Fahrten mit dem Auto zu vermeiden.
Planungsziel ist es, spätestens bis zum Jahr 2030 den Anteil des Autoverkehrs 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 genannter Mängel hinzukommen. Vorgeschlagen wird folgendes Rad-Netz:

Nr.	Routenname	Länge km	Funktion, Ziele
1	**Zentralroute**	**5,6**	1. Anbindung der nördlichen Stadtteilhälfte an die Zentren Breite Straße und Elbestraße 2. Verteilerfunktion zum Erreichen der genauen Ziele der Zentren 3. Aufnahme Durchgangsverkehr für die Beziehung Neustadt/ Mombach – Finthen, Teilfunktion L424 (Ersatzroute) 4. Schulweg zum Schott-Gymnasium, der Realschule plus und der Maler-Becker-Schule
2	**Uniroute**	**1,5**	1. Schnellste und wichtigste Verbindung von Gonsenheim zur Universität, zum Hauptbahnhof und zur Innenstadt, L422 2. Ausgangspunkt von Fahrten aus Gonsenheim-Ost Richtung Bretzenheim und zum Stadion (Opel-Arena) 3. Direkte Verknüpfung mit fünf Routen
3	**Schulroute**	**2,2**	1. Verteilerfunktion zum Erreichen der genauen Ziele Breite Straße und Elbestraße für die Südhälfte des Stadtteils 2. Anbindung Gleisbergviertel an Zentrum Breite Straße 3. Führung über verkehrsarme, teils verkehrsberuhigte Straße 4. Schulweg für mehrere Schulen, ruhige Zufahrt zu Kindergärten und St. Canisius Kirche
4	**Bretzenheimer Route**	**1,4**	1. Verbindung zur Universität Westeingang, Fachhochschule und nach Bretzenheim 2. Über Abzweig zum Gewerbegebiet Hemel und zum Stadion (Opel-Arena) 3. Naherholung in offener Landschaft, Felder bei Bretzenheim
5	**Alte Hauptstraße**	**1,9**	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 Route**	**1,0**	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
7	**Stadionroute**	**1,6**	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 3. Naherholung offene Landschaft, Felder bei Bretzenheim
8	**Gonsbachtalroute**	**4,5**	1. Aufnahme Quellverkehr aus den westlichen Siedlungen und dem alten Ortskern mit Zielen zur Uni und den Stadtteilen Hartenberg, Mombach, Neustadt und City 2. Freizeitroute aus Mainz zum Gonsenheimer Wald, Niederwalluf/ Rheingau und nach Finthen
	Routenlänge insgesamt	**19,7**	+ Weitere Vorschläge außerhalb des Untersuchungsgebietes

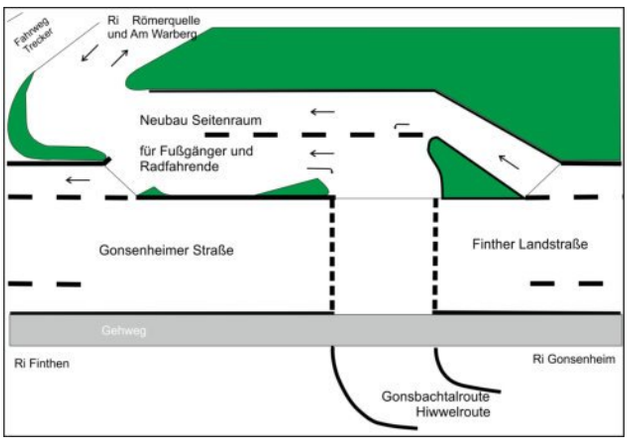
3.3 Projektvorschläge Radnetz

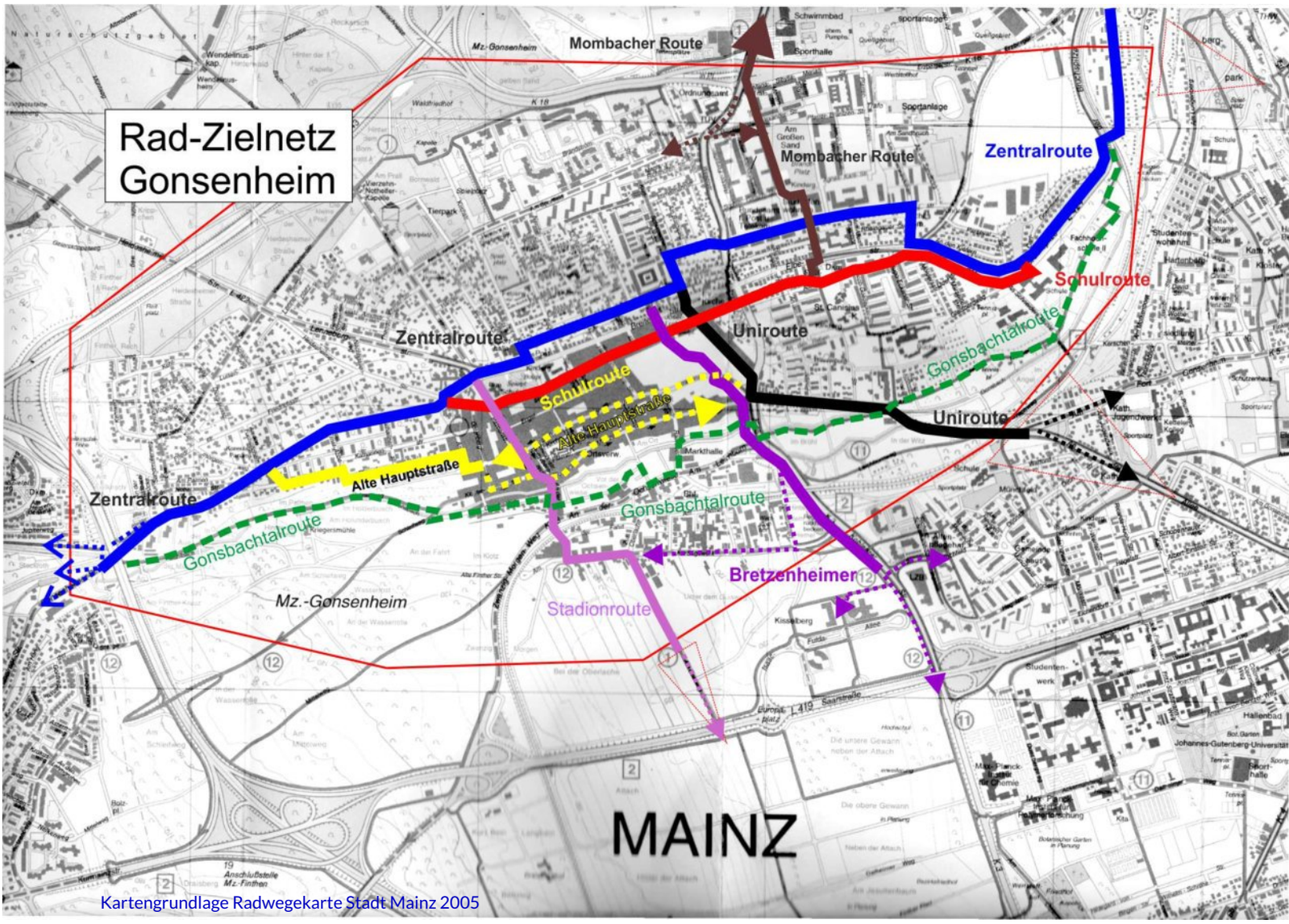
3.3.1 Zentralroute

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 in Funktion der Landesstraße auf. Vorgeschlagen wird:

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

Ziel der Maßnahme ist es, die bislang ungesicherte Einmündung für Radfahrende verkehrssicher zu machen. 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. Das Entree von Gonsenheim sollte einladender gestaltet werden.





Kartengrundlage Radwegekarte Stadt Mainz 2005

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

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 Radfahrende direkt zum Gesundheitszentrum oder weiter zur Breiten Straße und ELSA.

ZR Nr. 3 Finther Landstraße / Heidesheimer Str.

Aus Richtung Finthen kommend endet der Schutzstreifen noch vor dem Juxplatz mit einem Geradeaus-Pfeil vor der Ampel Heidesheimer Straße (s. Foto Seite 20). Wer zum Ortszentrum will, wird hier „allein gelassen“.

Indem auf dem Boden ein Rechtsabbiege-Pfeil und das Verkehrsschild „Radfahrer dürfen rechtsabbiegen (Grünpfeil ausschließlich für Radfahrer)“ angebracht wird, sollte Radfahrern das Rechts-Abbiegen erleichtert werden. Flankierend mit Hinweis zum Beginn der Schulroute. Kurzfristig umsetzbar.

→ Juxplatz siehe Kapitel Nr. 3.3.2

ZR Nr. 4 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. Für Radfahrende sollte 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 der Fahrdynamik. Auch im Abzweig Kirchstraße / Gerhart-Hauptmann-Straße ist eine Bodenmarkierung erforderlich, um den weiteren Verlauf der Route anzuzeigen.

ZR Nr. 5 Kurzfristige Maßnahmen Gerhart-Hauptmann-Straße

Die Führung des Landesstraßen-Ersatz-Radweges über die Parallelstraße muss so attraktiv sein, dass sie von Radfahrenden als Alternative zur Nutzung der direkten, aber zu gefährlichen Breiten Straße angenommen wird. Behinderungen durch parkende Autos und die daraus resultierende Enge bei Begegnungen zwischen Pkw und Fahrrad sollten teilweise minimiert werden. Schon bei Einführung der Route sollten behinderungsfreie Abschnitte eingerichtet werden, indem straßenverkehrsrechtlich das Gehwegparken auf zwei ausgewählten Passagen unterbunden wird.

Die Reduzierung von zweimal fünf Stellplätzen bewirkt eine Engpassbeseitigung in einer Länge von insgesamt ca. 80m und würde dort Normalgeschwindigkeit für Radfahrer bewirken.

ZR Nr. 6 Park-Konzept für den Ortskern

Je angenehmer der Weg zu laufen ist und wie komfortabel und sicher das Zentrum mit dem Rad erreicht werden kann, desto mehr Menschen werden auf die Kurzfahrt mit dem Auto verzichten. Der Erfolg hängt aber auch davon ab, wie hoch das Stellplatzangebot Kfz/ Rad im Vergleich im Umfeld der Breiten Straße ist.

Heute liegt die Anzahl der Fahrradabstellmöglichkeiten deutlich niedriger als die Zahl der Pkw-Stellplätze in der Breiten Straße und ihren Seitenstraßen. In der Breiten Straße und den ein-

mündenden Straßen sowie Schulstraße/ Pfarrer-Grimm-Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße, stehen rund 350 Stellplätze für Kfz im öffentlichen Straßenraum zu Verfügung.
Dem stehen nur 19 Fahrradstellplätze mit Rahmenbefestigung gegenüber. Gerade einmal vier brauchbare Rad-Stellplätze befinden sich auf dem langen Abschnitt zwischen Kirche und Nerotalstraße und erzwingen so unnötig lange Wege.

Vorgeschlagen wird die Erstellung eines fachlich fundierten Parkierungskonzeptes für den gesamten Nahbereich der Breiten Straße, um eine Grundlage für ein Planungskonzept zu erhalten. Es ergibt Aufschluss über die Anzahl der Fremdparker, Anlieger, Einkaufsfahrten sowie Parkdauer und Auslastung. So ist es Beschäftigten, die mit dem Pkw von morgens bis abends einen Stellplatz belegen, durchaus zuzumuten, entferntere Stellplätze zu belegen. Oder zum Umsteigen auf das Rad oder den ÖPNV zu animieren.

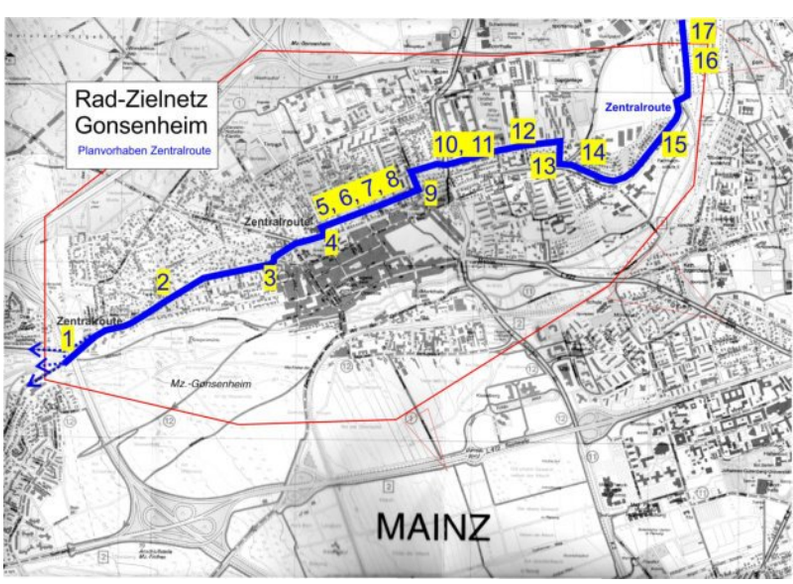
Das Konzept könnte auch als Grundlage dienen, um über eine Neugestaltung der Straßen und die künftige Entwicklung des Stadtteils einmal grundsätzlich zu diskutieren.

- Wie soll Gonsenheim in 2030 - 50 aussehen?
- Wie kann die Wohnqualität erhöht werden?
- Welche Leitziele haben künftig Vorrang?

ZR Nr. 7 Neugestaltung der Gerhart-Hauptmann Straße (mittelfristige Umsetzung)

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. Die Architektur mit ihren verschieden gestalteten Giebeln, Erkern und Jugendstilelementen basiert auf dem Gartenstadtideal. Das besondere Flair und die sich eigentlich daraus abzuleitende gute Nachbarschaft untereinander, ist heute kaum noch spürbar.

Die zugeparkte Fahrbahn, halbseitig auf dem Gehweg parkende Autos bilden eine geschlossen wirkende Blechwüste, die das gesamte Straßenbild dominieren. Der städtebauliche Charakter und ursprünglich sichtbare 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 strebt gegen Null. Nicht einmal nebeneinander kann man gehen. Barrierefreiheit ade.
Eigentlich eine schöne Straße für Spaziergänger. Und ebenso für Radfahrende. Als Ersatz zur Breiten Straße wird sie als Zufahrt zum Ortszentrum bereits heute schon stark von Radfahrern frequentiert. Deshalb 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 einhergehen mit der Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte zur Verbesserung des Wohnens. Vorbild für die Neugestaltung des Straßenraumes mit dem Ziel, die Straßen zum Wohnen wieder lebenswerter zu machen, sind die Städte Wien, Graz und Karlsruhe. Dort 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. Die Begrünung verschönert den Straßenraum und wirkt auf das Mikroklima.

Gestaltung Straßenraum Karlsruhe, Weststadt

Oft werden die Maßnahmen auch mit der Unterbrechung von Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr verbunden, indem kurze Abschnitte nur für den Fußgänger- und Radverkehr freigegeben

Radpassage einer Wohnstraße in Wien, XV. Bezirk

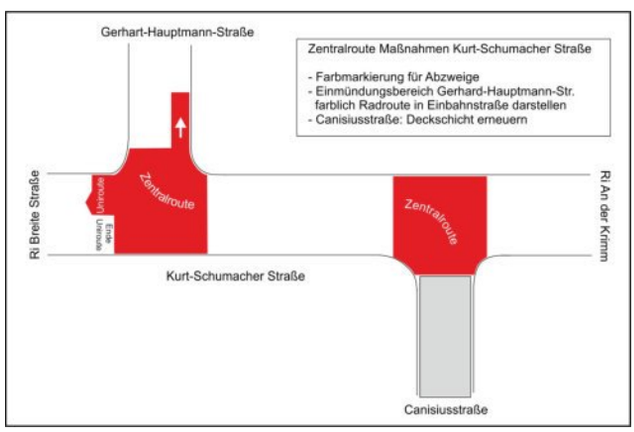
sind. Lange Durchfahrten werden dadurch unterbunden, das Geschwindigkeitsniveau gesenkt.
Die Planung zur Neugestaltung sollte unter Mitwirkung der Anwohner durch ein Fachbüro erstellt werden. Die Vergabe der Leistungen sollte kurzfristig, die Umsetzung der Planung infolge der Bürgerbeteiligung mittelfristig erfolgen.

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

Durch die Anlage von jeweils 2 oder 4 Radstellplätzen in den Seitenstraßen unmittelbar angrenzend zur Breiten Straße sollten Einkaufsfahrten mit dem Rad attraktiver gemacht werden.

ZR Nr. 9 Abzweige Kurt-Schumacher-Straße

Von der Gerhart-Hauptmann-Straße muss die Zentrumsumfahrung über die Canisiusstraße weitergeführt werden. Ein kurzer Abschnitt auf der Kurt-Schumacher-Straße bildet dabei ein Verbindungsstück. Um den Routenverlauf zu verdeutlichen, sollten die Einmündungsbereiche farblich als Radroute markiert werden.



Risse in der Canisiusstraße bis zur Weserstraße stören den Fahrkomfort. Für die neue Funktion der Straße ist eine radfahrfreundliche Erneuerung der Deckschicht notwendig.

ZR Nr. 10 Sichere Querung der Weserstraße

Zur Reduzierung der Barrierewirkung sollten kurzfristig drei Maßnahmen durchgeführt werden:

1. Durch Verlängerung der Gelbphase für Kfz können kurzfristig die Gefahren für Fußgänger und Radfahrer reduziert werden. Dies ist nötig, weil die Anzahl der Kfz-„Rotsünder“ vor allem in Richtung Elbe Straße überdurchschnittlich hoch ist.
2. Aufstellen eines sichtbaren Rot-Blitzers.
3. Einrichtung von gut erreichbaren Radfahrer-Anforderungstastern an beiden Seiten der Straße in Abhängigkeit von Anfahrzeit und Räumzeit bis zum Grün für den Radverkehr.

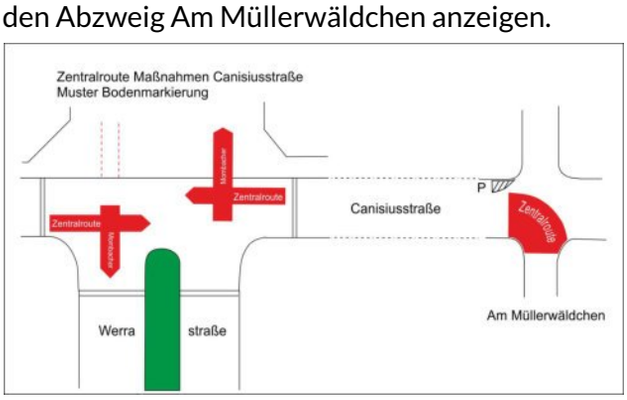
ZR Nr. 11 Platz Canisiusstraße vor Weserstraße (Langfristiger Umbau)

Der trostlose Zustand des aufgeweiteten Straßenraumes in der Canisiusstraße ignoriert die historische Bedeutung des Standortes.

Diese liegt in der Nähe zum ehemaligen Flugplatz und vom Kaiser gern besuchten Militärgeländes und bildet heute ein unwirtliches Entree für die ganze Siedlung zwischen Weserstraße und Kurt-Schumacher-Straße.
Deshalb sollte der Platz zumindest langfristig wohnlicher gestaltet werden. Die Neugestaltung soll primär eine städtebauliche Aufwertung bewirken. Sie bietet zudem neue Möglichkeiten zur verkehrlichen Korrektur der bestehenden, missratenen Gegebenheiten und die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen.

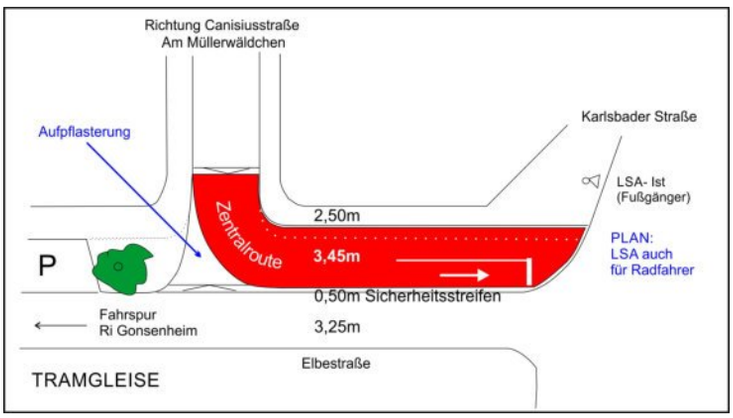
ZR Nr. 12 Von Weserstraße über die Straße Am Müllerwäldchen zur Elbestraße

Die Canisiusstraße ist hinter der Kreuzung Weserstraße breit, aber nicht stark mit Kfz-Verkehr belastet. Sogar die Deckschicht der Fahrbahn ist weitgehend in Ordnung. Die Straße Am Müllerwäldchen ist zwar schmal, dafür nur sehr gering mit Autoverkehr belastet.
Deshalb genügen Farbmarkierungen auf der Fahrbahn, um den Verlauf der Zentralroute zu verdeutlichen. Diese sollten unmittelbar vor/ hinter der Kreuzung Weserstraße, an der Werrastraße (Querung der Mombacher Route) sein und den Abzweig Am Müllerwäldchen anzeigen.

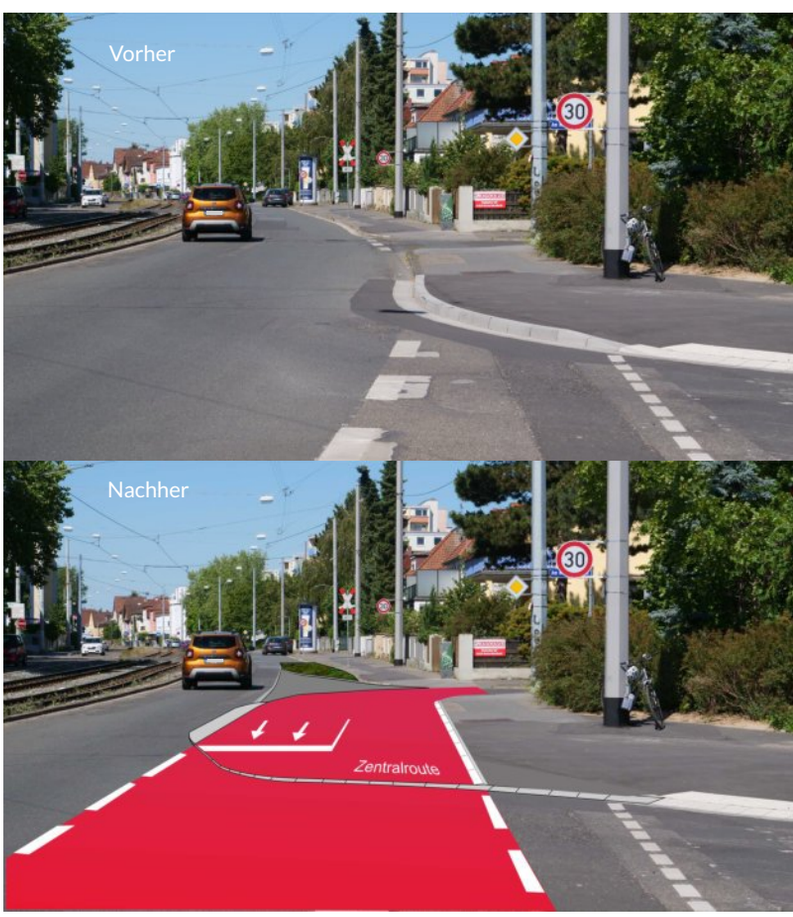


ZR Nr. 13 Neugestaltung Einmündung Am Müllerwäldchen zur Elbestraße

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.
Dabei sind keine Leistungseinschränkungen für



den Kfz-Verkehr verbunden, weil im weiteren Verlauf der Elbestraße stadteinwärts das Seitenrand-Parken erlaubt ist und nur eine Fahrspur zu Verfügung steht. Schon zuvor, in Höhe der Haltestelle Hugo-Eckener-Straße ist die Fahrspur nur einspurig.
Der Rückbau schafft neue Freiräume zur Einrichtung eines Zweirichtungsradweges, der sowohl als Schulweg, als auch als Verbindung zur Neustadt und Alternativroute zur Innenstadt eine hohe Bedeutung hat.

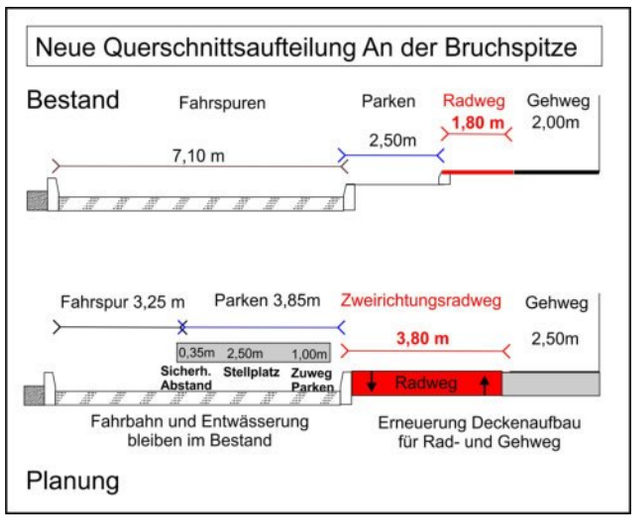


Damit sehbehinderte und blinde Menschen nicht versehentlich auf den Radweg geraten, sollte ein taktil erfassbarer Trennbord zwischen Rad- und Gehweg eingebaut werden.

ZR Nr. 14 Zweirichtungsradweg Elbe Straße/ An der Bruchspitze

Die Kfz-Spuren stadteinwärts der Straße An der Bruchspitze übertreffen die für das Verkehrsaufkommen angemessene Regelbreite innerstädtischer Straßen. Mit einem Querschnitt von 7,10m – nur stadteinwärts (!) - wird sogar die Standardbreite für zweistreifige Richtungsfahrbahnen übertroffen. Hinzu kommt, dass für die Leistungsfähigkeit der Straße eine Fahrspur pro Richtung völlig ausreichen würde.
Diese Überdimensionierung bietet Raum zur Neuaufteilung des Straßenraumes:

Querschnitt An der Bruchspitze Nordseite	Ist	Plan
Gehweg	2,00m	2,50m
Radweg Ist	1,80m	%
Zweirichtungsradweg NEU	%	**3,80m**
2 Fahrspuren Stadteinwärts IST	**7,10m**	%
PLAN zur Nutzung der rechten Spur:		
Zugang Parken (Sicherheitsabstand)	%	1,00m
Parkstand auf ehem. rechter Fahrspur	2,50m	2,50m
Sicherheitsabstand zur Fahrbahn	%	0,35m
1 Fahrspur Elbestraße Richtung Gonsenheim	(Ist 3,55m)	**3,25m**
Gesamtquerschnitt Nordseite	13,40m	13,40m



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.
Im Gegensatz zur Fahrbahn ist die Erneuerung der Deckschicht des Rad- und Gehweges längst überfällig. In diesem Zusammenhang kann der Querschnitt zugunsten des Zweirichtungsradweges ein wenig modifiziert werden.

Dabei sollten auch Vorkehrungen getroffen werden, um das Parken auf der Grünfläche und Radweg zu unterbinden.

Querschnitt An der Bruchspitze, Höhe Carl-Goerdeler Str.	Ist	Plan
Gehweg	2,65m	2,50m
Radweg	ca. 2,40m	**2,75m**
Grünstreifen	ca. 2,20m	2,00m
2 Fahrspuren (beide Richtungen)	7,00m	7,00m
Gesamtquerschnitt bis Bord Straßenbahn	14,25m	14,25m

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 Gonsenheimer Radwegnetz.
Daher sollten hier mit den auf den Boden markierten Rotfärbungen auf Verlauf und Führung der beiden Gonsenheimer 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 Gonsenheimer Radwegenetz-Karte zu nutzen.

Rastplatz in Ingelheim

ZR Nr. 17 Hartmühlenweg/Mombacher Straße

Der Hartmühlenweg ist grundsätzlich zum Radfahren geeignet. Die Deckschicht ist sehr rau und sollte im Rahmen einer Instandsetzung durch einen Belag mit geringerem Rollwiderstand ersetzt werden. Eine die Verkehrssicherheit beeinträchtigende Situation besteht an der Einmündung zur Mombacher Straße. Wie sollen Radfahrer, die vom Radweg der Mombacher Straße kommen, in den Hartmühlenweg einbiegen?
Hier bedarf es kurzfristig einer klaren Orientierung durch wegweisende Elemente in Verbindung mit kleinen baulichen Maßnahmen. Langfristig mit Verbesserungen für den Radverkehr im Zuge der geplanten Hochstraßenbeseitigung.

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-Kreuze des Stadtteils. Viele innerörtliche Wege aller Verkehrsteilnehmer führen hier lang. Für den Radverkehr sind die Bedingungen ungünstig, weil hier keine Orientierungshilfe und keine sichere Führung angeboten wird. Der Bau von Radverkehrsanlagen wäre gerade hier geboten.

Für Planer ist der Platz aber ein schwer zu lösender Gordischer Knoten, bei dem kurzfristig keine befriedigende Lösung in Aussicht gestellt werden kann. Deshalb müssen Verbesserungen gut geplant und schrittweise umgesetzt werden, um sichere Radwege herzustellen.

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 dem Wechsel der Tramgleise von mittig zu Randlage ist eine klare Führung besonders wichtig.
Derzeit führt die kombinierte Fußgänger-Radweg-Ampel vom Gesundheitszentrum direkt auf die Eisdiele Mario. Schon die Aufstellsituation vor der Ampel ist unklar.
Kurzfristig sollte daher eine Bodenmarkierung Radfahrer direkt auf die Fahrbahn der Budenheimer Straße leiten (Richtung alter Ortskern).
--> siehe auch Foto Seite 7 rechts unten

Jp Nr. 2 Mittelfristige Maßnahmen

Mittelfristig sollten als Vorhaben hinzukommen:

1. Zwischen der Dreiecksinsel und der Jahnstraße liegt der gefährlichste Abschnitt. Auf dem dort vorhandenen Gehweg mit Minderbreite (1,15m, bzw. 0,90m an einem Mast)

wurde ein 1,30 m Radweg abmarkiert, der im Zweirichtungsverkehr genutzt werden muss. Ist kurzfristig kein Grundstücksankauf möglich, um den Querschnitt des Rad- und des Gehweges verbreitern zu können, sollte unverzüglich eine Prüfung der Leistungsfähigkeit der Wegebeziehung Breite Straße Richtung Finther Landstraße in Auftrag gegeben werden. Ziel ist es zu berechnen, ob durch Anlage einer „Vorampel“ vor der Einmündung Jahnstraße eine Verminderung der Konflikte machbar ist.

Vorteil: Die stadtauswärts fahrenden Kfz würden in der Breiten Straße in Höhe Turngemeinde vor der Ampel Jahnstraße halten. Ankommende Trams nach Finthen würden eine eigene Signalisierung erhalten, so dass sie vor den an der neuen Ampel haltenden Autos zur Ampel Budenheimer Straße vorfahren und möglichst ungestört in die Haltestelle einfahren können. Der Radverkehr könnte durch die Vorampel die freie Autospur zwischen den Gleisen und dem Bord des heutigen „Gehweges/ Radweges“ nutzen, um von Gonsenheim Richtung Finthen oder Budenheim/ Heidesheim weiterfahren zu können (ggf. verbunden mit einer Aufpflasterung). Die Modellrechnung gibt Aufschluss über die Auswirkungen auf die einzelnen Verkehrsteilnehmer, die Leistungsfähigkeit und die Reserven aller Ströme der Kreuzung.

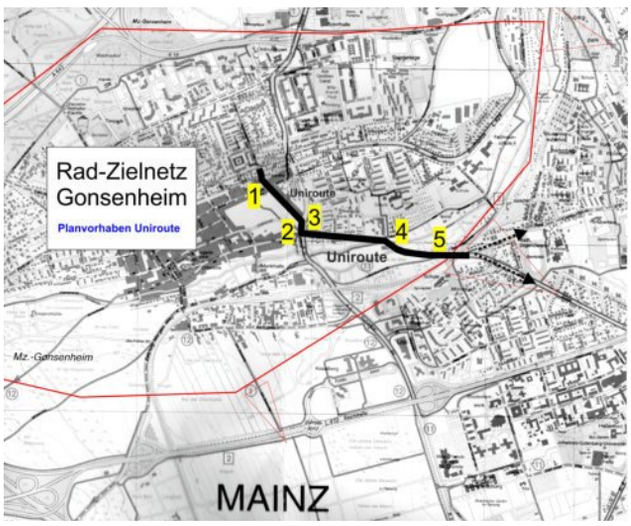
2. Einrichtung eines Radfahrstreifens mit der Regelbreite von 1,85m in der Budenheimer Straße ab Juxplatz Richtung alter Ortskern. Damit kann eine klare Trennung vom Autoverkehr in Form einer Radverkehrsfläche gemäß StVO erzielt werden.
   Die bestehende Fahrbahn verfügt mit 7,50m über eine Überbreite. Diese reicht aber allein nicht aus, um einen Fahrradstreifen einzurichten. Durch Inanspruchnahme des bestehenden, 1,05m breiten Seitenstreifens kann jedoch problemlos ein regelkonformer Fahrradstreifen baulich geschaffen werden.
3. Parallel dazu sollte endlich ein regelkonformer Gehweg eingerichtet werden (mindestens 2,50m). Dieser kann auf der höher gelegenen Platzfläche eingerichtet werden.
4. Direkte Führung der Schulroute von der Heidesheimer Straße mit separater Radführung auf gradliniger Führung zur Pfarrer-Grimm-Straße (vgl. Kapitel 3.3.4 Schulroute).
5. Umgestaltung des Bereiches zwischen Straßenbahnhaltestelle und dem Gebäude Gesundheitszentrum, um den Engpass für Fußgänger und Radfahrer zu beseitigen.
   Das vorhandene, einbetonierte Verkehrs-Grün kann für eine Aufweitung der Verkehrsfläche in Anspruch genommen werden.
6. Die Einrichtung einer neuen ampelgesicherten Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer von der Kapellenstraße über die Lennebergstraße zum Gesundheitszentrum wird empfohlen.

Jp Nr. 3 Langfristige Maßnahmen

Grundsätzlich wird sich eine verkehrliche Verbesserung nur durch einen kompletten Umbau der Kreuzung erwirken lassen.
Die Aufgabe berührt jedoch in hohem Maße 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 Juxplatzes in seiner Gesamtheit einbezogen werden würde. Empfohlen wird die Erstellung eines Leitplanes für den gesamten Bereich zwischen Heidesheimer Straße und Kirchstraße, in welches ein Nutzungskonzept für Markt, Schausteller, Parksituation integriert wird.

3.3.3 Uniroute

Die Uniroute verbindet Gonsenheim über den Stadtteil Hartenberg mit der Universität und ist der kürzeste Weg zur Innenstadt. Als zweitwichtigste Verbindung für Gonsenheim ist sie ebenfalls stark frequentiert. Die Länge beträgt 1,5 km bei einer Fahrzeit von 5 Minuten.



UR Nr. 1 Querungsstelle Breite Straße

Die Uniroute kreuzt die Breite Straße in Höhe der evangelischen Kirche. Auf beiden Seiten sind die Gehwege mit engem Radius viel zu schmal. Seit September 2020 wurde der Zebrastreifen durch eine Ampel ersetzt. Konnten Radfahrer zuvor ohne Stopp langsam weiterfahren, wenn kein Auto kam, müssen sie jetzt absteigen, mit Rad auf den Gehweg gehen und den Anforderungstaster drücken. Umständlich, zeitaufwendig und psychologisch hemmend. 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. Die Gesamtsituation verleitet Radfahrer dazu, an dieser wichtigen Verbindung die StVO zu missachten.
Die Situation lässt sich verbessern durch Anlage von separaten Anforderungstastern für Radfahrende, Anlage einer Radfurt und Umbau mit sog. „Nasen“ zur Verbreiterung der Gehwege. Auf der Südseite würde dadurch auch die Sicht beim Abbiegen für Autofahrer verbessert.

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

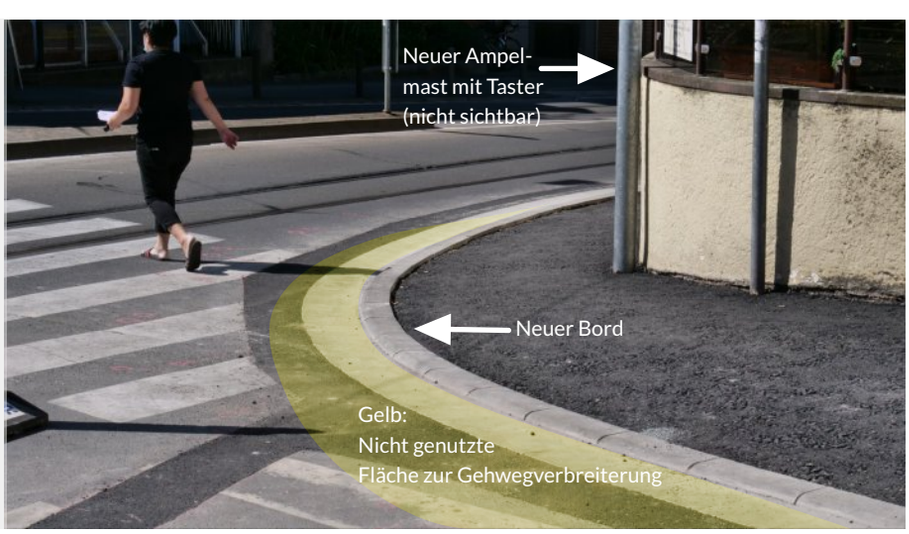
Radfahrende aus Richtung Koblenzer Straße, Bretzenheim und Stadion erreichen Gonsenheim auf dem Radweg der Westseite der Koblenzer Straße. Signalgesteuert queren sie die Mainzer Straße und können in die Grabenstraße einbiegen. Die meisten wollen geradeaus zur Kurt-Schumacher-Straße Richtung Elsa weiterfahren. Doch das geht nicht. Die Weserstraße weitet sich im Kreuzungsbereich auf 4 Fahrspuren auf, verfügt aber nicht über eine Radverkehrsanlage.

Diese wäre für eine Fortsetzung des Radweges auf der Westseite bis zur Kurt-Schumacher-Straße dringend geboten. Der Netzzusammenhang ist nicht gegeben.

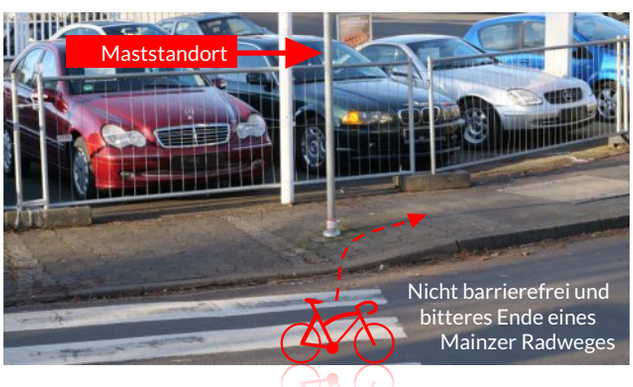
Baustelle Breite Straße/ Kurt-Schumacher Straße am 22.07.2020 vor Einbau der Bodenindikatoren.

Fußgänger und Radfahrende müssen jetzt warten und erst mal Grün anfordern. Engpass für wartende Fußgänger und Radfahrer vor der Ampel, verbunden mit Behinderung derjenigen, die auf der Breiten Straße längs zu den Geschäften gehen wollen.
Der Bord erschwert Menschen mit Rollator oder Gepäck das Queren.

Eine Verkleinerung der Engstelle - hier transparent in gelb dargestellt - wäre durchaus möglich gewesen.



Für die zur Kurt-Schumacher-Straße weiterfahrenden Radfahrer heißt es mal wieder absteigen. Also eine Unterbrechung der Fahrt. Die meisten fahren „illegal“ auf dem Gehweg bis zur Kurt-Schumacher-Straße weiter. Dieser erreicht mit 1,90m Breite nicht die Mindestbreite für einen Gehweg in der Stadt. Manche nutzen auch das Tankstellengelände.
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 nur ein Querschnitt von 70cm zwischen Mast und Bord übrig. Das erfordert gute Fahrkünste und Gleichgewichtssinn.
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. In diesem Zusammenhang lässt sich der Radius des By-Passes zur Grabenstraße verändern, um auch in Höhe des Zebrastreifens mehr Platz für den Gehweg zu gewinnen.

Westseite Weserstraße	Standard gemäß Straßenbaurichtlinie	IST	Plan
Gehweg	Minderbreite	**1,90m**	**2,65m**
Rechte Spur geradeaus/ rechts	Überbreite	3,60m	3,00m
Linke Spur Geradeaus/ Links	Überbreite	3,40m	3,25m
Mittelinsel	Nicht erforderlich	1,45m	1,45m
Querschnitt Westseite Weserstr.	Keine Regelmaße	**10,35m**	**10,35m**

Die kurzfristige Realisierung der Kleinmaßnahme wäre ein erster pragmatischer Ansatz, um die Engstelle wenigstens für den Fußverkehr zu beseitigen und den Gehweg zur Nutzung mit dem Fahrrad freizugeben (Z41.1 „Radfahrer frei“).

UR Nr. 3 Mittelfristig Anlage eines Radweges und eines Fahrradstreifens auf der Weserstraße

Für eine zukunftsgerichtete Lösung sollte eine regelkonforme Radverkehrsanlage im Kreuzungsbereich angeboten werden.
Falls kein Grundstücksankauf möglich ist, bedarf es der Neugestaltung der Verkehrsfläche zwischen Mainzer Straße und Einmündung Kurt-Schumacher-Straße.

Es besteht ausreichend Spielraum für eine Neuaufteilung des Querschnittes durch Verschiebung, schmalere Spuren und Reduzierung der Mittelinsel im oberen Bereich. Die Regelwerke für den Straßenentwurf lassen Fahrbahnverengungen an Zwangspunkten ausdrücklich zu. In diesem Fall bietet es sich an, Geradeaus-Spuren mit Normalbreite und Abbiegespuren mit etwas schmaleren Querschnitten auszustatten.
Unabhängig von der Kreuzungslösung wird angeregt, auf der Weserstraße bergauf einen Fahrradstreifen bis zum Herrnweg anzulegen.

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. Zwar wird Autofahrern signalisiert, dass hier mit Radverkehr zu rechnen ist. Der Nutzen für Radfahrende auf der freien Strecke ist gering, weil den Radfahrern zwischen Bord, Entwässerungsrinne, Kanaldeckel und gestrichelter Linie kaum Platz zum Fahren bleibt und der Mindestabstand beim Überholen oft ignoriert wird.

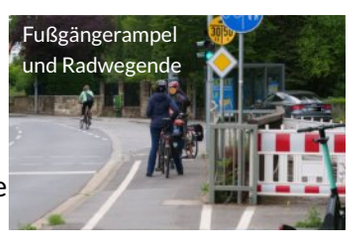
Zu allem Überfluss endet der Schutzstreifen in Richtung Gonsenheim abrupt schon im Vorfeld der Kreuzung zur Weserstraße. Das bedeutet für Radfahrende ein Warten hinter der Auto-Schlange und als Folge das Einatmen von Abgasen.

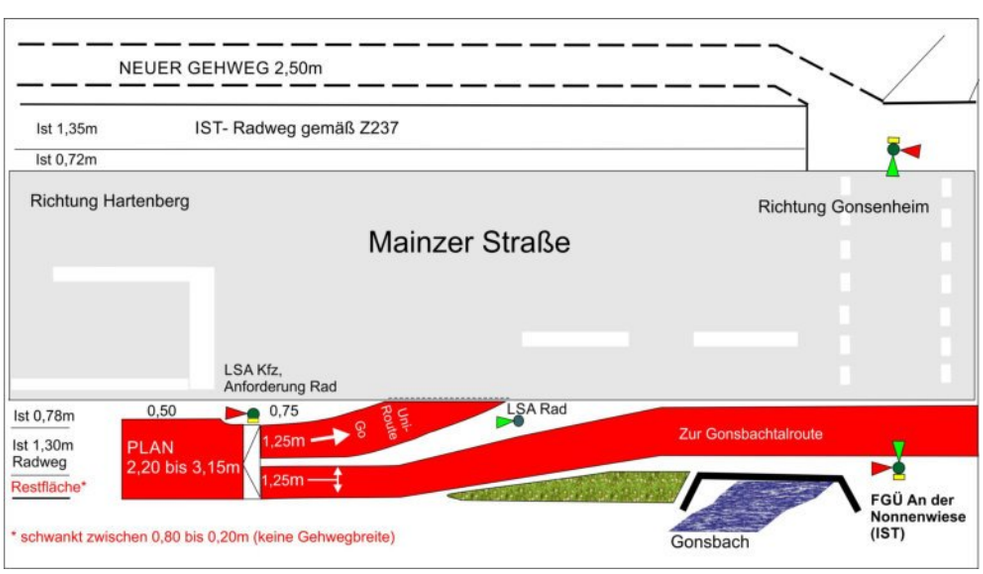
Damit der Schutzstreifen einen Sinn macht, sollte zwischen Ende Schutzstreifen und Ampel ein echter Radfahrstreifen mit Rotmarkierung eingerichtet werden. Vorgeschlagen wird, den Kfz-Linksabbieger aufzugeben, auf den aufgrund seiner kurzen Länge ohnehin nur ein Pkw passt.

Dann könnten Radfahrende an allen vor der Lichtsignalanlage haltenden Pkw vorbeifahren und die bislang nutzlose, weil in der Praxis nicht erreichbare, Fahrradaufstellfläche tatsächlich erreichen. Dies hätte den Vorteil, dass Radfahrende in der Grünphase stets über die Kreuzung kommen. Derzeit bleiben sie je nach Länge der Auto-Schlange oft „hängen“.
Und sie wären nicht mehr den Abgasen ausgesetzt.

UR Nr. 5 Mainzer Straße in Höhe Gonsbach

Vom Hartenberg kommend, führt der Wechsel von dem an der Brücke stark verengten Radweg auf die Fahrbahn über eine Mischung diverser Wegeoberflächen. 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.
Um aus dieser verfahrenen Situation herauszukommen, wird empfohlen, 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 den Fußgängerüberweg, so dass gegenseitige Behinderungen eintreten. Der Vorschlag sieht vor, die bisherige Haltelinie für den Autoverkehr am Fußgängerüberweg vorzuverlegen, ggf. mit einer Rad-Ampel im Vorfeld, damit der Radverkehr sicher einfädeln kann. Die Lichtsignalanlage (LSA) sollte mit einer Anforderung für den Radverkehr ausgestattet werden und die

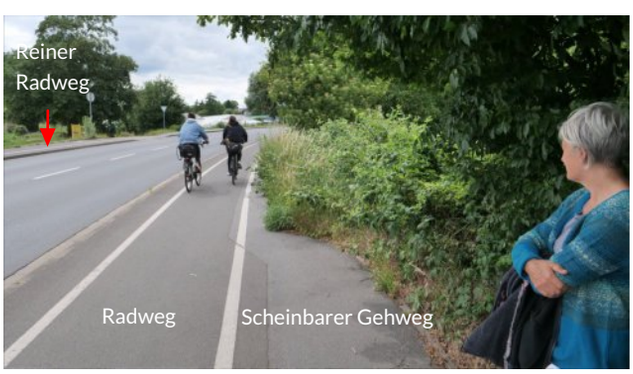




Schaltung mit der zweiten Radfahrer-Signalanlage gekoppelt sein. Ob darüber hinaus eine weitere Schaltverbindung mit der Ampel am Fußgängerüberweg Nonnenwiese sinnvoll ist, sollte geprüft werden.
Die Breite der Fahrbahn auf der Brücke beträgt ca. 6,90m, so dass der einseitige, schmale Schutzstreifen schon hier beginnen kann.

UR Nr. 6 Bahnübergang bis Gonsbachbrücke (Mittelfristige Maßnahme)

Wie bereits in Kapitel 3.2 beschrieben, ist die Strecke zwischen Bahnübergang und Gonsbach ein prinzipiell gut geeigneter Abschnitt zum Schnellfahren. Sie verläuft außerorts auf leicht abschüssiger Strecke. In Verbindung mit dem Radschnellweg entlang der Achse Saarstraße / Binger Straße würde sie die Reisezeitvorteile gegenüber dem Auto verstärken .
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 völlig zusammen. Ein Krautsaum 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 stören den Radfluss, die hier ohne Anstrengung ein hohes Tempo fahren könnten. Dieser rund 25m lange Abschnitt sollte baulich aufgeweitet werden und in voller Breite als Radweg nutzbar sein.
Des Weiteren ist der Bau eines Gehweges über-

fällig. Es ist nicht verständlich, weshalb zwischen dem Hartenberg und Gonsenheim das Recht zum Laufen entlang der L422 unterbunden wird. Ein Gehweg zwischen beiden Stadtteilen ist aus Mobilitäts- und sozialen Gründen notwendig.

Hierfür ist die Südseite der L422 besser geeignet. Der künftige Gehweg kann ggf. auch leicht von der Straße abgesetzt und mit einer wassergebundenen Decke bis zur Einmündung des Wirtschaftsweges hergestellt werden. Dort sollten Radfahrende dann auf die Fahrbahn geleitet werden, da der derzeit als Radweg ausgeschilderte Weg mit ca. 1m Breite ohnehin zu schmal ist.

Alternativvariante: Umwidmung

Google Maps empfiehlt für die Relation Gonsenheim - City je nach Verkehrslage die Koblenzer Straße als bevorzugte Routenwahl für den Kfz-Verkehr.
Das führt zu folgender Überlegung: Angesichts der räumlichen Netzdichte der beiden überörtlichen Straßen Koblenzer Straße (K3) und Mainzer Straße (L422) wäre eine Zusammenlegung der Straßenverbindung eine sinnvolle Alternative. In diesem Fall würde der Kfz-Verkehr dann auf der leistungsfähigen Koblenzer Straße vollständig abgewickelt werden und zur L 422 aufgewertet werden. Die Mainzer Straße würde straßenrechtlich abgestuft und zu einer kommunalen Straße umgewidmet werden.

Die Fahrbahn der Mainzer Straße zwischen Bahnübergang und Gonsbachbrücke/ An der Nonnenwiese wäre dann nur noch für den Linienbus-, Taxi- und Radverkehr offen. Bus- und Radverkehr würden sich die Fahrbahn teilen. Fußverkehr könnte beidseitig auf den jetzigen Radwegen stattfinden. Die Kosten für den sonst unumgänglichen Bau eines Gehweges könnten ganz entfallen. Der Umwegfaktor für Kfz auf der Fahrstrecke über die Koblenzer Straße entspricht ca. dem Faktor 1,2 - also einer Größenordnung, welche die Straßenbaurichtlinien Radfahrern bei der Planung von Radwegen zumuten. Durch den Geschwindigkeitsvorteil auf der Saarstraße entstehen für den Kfz-Verkehr keine oder minimale Zeitverluste.
Diese Variante ist daher keineswegs so radikal, wie sie auf den ersten Blick erscheinen mag.

Außerhalb von Gonsenheim

UR 7 Radwegausbau An der Allee in Hartenberg

Von Gonsenheim in Richtung Universität verjüngt sich der Radweg auf der Straße An der Allee. Auf der anderen Straßenseite besteht ein breiterer Radweg (2,40m) hinter einem Grünstreifen. Um zu diesem hinzuführen, wird eine gut sichtbare Querungsstelle vorgeschlagen. Die schadhafte Wegeoberfläche des Radweges sollte so schnell wie möglich erneuert werden.
Im weiteren Verlauf wird dieser Radweg durch Parkstände schmaler. Die Länge der Stellplätze ist jedoch üppig und sollte verkürzt werden, um den Radweg verbreitern zu können.

Schmaler Radweg - unnötig lange Parkstände

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

In Kapitel 2.2 sind Vorschläge zur Verbesserung der Verbindung zwischen Universität und Innenstadt dargestellt. Dargestellt wurde in der Systemskizze der Querschnitt für Planfall 2, der jedoch erst mittelfristig machbar ist.
Als Interimslösung wird Planfall 1 vorgeschlagen. Dieser ist kurzfristig umsetzbar, weil er bis auf kleinere bauliche Anpassungen wenig aufwendig herzustellen ist und aus vier Kernmaßnahmen besteht:

1. Umnutzung der nördlichen Auffahrspur der Saarstraße (L419) in eine geschützte Radspur für den Radverkehr stadteinwärts. Markierung der vorhandenen Spur bis Haus Saarstraße 2.
2. Erneuerung des vorhandenen Geh- und Radweges. Der bergauf führende Weg soll wegen seiner geringen Breite zumindest vorläufig als gemeinsamer Geh- und Radweg (Z240) ausgeschildert werden.
3. Inanspruchnahme der zum Bahnhof hin gelegenen nördlichen Fahrspur der Binger Str. auf der Alicebrücke und Verlegung der Busspur auf den besonderen Bahnkörper.
4. Anpassungsmaßnahmen an den Kreuzungen

Schon Planfall 1 wird eine Impulswirkung auslösen und die Potentialausschöpfung verbessern.

UR 9 Binger Str/ Alicebrücke (mittelfristig)

Anlage eines Radweges auf der Südseite (vgl. Planvorschlag in Kapitel 2.2 in Planfall 2).

UR10 Münsterplatz/ Schillerstraße (mittelfristig)

Anlage eines Radweges in Schillerstraße und Kleine Langgasse zur Großen Langgasse.

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 .

SR Nr. 1 Einmündung Finther Landstraße / Heidesheimer Straße aufweiten

Damit der Abzweig als Alternative zur Weiterfahrt zum Juxplatz wahrgenommen wird (kein Radweg), bedarf es der Realisierung von zwei baulichen Kleinmaßnahmen. Die erste Maßnahme besteht darin, unmittelbar vor der Ampel eine 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. Und da bietet sich die Schulroute als südliche Verteilerachse zur Breiten Straße geradezu an.

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

Damit die „Juxplatz-Umfahrung“ komfortabel ist und angenommen wird, sollte eine zweite Baumaßnahme an der Budenheimer Straße erfolgen. Heute sind zwei umständliche Abbiegevorgänge zur Pfarrer-Grimm-Straße vorzunehmen, bevor die Schulstraße erreicht werden kann.
Deshalb ist sollte für Radfahrer vor der Budenheimer Straße 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.

SR Nr. 3 Mehr Komfort in der Schulstraße

Die Schulstraße weist in kurzen Abständen in der Straßenmitte Aufpflasterungen auf, die ein entspanntes Radfahren verhindern.

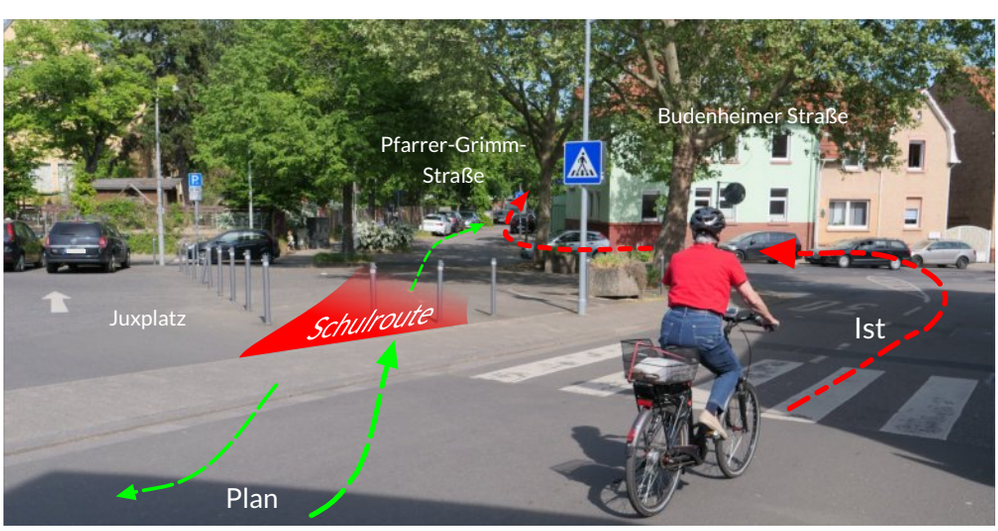
Zur Verbesserung des Radkomforts sollten die Aufpflasterungen verschmälert und zahlenmäßig verringert werden, so dass das erzwungene Schlangenlinien-Fahren entfällt.
Die Abzweige zur Bretzenheimer (Wilhelm-Raabe-Platz) und zur Uniroute (Kurt-Schumacher-Straße) sollten Markierungen erhalten.

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.

SR Nr. 5 Trampelpfad am Einkaufszentrum

Gut ausgetretene Trampelpfade sind meist ein deutliches Signal für einen Bedarf. Die vorhandenen befestigten Wege führen rechteckig statt diagonal durch eine kleine Grünanlage. Es liegt auf der Hand, diese häufig genutzte Abkürzung in einen befestigten Weg auszubauen, der auch für Alltagsradler nutzbar ist. Verbunden mit einer Wegweisung zur Mombacher Route.



SR Nr. 6 Elbe Straße bis Möldersstraße

Die unnötige und diskriminierend wirkende Ungleichbehandlung des Radverkehrs in der Elbestraße ist in Kapitel 2.1 beschrieben.
Vorgeschlagen wird deshalb für den Abschnitt Einkaufszentrum - A.- Delp-Straße - Möldersstr. eine Neumarkierung mit Normalspurbreite Kfz, einem Sicherheitsabstand von 0,50m und ein 2,25m breiter Fahrradstreifen. Da lässt sich dann verkraften, dass auf dieser Fläche Rinne und Kanaldeckel abzuziehen sind. Die Übergangsstelle, bei der die Radspur vom Gehwegniveau direkt auf einen Gullydeckel zur Fahrbahn geleitet wird (Höhe Haus Nr. 90), sollte schnellstmöglich beseitigt werden.
Im Vorfeld der Kreuzung Möldersstraße sollte auf die eigene Kfz-Linksabbiegerspur verzichtet werden. Es genügt eine gemeinsame Spur für geradeaus&links. Der Wegfall einer Kfz-Spur wird die Staulänge vor einer roten Ampel kaum merklich verlängern. 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 geradeaus fahrenden Fahrzeugstrom einreihen können, da auch dieser gut im Pulk über die Kreuzung kam.

SR Nr. 7 Neubau Radweg in Fortsetzung der Alfred-Delp-Straße bis zur Kreuzung

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 Deckschicht aus Betonplatten oder fehlender Befestigung nicht gerade einladend wirkt.
Vorgeschlagen wird, die Schulroute geradlinig zu verlängern. Eine Verbreiterung des vorhandenen Fußweges auf 3 Meter ist inklusive Baumscheibenschutz auf dem vorhandenen Abschnitt durchaus möglich. Im weiteren Verlauf kann ein Neubau durch Abknicken über eine freie Fläche der Wiese geführt werden, auf 4 Meter Breite aufgeweitet werden und mit Grünpflanzungen optisch von der Elbestraße abgetrennt werden.

Der Bau des neuen Geh-/Radweges hätte gleich mehrere Vorteile:

1. Führung abseits von Abgasen der Elbestraße
2. Kürzeste Strecke zur Kreuzung An der Bruchspitze zum Parkplatz Einkaufszentrum
3. Erhöhung der Sicherheit auf einem Schulweg zum Otto-Schott-Gymnasium und der Kanonikus-Kir-Realschule plus.

Die negativen Folgen der Barrierewirkung der Achse Elbestraße/ Breite Straße/ Weserstraße werden deutlich gemindert. Schüler die auf der Nordseite der Achse wohnen (ELSA, Am Krongarten etc.) werden über die Zentralroute vollständig auf der Nordseite geführt. Bis zu einem gesicherten Überweg direkt vor der Schule. Die Schüler, die von der Südseite kommen, werden über die in Bezug auf Fahrkomfort, Direktheit und Sicherheit verbesserte Schulroute geleitet. Auch beide Ortszentren profitieren von der besseren Erreichbarkeit mit dem Rad.

3.3.5 Bretzenheimer Route

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 Kisselberg nach Bretzenheim führt. Zu den Zielen gehören der Westeingang der Universität, die 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

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. Falls räumlich möglich, sollte daneben eine Radfurt angelegt werden.

BR Nr. 2 Parkprobleme reduzieren

Eigentlich sollte der neue Parkplatz der Mainzer Volksbank an der Breiten Straße Entlastung bieten. Er bleibt aber weitgehend ungenutzt, weil er von der Breiten Straße aus nicht direkt erreichbar ist. Ob eine Umkehrung der Einbahnregelung helfen würde, sollte geprüft werden.
Die Stadt sollte beim Eigentümer des Parkplatzes anregen, ein Teil der nicht benötigten Stellplätze für Anwohner zu reservieren mit dem Ziel, die Anzahl der im Straßenraum befindlichen Stellplätze in der Gerhart-Hauptmann-Straße reduzieren zu können.

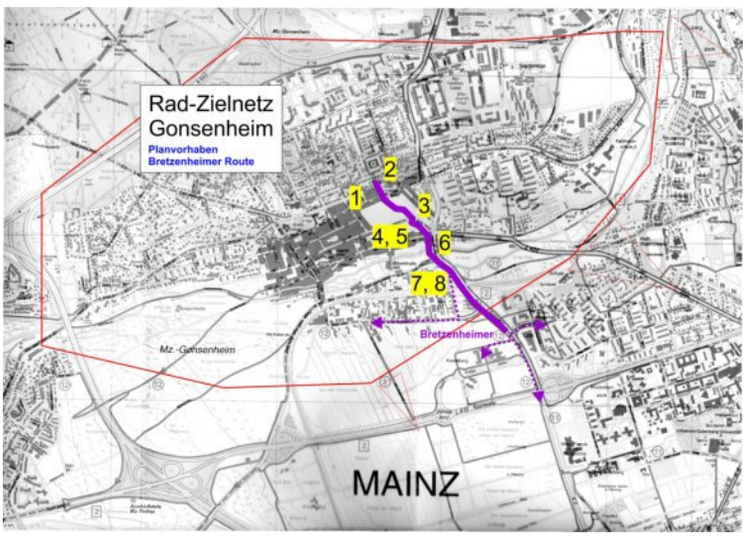
BR Nr. 3 Querungsstelle Graben sichern

Der zwischen den Gärten befindliche landwirtschaftliche Weg beginnt an der Schulstraße mit einer schlechten Wegdecke, die bei Gelegenheit eine Deckenerneuerung erhalten sollte.
Die eigentliche Gefahrenquelle für die Radfahrenden beginnt jedoch bei Querung der Grabenstraße.

Zur Stärkung der Nahmobilität ist die Anlage einer Signalanlage notwendig, welche per Anforderungsschaltung von Fußgängern und Radfahrern ausgelöst werden kann. Die Notwendigkeit entsteht weniger durch die Verkehrsdichte, sondern in der versteckten Lage hinter einer Kurve. Außerdem befinden sich auf der Nordseite gleich zwei Zugänge: Zum einen der landwirtschaftliche Weg, zum anderen der Fußwegabschnitt der ehemaligen Trasse der Dampfstraßenbahn.

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

Bei dem mit StVO-Schildern geregelten kombinierten Fuß- und Radweg handelt es sich um einen einen unbefestigten, schmalen Trampelpfad. Wie auf dieser Strecke der Betriebs- und Winterdienst erfolgt, bleibt ein Rätsel. Bei schlechtem Wetter sind regelmäßig matschige Stellen und Pfützen vorzufinden. Darüber hinaus fehlt eine entsprechende Beleuchtung für die Alltagsnutzung.
Empfohlen wird die Herstellung eines ganzjährig befahrbaren und beleuchteten Weges.
Nicht nur für Fahrten zum Stadion, sondern auch für die Bewohner der Mainzer Straße zur Haltestelle oder zu den Geschäften der Breiten Straße.



BR Nr. 5 Vorgelagerte Ampel Mainzer Straße

Der kombinierte Fuß- und Radweg mündet ohne gute Sichtbarkeit auf die Mainzer Straße. Und zwar unweit der signalgeregelten 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.

BR Nr. 6 Trampelpfad Am Leichborn

Ein Trampelpfad führt in 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.

BR Nr. 7 Trampelpfad Koblenzer Straße / Im Niedergarten.

Der Versuch der aktiven Unterdrückung der nichtmotorisierten Mobilität durch Aufschüttungen ist in Kapitel 1 „Verkehrtwende…“ bildlich dokumentiert und bedarf keiner weiteren Worte. Im Zielradnetz sind die Bretzenheimer Route und die Verbindung zur Stadion Route davon berührt. Ein entsprechender Ausbau zum Geh- und Radweg ist längst überfällig.

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

Angesichts der am Wochenende überlasteten Waldwege 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. Naherholung soll so nah wie möglich vor der Haustür beginnen.

Auch kleine Kinder sollen lernen, mit ihrem eigenen Rad zu fahren. Das geht aber nur abseits der Gefahren, die der Autoverkehr mit sich bringt. Samstag und Sonntag sind die Tage, an denen die ganze Familie einen Ausflug machen kann. Deshalb ist es sinnvoll, Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs auf diesen „Ausflugs-Radrouten“ zu treffen.

Mit der voll ausgebauten Bretzenheimer Route, die ab der Breiten Straße über gesicherte Querungsstellen führt, entsteht eine Trasse zum Hemel und in die angrenzende Landschaft, die auch Kinder gut und sicher bewältigen können.

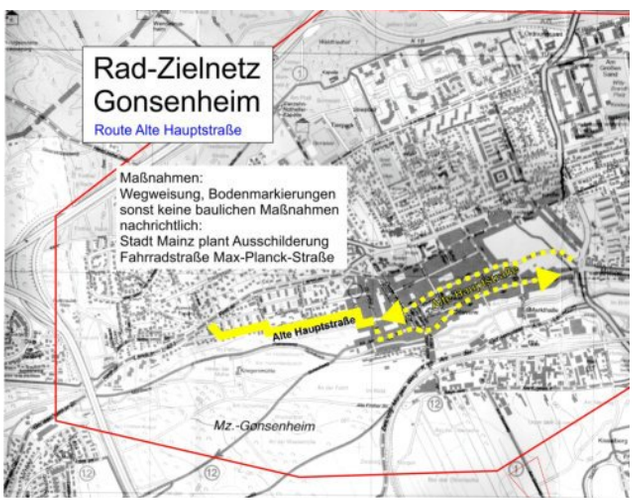
Empfohlen wird daher die Sperrung des Streckenabschnittes der Straße Im Niedergarten für den Kfz-Verkehr an Samstagen und Sonntagen, mit dem Ziel, den Autoverkehr hier herauszuhalten. Die Sicherung des Fahrverbots kann über eine installierte Blitzer-Anlage geschehen.

Das Gewerbegebiet bleibt über die Achse Am Sägewerk Koblenzer Straße dennoch gut erschlossen.

Im Sinne einer auf Verkehrswende ausgerichteten Zukunftsplanung sollte zudem geprüft werden, ob die Widmung der Straße für den allgemeinen Kfz-Verkehr überhaupt verkehrlich und wirtschaftlich gerechtfertigt ist. Für eine leistungsfähige Erschließung der Anlieger des in Bau befindlichen Gonsbach Campus genügt an sich die Nutzung des Streckenabschnitts mit zwangsläufig langsamer Durchfahrt des Eisenbahntunnels, wo weitere Gewerbebetriebe eine Anbindung haben.

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 verläuft sie infolge der Einbahnstraßenregelung 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.



RAH Nr. 1 Finther Landstraße bis Koblenzer Str.

Die Grabenstraße ist aufgrund der Parksituation und des Verkehrsaufkommens nicht angenehm zum Radfahren. 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 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.

RAH 2 Nachrichtlich: Geplante Fahrradstraße Max-Planck-Straße

Die Stadt Mainz plant in der Max-Planck-Straße und angrenzenden Straßen zwischen der Budenheimer Straße und der Finther Landstraße in Kürze eine Fahrradstraße. Daher kann hier auf weitere Vorschläge verzichtet werden.

Interessant wird die Lösung für den Übergang von der Max-Planck-Straße in die Finther Landstraße, da hier wenig Platz zum ordnungsgemäßen Einfädeln in Richtung Finthen vorhanden ist. Wie die Lösung aussieht, ist noch nicht bekannt.

3.3.7 Mombacher Route

Die Mombacher Route beginnt 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.

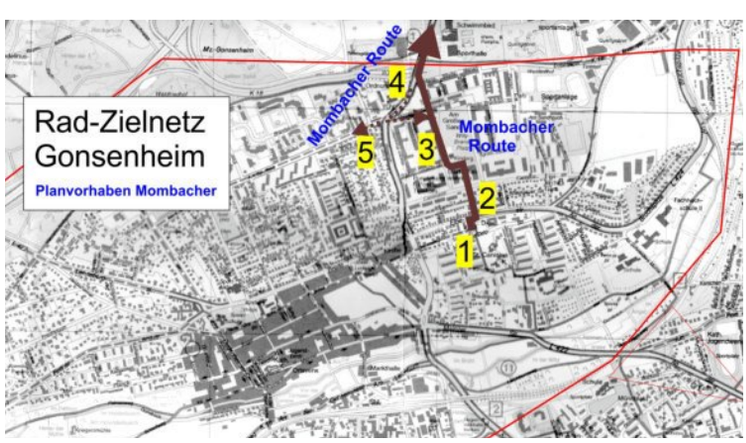
Ausgangspunkt der Mombacher Route ist die Schulroute in Höhe der Alfred-Delp-Straße. Die Mombacher Route dient als Ersatz für die Nutzung der raduntauglichen Weserstraße, verläuft parallel zu ihr und bündelt das Aufkommen aus dem Gleisbergviertel Richtung Mombach/WI.

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.

MR Nr. 2 Radfurt Elbestraße

Als Querungshilfe sollte an der Elbestraße eine Furt für Radfahrende eingerichtet werden, um sicherer zum Einkaufszentrum und zur Schulroute gelangen zu können.



MR Nr. 3 Verlauf in der Siedlung Am Krongarten

Auf der Werrastraße geht es weiter zur Canisiusstraße mit Verknüpfung zur Zentralroute und führt durch das offene Gebäude des Canisius-Carrées (ehem. Studentenwohnheim) 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. Um diesen sensiblen Bereich zu schonen, wird vorgeschlagen, die Mombacher Route hinter dem Gebäude rechtwinklig nach Westen abzuknicken und die Westseite des Platzes anzusteuern. Dort verläuft ein befestigter Anliegerweg, der für eine Radroute gut geeignet ist. 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-Brandt-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, Befestigung und erkennbaren Radführung kann jedoch ohne viel Aufwand ein gut befahrbarer Kurvenbereich für Radfahrer hergestellt werden.

Ebenso unglücklich 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 nach Mombach führt. Wer nun vom Platz aus das Geh-/Radweg-Schild sieht und direkt ansteuern will, landet auf dem Einstiegsfeld der Bushaltestelle mit einem hohen Sonderbord. Ein paar Meter weiter beginnt ein langer Riegel aus Betonsteinen, so dass eine stufenlose Querung auch nicht möglich ist. Die ganze Struktur der befestigten Platzanlage lässt Radfahrer rätseln, wo es nun weiter geht.

Deshalb bedarf es Maßnahmen zur Orientierung am Platz und im Einmündungsbereich.
Als Variante 1 wird vorgeschlagen, die Bushaltestelle samt Einstiegsfeld um drei Meter nach Westen zu verlegen. Dann könnte nach Anlage eines Zebrastreifens und einer Radfurt eine gesicherte Querung zur anderen Straßenseite eingerichtet werden.

Sollte diese Absenkung nicht realisiert werden, bleibt Radfahrern nur der Umweg auf der Ostseite des Platzes. Hier, auf der falschen Seite der Straßeneinmündung, existiert unauffällig eine Furt für Fußgänger. Versteckt hinter einer Telefonzelle, was die Fahrbeziehung nicht nur breitenmäßig einschränkt. Variante 2 muss sich auf Wegweisung und Markierung beschränken.

MR Nr. 4 Grünschnitt An der Krimm

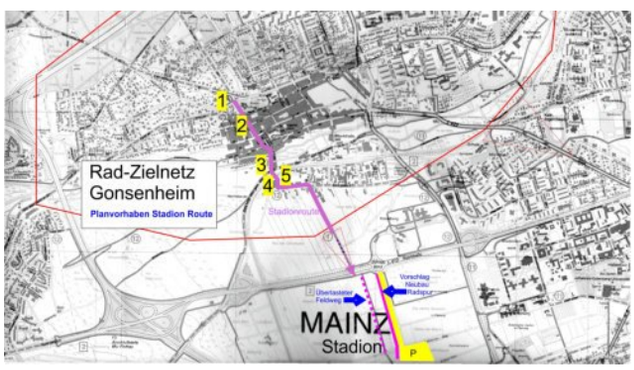
Auch aus Mombach kommen Kunden zum Einkaufszentrum. Der Geh- und Radweg An der Krimm wird von Fußgängern und Radfahrern in beiden Richtungen genutzt. Das war nicht vorgesehen, denn sonst hätte er breiter angelegt werden müssen. Nachträglich eine bauliche Veränderung vorzunehmen erscheint jedoch wirtschaftlich nicht angemessen. Der in den Geh- und Radweg hineinwachsende Bewuchs macht die tatsächlich nutzbare Fläche noch kleiner. Mit einem regelmäßigen Grünschnitt durch den Grundstückseigentümer könnte wenigstens die gebaute Breite erhalten bleiben.

MR Nr. 5 An der Krimm Richtung ELSA

Ein Ast der Straße An der Krimm führt Richtung ELSA. Es existiert ein Radweg auf Gehwegniveau hinter einem Grünstreifen. Dieser endet schon bald unvermittelt per StVO-Schild vor dem Wartebereich einer Bushaltestelle. Ein Umfahren ist durch den im Bau befindlichen Gebäudekomplex für das Ärztehaus nicht möglich. 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 (s. Foto Titelseite links).
Im Planfall sollte der Radweg vor der beginnenden Busbucht eine direkte und stufenlose Verbindung zur Fahrbahn erhalten. Zusätzlich wird die Markierung eines Linksabbiegers (nur) für Radfahrende zum „Fliegerviertel“ empfohlen (siehe kleiner Pfeil Mitte des Bildes).

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 Gutenbergcenter an der Haifa Allee (Bretzenheim). Auch die Stadionroute ist als Nord-Süd-Trasse mit 1,6 km relativ kurz. Man braucht 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 (weitere Hinweise siehe Kapitel 3.3.2 Juxplatz und 3.3.4 Schulroute).

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.

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

An der Kreuzung An der Oberbrücke/ Am Zwanzig-Morgen-Weg fährt der Großteil der Radfah-

renden 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 und risikoreich die Straße queren. Deshalb sollte hier durch eine Furt mit zusätzlichen Signal-Masten für Sicherheit und „Leichtigkeit“ (Komfort) des Radverkehrs gesorgt werden.

StR Nr. 4 Wochenende „Autofrei Spaß dabei“

Das Gewerbegebiet Hemel wird zentral über die Straße Am Sägewerk an das überörtliche Straßennetz angebunden (Koblenzer Straße). 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. 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. Da versenkbare Poller bei Bau und Betrieb technisch aufwendig einzurichten und im ungünstigsten Fall störungsanfällig sind, wird die Anlage einer Blitzeranlage empfohlen.

StR Nr. 5 Bordabsenkung

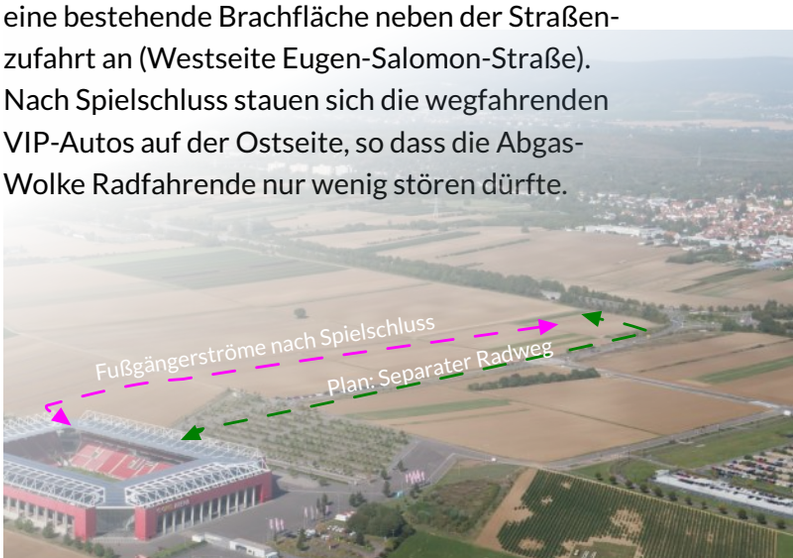
Aus der Gegenrichtung kommend in Richtung Alter Ortskern Gonsenheim, wurde am Abzweig zum Bahnübergang an der Straße An der Fahrt aus unbekannten Gründen ein Bordstein eingerichtet. Dieser erschwert nicht nur die Orientierung, sondern erhöht das Sturzrisiko beim Radfahren während des Abbiegevorgangs.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

Bord beim Abbiegevorgang birgt Sturzgefahren

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

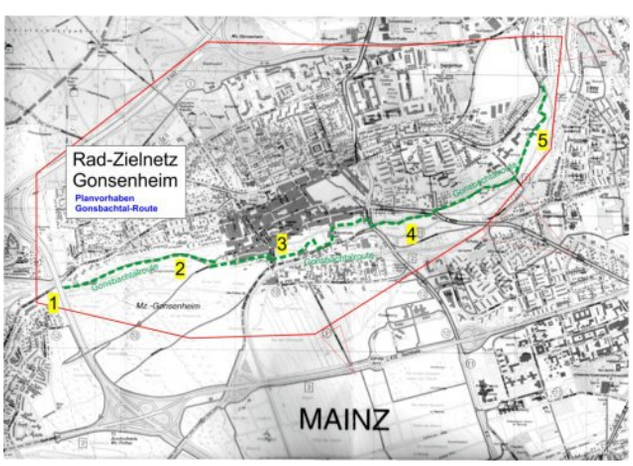
In Kapitel 2.3 wurde die beengte und gefährliche Situation auf dem Feldweg zwischen der Opel-Arena und der Unterführung der Saarstraße beschrieben, auf der sich Fußgänger und Radfahrer nach Spielschluss der 05er gegenseitig behindern.

Ohne Trennung der Verkehrsarten werden sich die Konflikte nicht beseitigen lassen. Empfohlen wird daher eine zusätzliche Radspur, die allein dem Radverkehr vorbehalten sein sollte und nach Spielschluss die Rückfahrt entspannter und gefahrloser macht. In dem landwirtschaftlich sensiblen Bereich wird sich keine neue Trasse für den Radverkehr durchsetzen lassen. Allerdings bietet sich – neben der üppigen Autozufahrt – eine bestehende Brachfläche neben der Straßenzufahrt an (Westseite Eugen-Salomon-Straße). Nach Spielschluss stauen sich die wegfahrenden VIP-Autos auf der Ostseite, so dass die Abgas-Wolke Radfahrende nur wenig stören dürfte.



3.2.9 Gonsbachtalroute

Die Gonsbachtalroute beginnt unter der BAB-Brücke und bietet eine verkehrsarme Alternative zur Zentralroute auf dem Weg zur Innenstadt. Sie dient als Alltagsroute für Finther und für Gonsenheimer aus den Siedlungen entlang der Finther Landstraße und den Bewohnern des Alten Ortskerns, wenn diese auf kurzem Weg zur Innenstadt oder Neustadt fahren. Hauptsächlich aber Freizeitradlern, die gemütlich 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 4,5 km die zweitlängste Route, verbunden mit einer Fahrzeit von 15 Minuten bei stadteinwärts 60m Gefälle.



GR Nr. 1 Entree unter BAB Brücke

Der Start der Route ist unter der Brücke unauffällig und darüber hinaus wenig einladend. Soll der Ortseingang gewöhnlich eine Visitenkarte sein, so ist hier einiges schiefgelaufen.
Hier bedarf es aufgrund der abschüssigen Lage einer klaren Wegweisung zum Abzweig ins schöne Gonsbachtal. Zum anderen sollte der Zufahrtsbereich optisch neugestaltet werden. So eignet sich die wettergeschützte Stelle für einen Halt bei Regen. Die Stelle markiert auch den Beginn des Radwege-Zielnetzes in Gonsenheim, so dass eine Infotafel 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 zumindest geordnet werden.

GR Nr. 2 Deckenaufbau Palmenweg

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 Strecken, auf denen Unebenheiten, Pfützen und kleine Steine Angst um die eigene Sicherheit machen.
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.

GR Nr. 3 Orientierung im Ortskern

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.

GR Nr. 4 Ausbau des Feldweges zwischen Koblenzer und Mainzer Straße

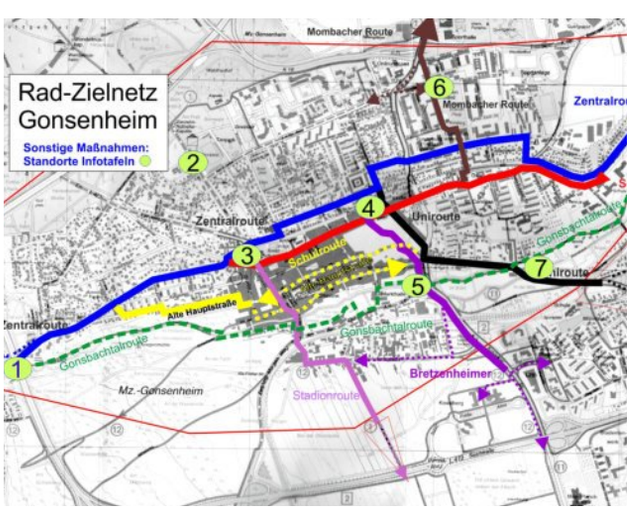
Im Gegensatz zu der an der Koblenzer Straße abzweigenden „Hiwwelroute“ bleibt die Strecke nahe am Bachlauf des Gonsbaches und stellt

auch für den Alltagsverkehr eine kurze, aber autoverkehrsfreie Alternative zur Mainzer Straße dar. Im heutigen Zustand ist die Nutzung des landwirtschaftlichen Weges aufgrund der schlechten Wegstrecke nicht ratsam.
Empfohlen wird die Herstellung eines radfahrgeeigneten Deckenaufbaus. 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 Asphaltdecke.

GR Nr. 5 An der Nonnenwiese

Der Beginn des Wirtschaftsweges An der Nonnenwiese weist 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 unpassierbaren Stelle.

Vorgeschlagen wird auf ca. 500m Länge die Herstellung einer radfahrgeeigneten Decke, sei es als asphaltierte oder gut befahrbare wassergebundene Wegeoberfläche ausgebaut.



3.2.10 Sonstige Maßnahmen

Alle dargestellten Vorschläge dienen dem Aufbau eines Grundnetzes für den Radverkehr. Damit sollen die wichtigsten Verbindungen radfahrfreundlich hergestellt werden. Das heißt aber nicht, dass es an anderen Stellen im Ortsteil kein Bedarf für Verbesserungen gibt. So gibt es auch innerhalb der Tempo-30- Zonen, die gemäß StVO keine Radwege erhalten dürfen, durchaus einige Mängel, die zu beseitigen sind, z.B.:

- Engpass in der Oranienstraße (Bild Seite 19)
- Verbesserung der Sichtverhältnisse an Einmündungen, Schutz vor Falschparkern
- Rückbau überbreiter Fahrbahnen, die zum Schnellfahren „einladen“,

sowie an Hauptstraßen

- Anlage Fahrradstreifen Weserstraße bergauf zwischen Mainzer Straße und Herrnweg. Obwohl nicht Teil der 8 Routen, erfordert das hohe Kfz-Aufkommen hier eine Trennung.
- Demarkierung der schmalen, nicht tauglichen „Bürgersteigradwege“ zur Vermeidung von Konflikten bei Nichtnutzung.

Das vorgeschlagene Zielnetz ist nicht als abschließendes Konzept anzusehen, sondern bildet einen verkehrsmittelübergreifenden, integrierten Ansatz für unseren Stadtteil, der offen für weitere Beiträge ist. Schon gar nicht handelt es sich um den Plan einer Verkehrswende. Das Konzept bildet vielmehr eine Voraussetzung für deren Entwicklung.

Öffentliche Wahrnehmung

Zum Begreifen der Netzzusammenhänge sollten an verschiedenen Stellen Infotafeln mit den Radrouten, ggf. ergänzt durch Hinweise und Anekdoten zur Gonsenheimer Geschichte aufgestellt werden (mögliche Standorte siehe Grafik links).

Stillstand und Mängelverwaltung signalisieren immer eine fehlende Wertschätzung. Deshalb sollten auch für eine Evaluationsphase ausreichend Mittel für eine intensive Öffentlichkeitsarbeit bereit gehalten werden.

3.4 Prioritäten und Machbarkeit

Die unter Kapitel 3.3 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 und zwei als langfristig umsetzbar eingestuft. Die Realisierung der 58 als kurzfristig machbar eingestuften Maßnahmen ergibt ein durchgängig flüssig befahrbares und weitgehend komfortables Grundnetz für Alltags- und Freizeitfahrten. Die damit verbundene Anlage von neuen gesicherten Querungsstellen macht das Fahren sicherer.
Räumlich liegen fünf vorgeschlagene Projekte mit erheblicher verkehrlicher Bedeutung für das Mobilitätsverhalten der Gonsenheimer außerhalb unseres Stadtteils (UR7, UR8, UR9, UR10 und StR6).

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. 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 sind oder falsch gespart wird.
Als „kurzfristig machbar“ ist also fiktiv der Zeitraum gemeint, bei der die Stadtverwaltung sofort mit Planentwurf und Detailplanung beauftragt wird. 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 und Vorhaben, bei denen eine intensive Bürgerinformation und -einbeziehung erforderlich ist . 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 hilfreich sein kann.

Alle Vorhaben, die bei den Projektvorschlägen in Kapitel 3.3 nicht als mittel- oder langfristig gekennzeichnet wurden, sind unter den o.g. Voraussetzungen bis Ende 2022 mach- und umsetzbar.

Mittelfristig umzusetzende Maßnahmen

Folgende Maßnahmen innerhalb von Gonsenheim werden als mittelfristig eingestuft:

- ZR7 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 stützend)
- Jp2 Ausbau Juxplatz (verkehrlich sinnvoll)
- UR3 Neubau eines kurzen Radweges Westseite Weserstraße als Lückenschluss
- UR6 Gehwegbau Mainzer Straße außerorts (alternativ Umwidmung der Straße)

Außerhalb Gonsenheims:

- UR9 Bau Radschnellweg Nordseite Achse Saarstraße/ Binger Straße (Planfall 2)
- UR10 Radweg zur Großen Langgasse

Langfristig umzusetzende Maßnahmen

Aus primär städtebaulichen Gründen wird angeregt, eine Neugestaltung der Weserstraße/ Canisiusstraße und des gesamten Umfeldes am Juxplatz vorzunehmen (ZR11 und Jp3).

3.5 Zum Thema Finanzierung

Nachfolgend erfolgt anhand von Erfahrungswerten bei anderen Projekten eine grobe Kostenschätzung. Aufwendungen für Vorschläge außerhalb des Untersuchungsgebietes wurden nicht berücksichtigt, da sie in anderen Stadtteilen anfallen. Für die vorgeschlagenen, kurzfristig umzusetzenden Einzelmaßnahmen wurde folgende Kostenabschätzung ermittelt:

Nr.	Kurzfristig, Maßnahmenart	Länge, Stück	Kosten-ansatz	Summe €
1	Neu- oder Ausbau innerhalb Bebauung	1.230m; ca. 5.000m²	500.000 €/km; bzw. ca. 123 m²	615.000
2	Neu- oder Ausbau außerhalb Bebauung	900m; 3.600m²	400.000 €/km; bzw. ca. 100 m²	360.000
3	Instandsetzung	1.700m	100.000 €/km; bzw. 50 €/m²	170.000
4	Kleine bauliche Maßnahmen	14 Stück	30.000 €/ Stück (15-50.000 €/St.)	420.000
5	Neue Lichtsignalanlagen	4 Knoten	40.000 €/Stück (20-50.000 €/St.)	150.000
6	Diverse Kostenpositionen <150.000 €	Fahrradstellplätze, StVO-Regelungen, Wegweisung Dauerzählstellen, usw.	verschiedene Ansätze	536.000
	Zwischensumme	**Baukosten**		**2.251.000**
7	Planungsleistungen (ohne Parkraumkonz.)	Radwegeplanung Lph 3-9	Zielnetz, 8 Routen	105.000
8	Sonstiges	Unvorhergesehenes	Pauschale 5% von Nr. 1 - 7	120.000
9	Öffentlichkeitsarbeit	Sachkosten, Veranstaltungen etc.	5% von Nr. 1 - 8	125.000
	ZWISCHENSUMME		Inklusive Baukosten	2.601.000
10	Mehrwertsteuer	19%	Regelsatz 2021ff	494.190
	Brutto			3.095.190
	Summe	**Planung, Bau, PR**	**gerundet**	**3.100.000**

Insgesamt ergeben Planung und Bau für alle kurzfristigen Maßnahmen Aufwendungen von rund 3,1 Mio. € . Mit diesen Maßnahmen erfolgt der Grundaufbau des Gonsenheimer Radwegenetzes. Im Kern handelt es sich um unterlassene Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, die in den letzten 50 Jahren hätten getan werden müssen, um taugliche Rahmenbedingungen für das Radfahren im Alltag zu schaffen. Und die auf eine Art Gleichbehandlung innerhalb der Verkehrsplanung abzielen.

Im Vergleich entsprechen die ca. 3, 1 Mio. € den Aufwendungen von zwei Projekten zur Erneuerung von Kreisstraßen. Also z.B. dem Ausbau ortsverbindendender Straßen, bei dem eine Instandhaltungsmaßnahme nicht mehr ausreicht. Nur mit dem Unterschied, dass diese Straßen in der Regel ein Verkehrsaufkommen von unter 1.000 Kfz/Tag aufweisen, in einigen Gegenden nur um 500 Kfz/Tag.
Der Nutzen der vorgeschlagenen Investitionen für den Aufbau eines Radwegenetzes in Gonsenheim liegt indes deutlich höher:

- Die rund 25.000 Einwohner des Stadtteils legen durchschnittlich 3,1 Wege/ Tag und somit rund 77.500 Wege zurück (zu Fuß, mit dem Rad, ÖPNV, Auto oder sonstigem Gefährt).
- Legt man den Bundesdurchschnitt für Großstädte mit einem Anteil von rund 12% Radfahrenden am Gesamtverkehrsaufkommen (modal split) an, ergibt sich übertragen auf Gonsenheim ein Gesamtaufkommen von knapp 10.000 Fahrten pro Tag.
- Gemäß den Erhebungen der Stadt Mainz für das Gesamtstadtgebiet liegt der Anteil des Fahrradaufkommens sogar bei rund 21%. Auf Gonsenheim übertragen somit bei 16.000 Rad./ Tag.

Angesichts der noch nicht erschlossenen Radpotentiale in Gonsenheim gegenüber der Gesamtstadt ist ein täglich zu erreichendes Aufkommen in einer Größenordnung von 20.000 bis 25.000 Radfahrten pro Tag zu erwarten.
Durch den geringen Anteil von Neu- und Ausbaustrecken sowie einer Routenlänge von 19,7 km liegen die Aufwendungen in einer Durchschnittshöhe von (nur) ca. 157.000 €/km. Zum Vergleich: Der 69,8km lange Neubau der A44 zwischen Kassel und Herleshausen kostet durchschnittlich 29 Millionen € pro km und insgesamt ca. 2 Milliarden € (= 3,5 mal länger aber 645mal teurer als das Radnetz). Auch der Ausbau des Mainzer Rings ist kostspielig. Der Landesbetrieb Mobilität LBM gibt für die nur 6,4 km langen Bauabschnitte zwischen BAB-Dreieck Mainz bis Kreuz Mainz-Süd Baukosten in Höhe von 123,8 Mio. € an. Das entspricht 20 Mio. € pro Km. Da die Kostenschätzung für den 2. Abschnitt noch auf Stand 2013 ist, wird die Summe steigen. Darin sind die 15 Mio. € für den Ersatzneubau im Autobahnkreuz Mainz-Süd noch nicht enthalten. Die Strecke AS MZ-Gonsenheim - Mombach wird auf Baukosten von 136,5 Mio. € bzw. 62 Mio. €/km kommen (Angaben Homepage LBM, Stand 03.09.2020). Allein mit den Durchschnittskosten/km würde das Gonsenheimer Radnetz eine Länge von 395 km erhalten können.

22km Radschnellweg in Wuppertal

Radweg am Göttinger Hauptbahnhof

Dauer-Zähltafel in der City von Karlsruhe an einem Freitag