

MAPATHON MAINZ

- Ein Radwegenetz für Mainz -



Projektdokumentation zum Projekt Mapathon

(Stand 30.04.2021)

Das Projekt wurde von Dezember 2020 bis April 2021 durchgeführt und dabei geleitet durch die Projektgruppe des ADFC Kreisverbandes Mainz-Bingen e.V. (Amelie Döres, Lisa Eppler, Michael Könen, Michael Gutmann, Rolf Pinckert und Simon Thomas). Es wird gefördert und umgesetzt vom Mainzer Radfahrforum und den zugehörigen Vereinen, sowie von vielen engagierten Bürger*innen aus Mainz und der Umgebung.

Inhalt

1	Einleitung.....	5
2	Radwegenetz Mainz	9
2.1	Erläuterungen zur Arbeitsweise	9
2.2	Quellen, Ziele und Einzugsbereiche	10
2.3	Stadtteil-übergreifende Verbindungen	14
2.4	Lückenschlüsse und Anbindungen	18
2.5	Erläuterungen zu den Stadtteil-übergreifenden Verbindungen	19
3	Anforderungen an das Radwegenetz	31
4	Anhang.....	34
4.1	Einwohnerzahl nach Stadtteilen (Quellen).....	34
4.2	Ziele	37
4.3	Pendlerströme.....	47
4.4	Typische Distanzen und Steigungen	48

1 Einleitung

Ziel des Projekts Mapathon Mainz ist es, für die Stadt Mainz in Zusammenarbeit mit den Bürger*innen der Stadt ein Radwegenetz zu konzipieren und den politisch Verantwortlichen sowie der Stadtverwaltung vorzuschlagen. Das sich ergebende Radwegenetz soll dem Anspruch einer sicheren, nutzerorientierten, komfortablen, direkten und intuitiven Radinfrastruktur für alle Nutzer*innen (Jung, Alt, Familie, Tourist*innen, Pendler*innen, Gelegenheitsradfahrer*innen) genügen.

Dies entspricht auch den im Koalitionsvertrag der aktuellen Ratsmehrheit festgehaltenen Intentionen: „Routen aus allen Stadtteilen, ebenso Routen, die Stadtteile verbinden, sollen weiterentwickelt, beschil­dert und markiert werden. Die Routen sind so zu entwickeln, dass bestimmte Qualitäten der Wegefüh­rung gegeben sind, z.B. Überholmöglichkeiten, auch für Lastenräder, müssen möglichst berücksichtigt werden.“ (S. 15)

Dieser Ergebnisbericht fasst die Resultate des Projekts Mapathon zusammen. Dieses besteht aus Vorar­beiten und Recherche des Mapathon Kernteams, aus denen die Grundlagen (vgl. Punkt 4) resultierten. Hinzu kommen die Ergebnisse der Webmeetings, die am 18.01.2021, 23.2.2021 und 10.3.2021 mit inte­ressierten Organisationen und Bürger*innen durchgeführt wurden, sowie Feedback von einzelnen Teil­nehmer*innen per Mail. Der hieraus resultierte Vorschlag für ein Radwegenetz für Mainz wird in Punkt 2 vorgestellt.

Das Stadtteil-übergreifende Verbindungsnetz

Das Projekt Mapathon hat insgesamt 17 Stadtteil-übergreifende Verbindungen identifiziert, die mindes­tens drei Stadtteile auf möglichst kurzem Wege verknüpfen. Da diese Stadtteil-übergreifenden Verbin­dungen nicht alle Quellen (Wohnquartiere) mit allen Zielen verbinden können, wurden einige Lücken­schlüsse und Anbindungen in das Netz aufgenommen. So soll gewährleistet werden, dass für die große Mehrheit der Bürger*innen Stadtteil-übergreifende Verbindungen in kurzer Distanz zur Wohnung lie­gen.

Das mit dem Projekt konzipierte Netz definiert die Verbindungen, die mit besonderer Priorität überprüft und bei Bedarf erneuert, neu- oder ausgebaut werden sollten. Diese Verbindungen ergeben sich aus dem erwarteten Radverkehrsaufkommen zwischen den großen Quellen und Senken (d.h. Zielen) im Stadtgebiet. Dieses Netz aus wichtigen Verbindungen muss selbstverständlich örtlich innerhalb der Wohn- und Arbeitsquartiere durch lokale Radwege ergänzt werden.

Die Konzeption des Netzes

Bei der Konzeption des Netzes wurde sich im ersten Schritt nicht an vorhandenen Radwegen, sondern an dem in den Diskussionen ermittelten Bedarf orientiert. In einem zweiten Schritt wurde das Ergebnis mit den vorhandenen Radwegen und der uns bekannten Planung abgeglichen. An einigen Stellen ist uns bewusst, dass die Linienführung nur nach Neu- oder Umbaumaßnahmen, und deshalb nicht kurzfristig, realisierbar ist. Aber gerade wegen der langen Planungsvorlaufzeiten müssen auch diese schwierig oder vermeintlich nicht lösbaren Maßnahmen in Angriff genommen werden.

Das mit dem Projekt Mapathon konzipierte Radverkehrsnetz für die Stadt Mainz ist eingebettet und

verknüpft mit dem überregionalen Radwegenetz, das die benachbarten Unter- und Oberzentren mit Mainz verbindet oder verbinden soll.

Die Beteiligten sind keine Verkehrsexpert*innen. Bei der Umsetzung muss die Wegführung geprüft und ggf. angepasst werden. Die in der Karte eingezeichneten Verbindungen verstehen sich als Wegkorridore, sodass es in der konkreten Umsetzungsplanung sicherlich zu örtlichen Modifikationen kommen wird. Dabei darf jedoch nicht der Anspruch einer sicheren, nutzerorientierten, komfortablen, direkten und intuitiven Wegführung aufgegeben werden.

Eine Priorisierung von Verbindungen oder Teilen der Verbindungen ist dem Projektteam nur schwer möglich, da Frequenzdaten und genauere Daten zu den Beschäftigtenzahlen in den Arbeitsstätten und Besucherzahlen an Standorten mit Publikumsverkehr nur sehr begrenzt zur Verfügung stehen. In jedem Fall sollte der Ausbau der stark frequentierten Verbindungen und Verbindungen mit hohem Steigerungspotential mit höherer Priorität realisiert werden.

Umsetzung

Für den Aufbau einer funktionierenden Infrastruktur sind Vorleistungen erforderlich. Die individuelle Mobilität orientiert sich am zur Verfügung stehenden Angebot. Je besser das Angebot ist, mit dem Rad das gewünschte Ziel schnell, einfach und komfortabel zu erreichen, desto eher wird diese Mobilitätsalternative auch genutzt. Dies bestätigt auch der Fahrradmonitor 2019¹ (s. Abbildung 1). Hiernach sind „besser ausgebaute Radwege“ und „mehr Radwege“ die wichtigsten Anreize zur Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte.

Die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur führt damit auch zu einer Verringerung von Lärm, Abgasen sowie Unfällen und hierdurch zu einer Steigerung der Lebensqualität in Mainz.

sinusi

Anreize für Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte

„Was wäre Ihnen wichtig, damit Sie mit dem Fahrrad zur Arbeits-/Fortbildungsstätte bzw. zur Schule / Universität / zum Ausbildungsplatz fahren würden?“
(Mehrfachnennung möglich)

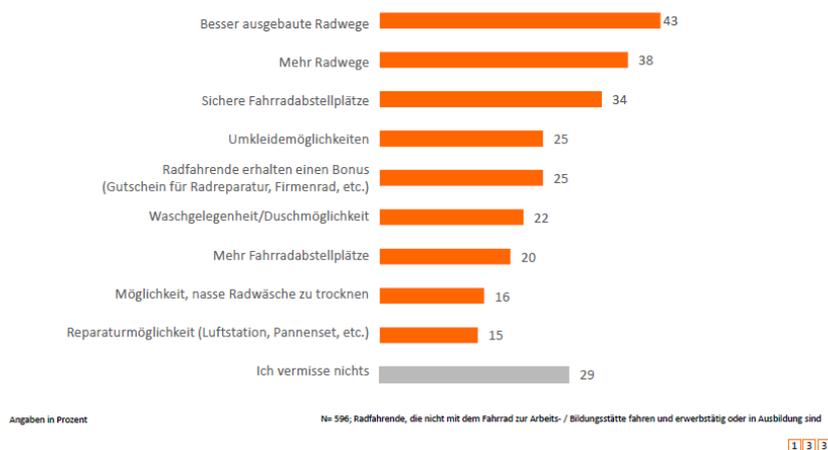


Abbildung 1: Auszug aus dem Fahrradmonitor 2019. Mehr und besser ausgebaute Radwege sind die wichtigsten Anliegen der Befragten.

¹ Vgl. Fahrradmonitor 2019 - durchgeführt von Sinus Markt- und Sozialforschung auf Grund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Neben der Verfügbarkeit von Radwegen spielt die Sicherheit für die Nutzung des Fahrrads eine große Rolle. Die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur beeinflusst auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrer*innen, wie sich aus nachstehender Analyse im Fahrradmonitor 2019 zeigt (vgl. nachstehende Abbildung 2). Dies ist angesichts des wachsenden Radverkehrsanteils und der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes zukünftig von noch größerer Bedeutung. Genauere Ausführungen zu den Anforderungen an ein hochwertiges Radwegenetz befinden sich in Abschnitt 3.

SINUSi

Gründe für Unsicherheit im Straßenverkehr

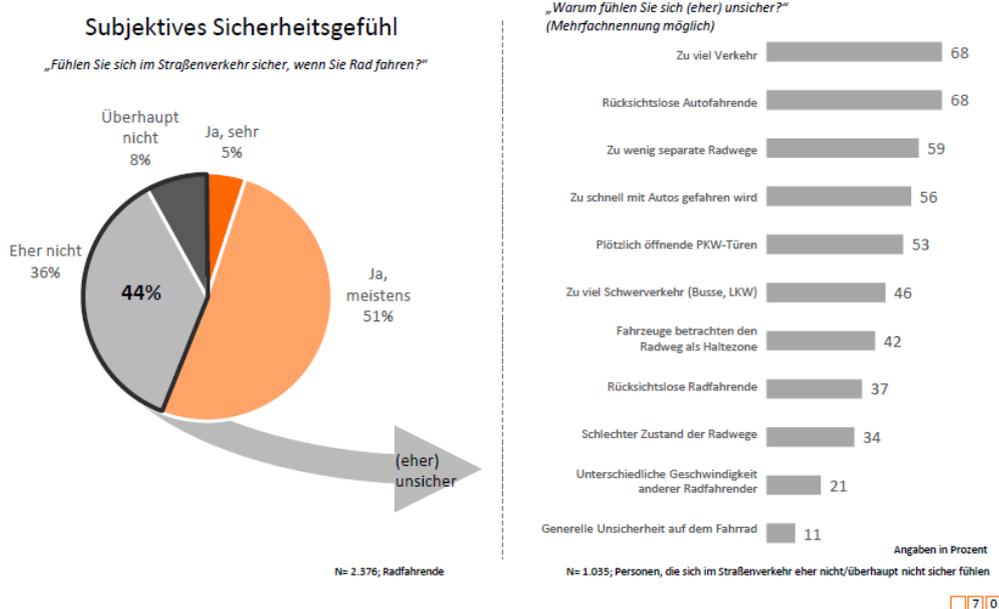


Abbildung 2: Auszug aus dem Fahrradmonitor 2019. Das subjektive Sicherheitsgefühl bei Fahrradfahrern ist sehr niedrig. Die Hauptgründe hierfür sind zu viel Verkehr, rücksichtslose Autofahrende und zu wenig separate Radwege.

Warum wurde das Projekt Mapathon gerade jetzt durchgeführt?

Nach Aussage des ADFC-Bundesverbandes „stellt das Bundesverkehrsministerium im Rahmen des Klimapakets bis 2023 900 Millionen Euro für den Bau hochwertiger Infrastruktur bereit“².

Das Land Rheinland-Pfalz hat mittlerweile zur Umsetzung das Sonderprogramm „Stadt – Land“ veröffentlicht³.

Diese Mittel müssen auch für Mainz genutzt werden, um eine deutliche Verbesserung der in letzter Zeit immer wieder schlecht bewerteten Radinfrastruktur zu erreichen.

² <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/1679914/e01d6bd855f09bf05cf7498e06d0a3ff/2019-10-09-klima-massnahmen-data.pdf>, sowie <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html>

³ <https://mwvlw.rlp.de/de/presse/detail/news/News/detail/wissing-33-millionen-euro-zusaetzlich-fuer-radverkehr-in-rheinland-pfalz-bund-legt-sonderprogramm/>.

2 Radwegenetz Mainz

In diesem Abschnitt wird zunächst kurz die Entstehung des erarbeiteten Radwegenetzes skizziert. Anschließend wird das zentrale Ergebnis, das Radwegenetz, vorgestellt. Dies geschieht, indem die einzelnen Bestandteile (Quellen & Ziele, Stadtteilübergreifende Verbindungen, Lückenschlüsse und Anbindungen) textlich ausführlich beschrieben werden. Zusätzlich sind Bilder in den Text eingebunden, welche die Bestandteile des Radwegenetzes in einer Karte von Mainz darstellen.

2.1 Erläuterungen zur Arbeitsweise

Das wünschenswerte Radwegenetz wird vollständig in einer modernen Online-Karte dargestellt. Dies hat den großen Vorteil, dass man stets das ganze Netz im Blick haben kann und alle relevanten Informationen an einer zentralen Stelle gebündelt sind. Die Karte ist auf der Website des Projektes (www.mapathon.adfc-mainz.de/die-karte) sowie unter (https://umap.openstreetmap.de/de/map/radwegenetz-mainz_7662) abgebildet.

Für die Entstehung des Radwegenetzes wurden zuerst Quellen (Stadtteile) und Senken, d.h. Ziele (wichtige Betriebs-/Arbeitsstätten, Ausbildungsstätten, Einkaufsstätten, Freizeiteinrichtungen, ÖPNV-Knoten für Ein- und Auspendler*innen) ermittelt und in die Karte eingetragen.

Die Ein- und Auspendler*innen erreichen bzw. verlassen die Stadt entweder über überregionale Verbindungswege (Regionalrouten) oder über die ÖPNV-Knoten. Aufgrund des hohen Pendleranteils, sowohl bei den Beschäftigten als auch den Bewohner*innen von Mainz, ist deshalb die Einbindung von überregionalen Verbindungen und die Anbindung der verschiedenen Bahnhöfe von besonderer Bedeutung.

Zur besseren Orientierung wurden zusätzlich bedeutende Einzugsradien (5 bzw. 10 km) für die wichtigsten Ziele und ÖPNV-Knotenpunkte in die Karte eingetragen.

Anschließend wurden in verschiedenen, teils öffentlichen, Sitzungen die Quellen und Ziele ergänzt und wichtige Verbindungen identifiziert und diskutiert.

Teilgenommen an den Diskussionen zu den einzelnen Quellen, Zielen und Verbindungen haben insbesondere:

- Mitglieder*innen des ADFC Kreisverbands Mainz-Bingen e.V.,
- Mitglieder*innen des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) Kreisverband Rheinhessen e.V.,
- Mitglieder*innen des Bunds für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Mainz,
- Mitglieder*innen von Greenpeace Mainz-Wiesbaden,
- Mitglieder*innen des NABU - Naturschutzbunds Mainz und Umgebung e.V.,
- ca. 90 aktiv teilnehmende interessierte Bürger*innen ohne Zugehörigkeit zu einer der o.g. Organisationen.

Abseits der Diskussionen in den verschiedenen Mapathon-Sitzungen wurden zahlreiche Anregungen per E-Mail an das Projektteam unter mapathon.adfc-mainz.de gesandt. Alle Anregungen wurden von dem Projektteam untersucht und an den entsprechenden Stellen aufgenommen.

Insgesamt wurden so 17 Stadtteil-übergreifende Verbindungen identifiziert, die jeweils mindestens drei Stadtteile auf möglichst kurzem Wege verbinden und die Quellen und Ziele in der Stadt miteinander verknüpfen. Ergänzt wurden diese durch zusätzliche Lückenschlüsse und Anbindungsstrecken.

Zur besseren Übersichtlichkeit wurde die Online-Karte in verschiedene Ebenen gegliedert. Insgesamt besteht sie aus 7+1 Ebenen, die einzeln aus- und eingeblendet werden können:

- Quellen
- Ziele
- regionale und überregionale Radwege
- Stadtteil-übergreifende Verbindungen (incl. Lückenschlüsse und Anbindungen)
- 5 km Einzugsbereich Innenstadt (typischer Besorgungsradius)
- 10 km Einzugsbereich Arbeitsstätten (typischer Pendlerradius)
- 5 km Einzugsbereich ÖPNV-Knoten (typischer Zubringerradius von Fahrrad nutzenden Pendler*innen).

Während des Prozesses wurden von den Teilnehmer*innen viele „weitere Anregungen“ gegeben, die teils über den definierten Zweck der Karte hinausgehen. Diese sind in der gleichnamigen achten Ebene in brauner Farbe dokumentiert.

Die Ebenen können über das am linken Bildrand angezeigte Tortensymbol einzeln ein- und ausgeblendet werden. Durch Mausklick auf die Verbindung, die Quelle oder das Ziel werden, wo vorhanden, weitere hinterlegte Informationen angezeigt.

2.2 Quellen, Ziele und Einzugsbereiche

Die Quellen (Stadtteile und Nachbargemeinden) sind als schwarze Tropfen in der Karte ausgewiesen und mit einer Notiz zu den jeweiligen Einwohnerzahlen versehen. Leider gibt es keine statistischen Daten über die Bevölkerungsverteilung in den Stadtquartieren innerhalb der Stadtteile.

Die wesentlichen Ziele sind in der Karte mit verschiedenfarbigen Stecknadeln eingetragen:

- Blau: Arbeitsstätten oder Gewerbegebiete mit >250 Beschäftigten zzgl. ggf. Besucherverkehr
- Magenta: Ausbildungsstätten ab Sekundarstufe II mit >750 Schüler*innen/Studierenden zzgl. Lehrkräfte
- Türkis: Einkaufszentren mit überörtlicher Bedeutung (keine reinen Nahversorger)
- Grün: Freizeit- und Kultureinrichtungen
- Rot: ÖPNV-Knoten (als Ein-/Ausgangspforte für Ein-/Auspender*innen, keine innerstädtischen Umsteigepunkte des ÖPNV)

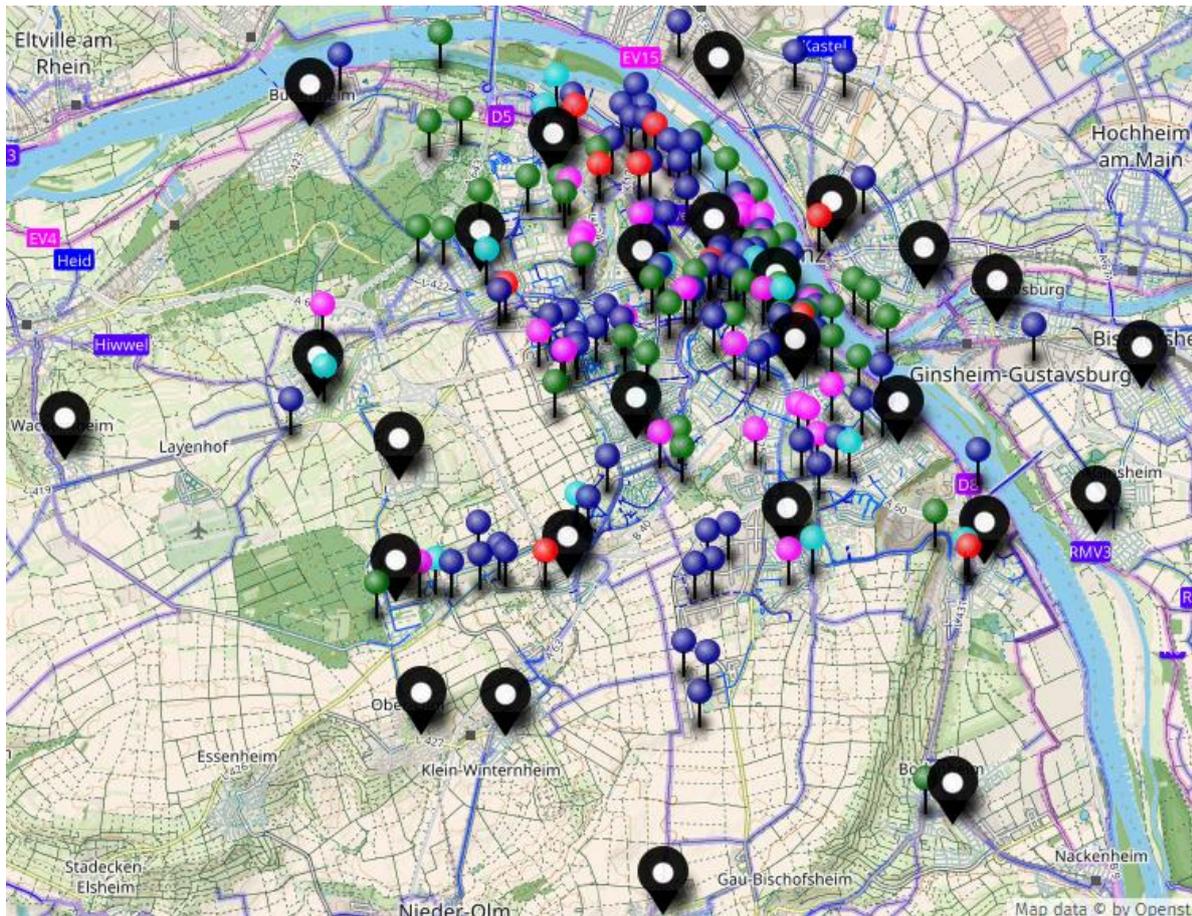


Abbildung 3: Karte mit Quellen (schwarze Tropfen) und Zielen (Arbeitsstätten, Ausbildungsstätten, Einkaufszentren, Freizeit- und Kultureinrichtungen, ÖPNV-Knoten für Pendler*innen – Stecknadeln blau, magenta, türkis, grün, rot).

Um die Relevanz der Verbindungen zu verdeutlichen, wurden für die Innenstadt sowie die ÖPNV-Knoten Hauptbahnhof und Römisches Theater, das Gebiet eingezeichnet, welches bei einem Pendlerradius von 5km noch erreichbar ist. Dies kann als typischer Pendlerradius sowohl für Erledigungen als auch für den kombinierten Weg zur Arbeit mit Fahrrad und ÖPNV angesehen werden (siehe auch Kapitel 4.3).

Für die Gebiete mit den meisten Berufstätigen (Industriegebiet Mombach und Industriegebiet Hechtsheim) wurde jeweils der Bereich markiert, der einen Pendlerradius kleiner gleich 10 km abdeckt. Dies ist der typische Pendlerradius für mehr als 90% der mit dem Fahrrad zur Arbeits- oder Fortbildungsstätte zurückgelegten Strecke – vgl. auch Kapitel 4.3.

Mit der folgenden Abbildung wird dargestellt, welche Quellen (Stadtteile/Wohnquartiere) sich innerhalb des 5 km-Einzugsbereichs für Erledigungen in der Innenstadt befinden (typischer Besorgungsradius für mehr als $\frac{3}{4}$ aller mit dem Fahrrad zurückgelegten Erledigungen - vgl. auch Kapitel 4.3),



Abbildung 4: Einzugsbereich Innenstadt (5 km - typischer Besorgungsradius).

Die folgende Abbildung zeigt auf, welche Quellen (Stadtteile/Wohnquartiere) sich innerhalb des 5 km Einzugsbereich der ÖPNV-Knoten Hauptbahnhof und Bf. Römisches Theater befinden (die typische mit dem Fahrrad zum und vom Bahnhof zurückgelegte Strecke beträgt bei 77% max. 10 km, sodass sich für den Ausgangs- bzw. Zielort ca. die Hälfte der Strecke ergibt Strecke – vgl. auch Kapitel 4.3).

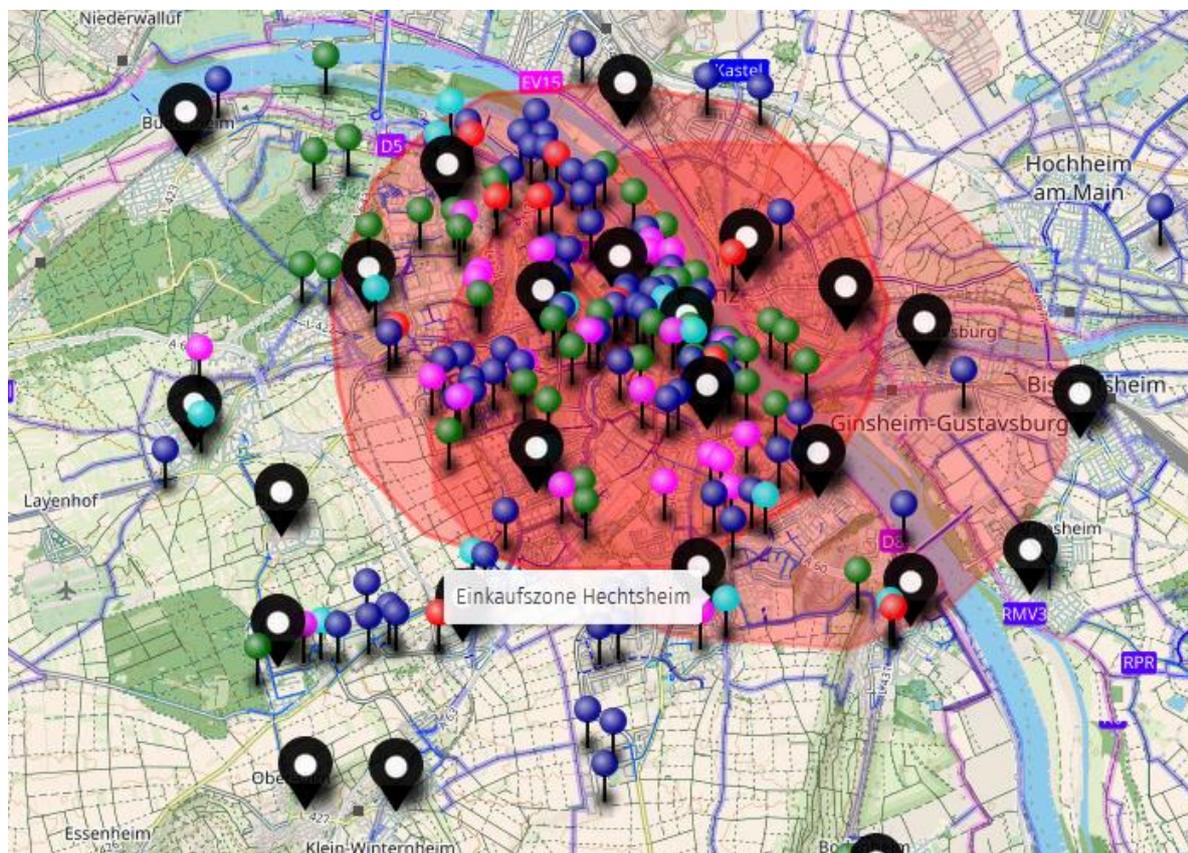


Abbildung 5: 5 km Einzugsbereich ÖPNV-Knoten Hauptbahnhof und Bf. Römisches Theater (typischer Pendlerradius bei kombiniertem Weg zur Arbeit mit Fahrrad und ÖPNV).



Mit der folgenden Abbildung wird dargestellt, welche Quellen (Stadtteile/Wohnquartiere) sich innerhalb des 10 km Einzugsbereichs zu den Arbeitsstätten bei Schott/ Gewerbegebiet Nord bzw. Gewerbegebiet Hechtsheim befinden (typischer Pendlerradius für mehr als 90% der mit dem Fahrrad zur Arbeits- oder Fortbildungsstätte zurückgelegten Strecke – vgl. auch Kapitel 4.3).

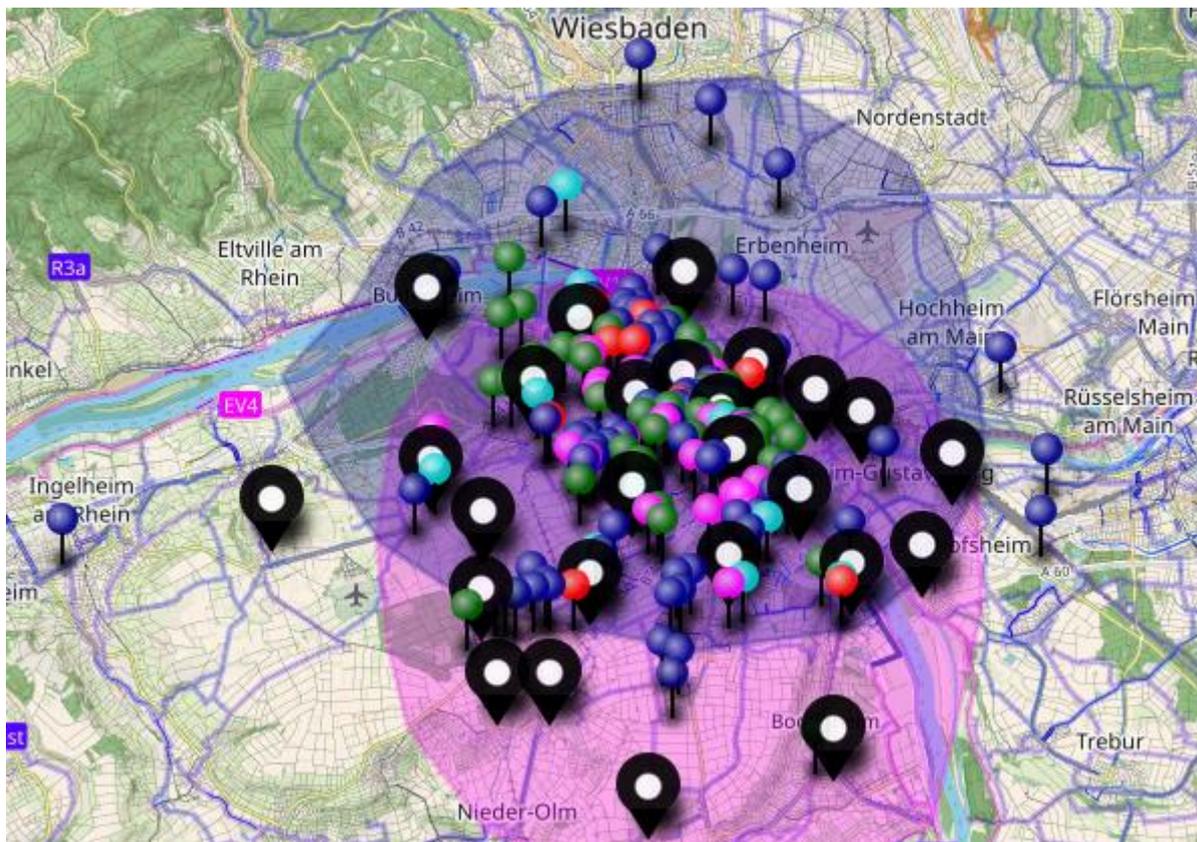


Abbildung 6: 10 km Einzugsbereiche zu Arbeitsstätten bei Schott / Gewerbegebiete Nord bzw. Gewerbegebiet Hechtsheim (typischer Pendlerradius in blau bzw. magenta).

2.3 Stadtteil-übergreifende Verbindungen

Im Folgenden sind die 17 Stadtteil-übergreifenden Verbindungen, welche aus den verschiedenen Diskussionen und Analysen hervorgegangen sind. Die Verbindungen sind von West nach Ost und von Nord nach Süd sortiert und haben jeweils eine eigene Farbe.

1. Finthen - Drais - Lerchenberg - Ober-Olm - Klein-Winternheim (Farbe Gelbgrün)
2. Budenheim - Gonsenheim - Bretzenheim - Hechtsheim - Laubenheim (Route Orange)
3. Mombach - Gonsenheim - Universität/Hochschule - Bretzenheim - Lerchenberg - Essenheim - Staddecken-Elsheim (Route Türkis)
4. Budenheim - Mombach - Hbf - Uniklinik - Oberstadt - Weisenau (Route Hellgrün)

5. Wiesbaden - Industriegebiet Mombach - Neustadt - Altstadt - Weisenau – Laubenheim – Bodenheim (Route Dunkelblau)
6. Mombach - Hartenberg - Universität - Bretzenheim - Marienborn - Nieder-Olm (Route Indigo)
7. Wiesbaden - Neustadt-Ring - Hbf - Bretzenheim - Ebersheim (Route Violett)
8. (Amöneburg) - Kaisertor - Uniklinik - Oberstadt - Hechtsheim - Messe / Ebersheim (Route Rot)
9. Zollhafen - Rheinufer Neustadt/Altstadt - Rheinufer Weisenau/Laubenheim - Nackenheim (gleichzeitig Rheinland-Pfalz Rheinuferradweg) (Route Graugrün)
10. Altstadt - Oberstadt- Hechtsheim (Farbe Petrol)
11. Finthen - Gonsenheim - Neustadt - Innenstadt (Route Gelb)
12. Finthen - Gonsenheim - Münchfeld - Universität - Hbf - Innenstadt - Gustavsburg (Route Schwarz)
13. Ingelheim - Finthen/Drais - Uni - Innenstadt - Kastel (Route Dunkelbraun)
14. Hochschule/Universität - Zahlbach - Uniklinik - Weisenau (Farbe Fuchsia)
15. Uniklinik – Altstadt - Kastel - Erbenheim (Farbe Lachs)
16. Drais - Bretzenheim - Oberstadt - Altstadt (Farbe Dunkelgrün)
17. Lerchenberg - Bretzenheim - Hechtsheim (- Einbindung Großberg) - Weisenau (Farbe Oliv)

Die Verbindungen, die sich weit außerhalb des Stadtgebiets befinden, sind gepunktet dargestellt, da diese zwar bedeutsam sind, jedoch vorrangig im Verantwortungsgebiet der umliegenden Städte und Kreise liegen.

Die Brückenverbindungen Kaiserbrücke und Südbrücke sind mit einer zusätzlichen gepunkteten Linie versehen, da Kapazitätserweiterungen z.B. durch einen zusätzlichen Fuß/Radweg auf der jeweils anderen Brückenseite erforderlich sind. Aus gleichem Grund ist am Kaisertor eine noch nicht existierende, aber an dieser Stelle evtl. mögliche, zusätzliche Fuß-/Radwegbrücke eingetragen. Dies würde die zu geringe Kapazität durch die Enge des Bürgersteigs auf der Theodor-Heuss-Brücke für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen entlasten.

Der folgenden Grafiken zeigen auf, wie:

- 1) Die 17 mit dem Mapathon konzipierten Stadtteil-übergreifenden Verbindungen über das Stadtgebiet verteilt sind und wo sich die Übergänge zu den Nachbargemeinden befinden,
- 2) wie die im Mapathon ermittelten Ziele von den 17 Stadtteil-übergreifenden Verbindungen erreicht werden,
- 3) die Quellen/Wohnquartiere von den 17 Stadtteil-übergreifenden Verbindungen erreicht werden,
- 4) das entstandene wünschenswerte Radwegenetz in Mainz in das regionale und überregionale Radwegenetz eingebunden werden kann.

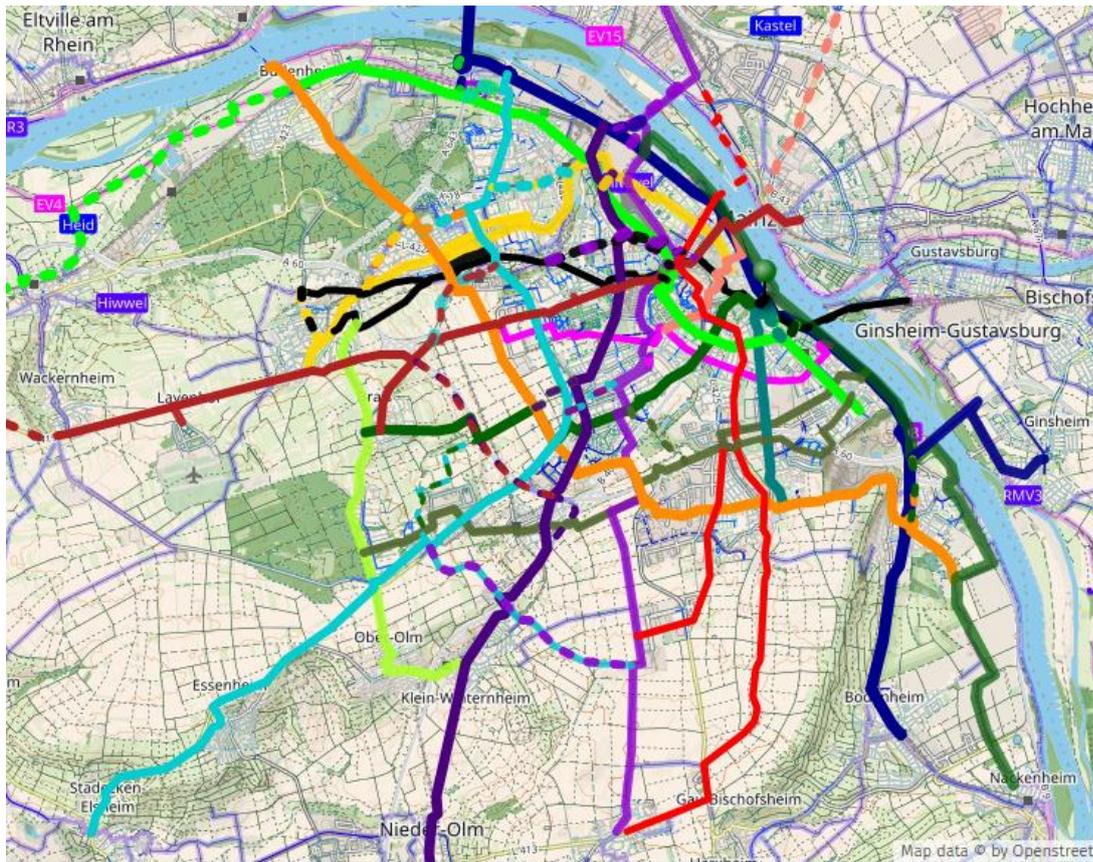


Abbildung 7: Karte der 17 Stadtteil-übergreifenden Verbindungen inklusive Lückenschlüsse

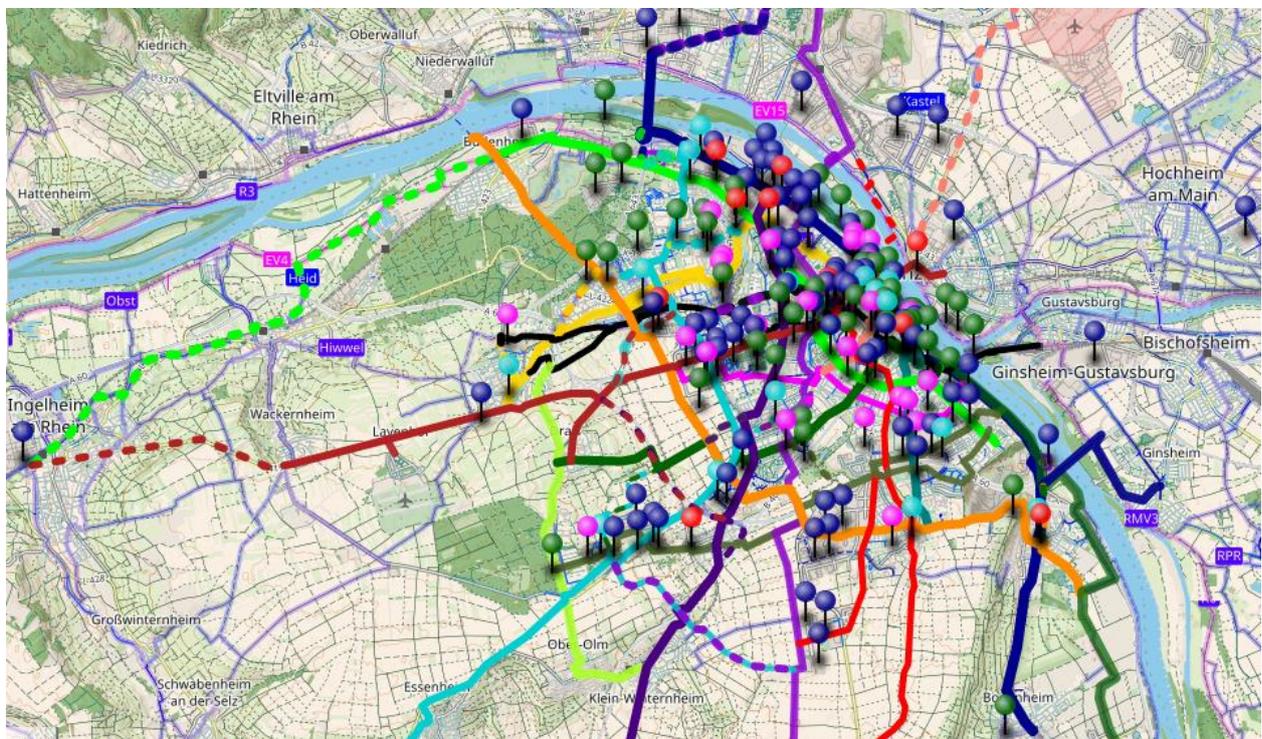


Abbildung 8: Relevante Ziele sowie des wünschenswerten Radwegenetzes.

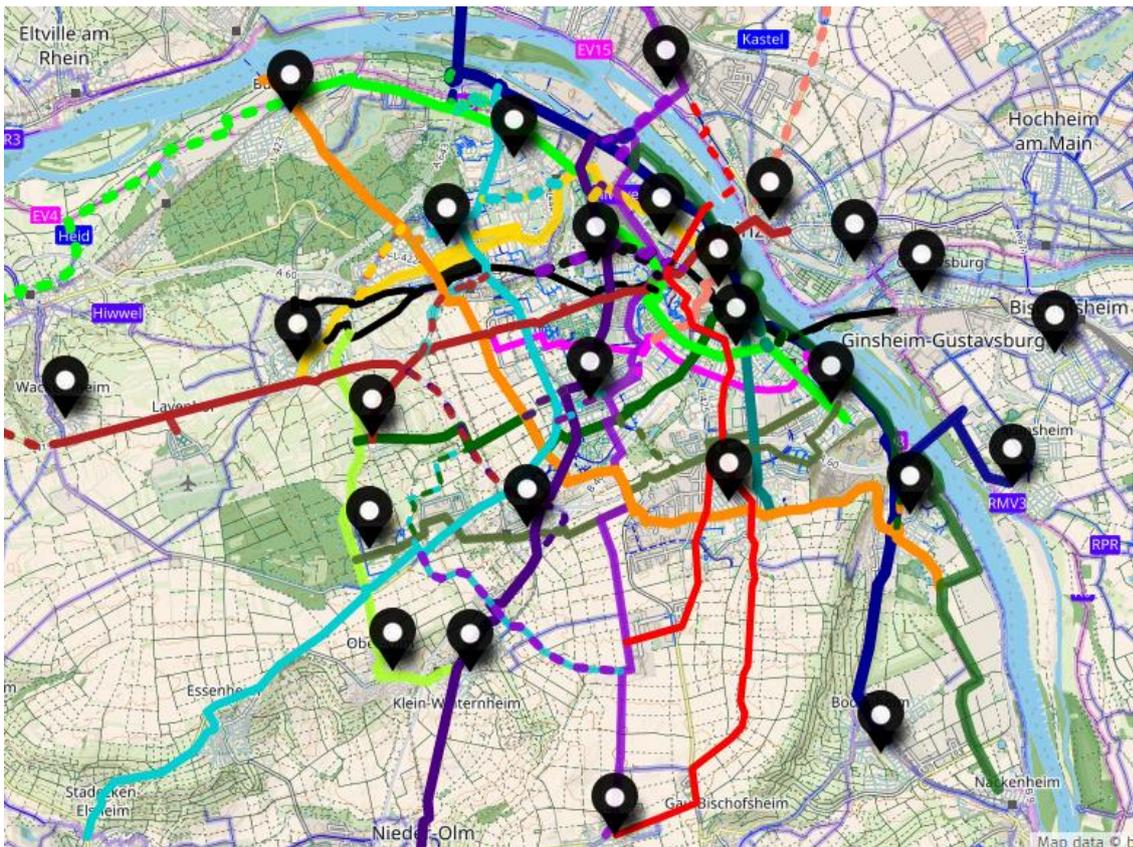


Abbildung 9: Quellen in Mainz und der Region, sowie des wünschenswerten Radnetzes

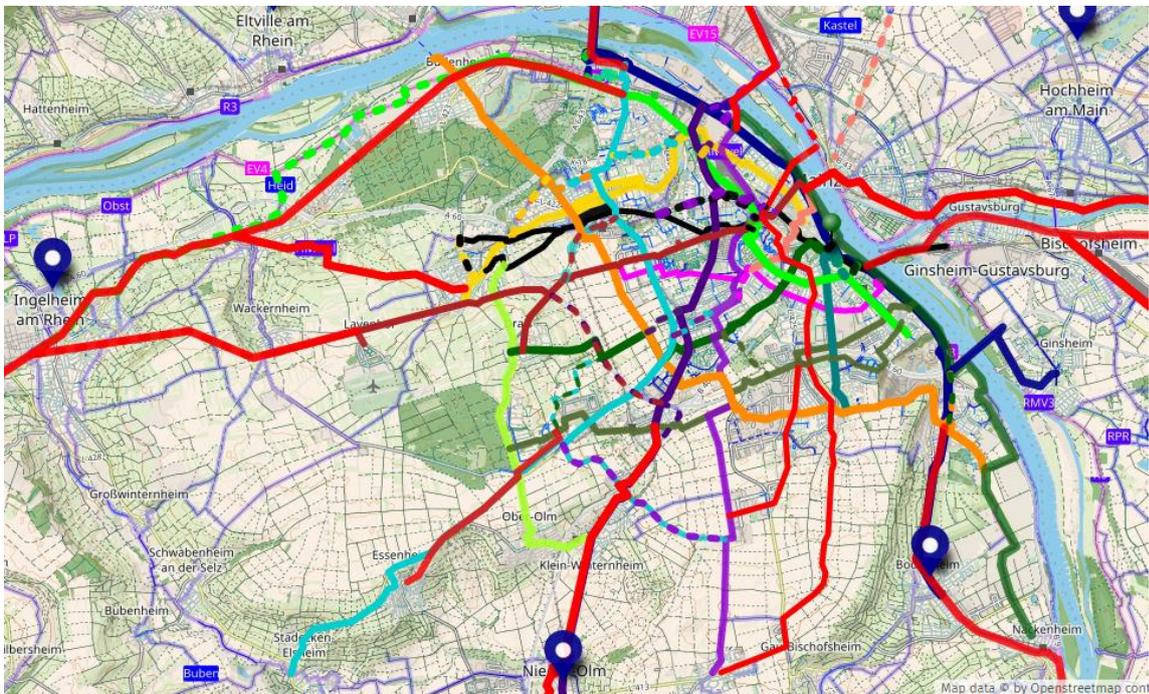


Abbildung 10: Mögliche Einbindung des wünschenswerten Radwegenetzes in das regionale und überregionale Radwegenetz.



2.4 Lückenschlüsse und Anbindungen

Um die Stadtteil-übergreifenden Verbindungen zu einem engmaschigeren Netz zu ergänzen, wurden Lückenschlüsse mit in das Radwegenetz aufgenommen. Diese sind in gestrichelter Form und in den beiden Farben der angrenzenden Stadtteil-übergreifenden Verbindungen in die Karte aufgenommen.

Lückenschlüsse und Stadtteil-übergreifende Verbindungen genügen in einzelnen wenigen Fällen noch nicht, um alle Ziele an das Netz anzuschließen. Aus diesem Grund gibt es zusätzliche „Anbindungen“, die einzelne Ziele an das Gesamtnetz anschließen. Die Lückenschlüsse und Anbindungen sind im Folgenden aufgelistet:

- Lückenschluss Schiersteiner Brücke - Pendlerradweg Mainz/Ingelheim (Farben Hellgrün und Dunkelblau)
- Lückenschluss Pendlerradweg Mainz/Ingelheim - Mombacher Kreisel (Farben Hellgrün und Türkis)
- Anbindung Bhf Mombach (Farbe Hellgrün)
- Lückenschluss Kaiserbrücke - Rheinallee (Farben Dunkelblau und Violett)
- Lückenschluss Rheingauwall (Farben Gelb und Indigo)
- Lückenschluss Erzberger Straße (Farben Gelb und Türkis)
- Lückenschluss am Gonsenheimer Wald (Farben Türkis und Orange)
- Lückenschluss Finthen - Gonsenheimer Wald (Farben Gelb und Orange)
- Lückenschluss Münchfeld - Hartenberg - Hbf Nord (Osteinunterführung) / Hbf West (Fahrradparkhaus) (Farben Schwarz und Violett)
- Lückenschluss Unterführung Alicenplatz (Farben Violett und Rot)
- Lückenschluss Hbf - Gärtnergasse (Farben Violett und Schwarz)
- Lückenschluss Binger Straße - Am Linsenbergr (Farben Violett und Hellgrün)
- Lückenschluss Römerwall (Farben Schwarz und Hellgrün)
- Lückenschluss Holzhofstraße (Farben Dunkelblau und Schwarz)
- Lückenschluss Finthen Ortsmitte - Sartoriusring (Farben Gelb und Schwarz)
- Lückenschluss Drais - Gonsenheim (Farben Dunkelbraun und Türkis)
- Anbindung Bhf Gonsenheim (Farben Dunkelbraun und Türkis)
- Anbindung Layenhof (Farbe Dunkelbraun)
- Lückenschluss Finthen - Gewerbegebiet Hechtsheim (Farben Dunkelbraun und Indigo)
- Lückenschluss Umgehung Drais (Farben Dunkelbraun und Gelbgrün)
- Lückenschluss Drais / Lerchenberg - Bretzenheim (Farben Oliv und Indigo)
- Lückenschluss Lerchenberg - Bretzenheim (Farben Türkis und Dunkelgrün)
- Lückenschluss Bretzenheim Ortszentrum - Koblenzer Straße (Farben Türkis und Violett)
- Lückenschluss Ausweichroute Zahlbacher Steige (Farben Violett und Fuchsia)
- Lückenschluss Stadtpark (Göttelmannstraße - Salvatorstraße) (Farben Hellgrün und Petrol)
- Lückenschluss Stadtpark - Südbrücke (Farben Hellgrün und Schwarz)
- Lückenschluss Lerchenberg - Messe Hechtsheim (Farben Türkis und Violett)
- Lückenschluss Bretzenheim - Hechtsheim (Farben Dunkelgrün und Oliv)
- Lückenschluss Großberg – Weisenau (Farben Oliv und Dunkelblau)
- Lückenschluss Laubenheim Bhf - Rhein Touristikroute (Farben Graugrün und Orange)



2.5 Erläuterungen zu den Stadtteil-übergreifenden Verbindungen

1. Finthen - Drais - Lerchenberg - Hechtsheim (Farbe Gelbgrün)

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

- a.) den Finther Ortsteil Katzenberg mit Drais und den Arbeitsplätzen in Lerchenberg
- b.) die Arbeitsplätze in Lerchenberg mit Ober-Olm, Klein-Winternheim und über die Verbindung 6 Nieder-Olm

Insbesondere aufgrund des Gewerbegebiets in Lerchenberg (ZDF, Schott, VRM, Novo Nordisk) mit ca. 5.000 Beschäftigten wurde diese äußere (teilweise) Ringverbindung aufgenommen.

2. Budenheim - Gonsenheim - Bretzenheim - Hechtsheim - Laubenheim (Route Orange) zzgl. Lückenschluss am Gonsenheimer Wald, Lückenschluss Finthen - Gonsenheimer Wald, Lückenschluss Drais - Gonsenheim und Lückenschluss Laubenheim Bhf - Rhein-Touristikroute

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

- a.) die Nachbargemeinde Budenheim mit ihrem Industriegebiet mit Gonsenheim sowie über den Lückenschluss Finthen - Gonsenheimer Wald mit Finthen und über die Verbindung 11 mit dem Münchfeld / Hartenberg
- b.) das Naherholungsgebiet Gonsenheimer Wald (über andere Stadtteil-übergreifende Verbindungen) mit allen Stadtteilen und mit dem Lückenschluss Gonsenheimer Wald auch Mombach
- c.) Gonsenheim (Ort und über den Lückenschluss Drais - Gonsenheim Einpendler*innen vom Bahnhof Gonsenheim) mit der Hochschule und dem westlichen Teil der Universität (über die Verbindung 9 bzw. 12) sowie weiter den Gewerbe- und Einkaufsgebieten an der Hans-Böckler-Straße und Haifa-Allee in Bretzenheim und dem Gewerbegebiet an der Rheinhessenstraße in Hechtsheim
- d.) die Fußballarena mit den nördlichen und südlichen Stadtteilen
- e.) die Gewerbe- und Einkaufsgebieten an der Hans-Böckler-Straße und Haifa-Allee in Bretzenheim mit Hechtsheim (und, wegen der Topografie eingeschränkt, mit Laubenheim, Bhf Laubenheim und Ginsheim)
- f.) das Gewerbegebiet an der Rheinhessenstraße in Hechtsheim mit dem Ortskern von Hechtsheim (und wegen der Topografie eingeschränkt mit Laubenheim, Bhf Laubenheim und Ginsheim)

Diese Verbindung ist als erste äußere Ringverbindung konzipiert.

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung erschließt auch weitere Ziele über andere Stadtteil-übergreifende Verbindungen:

- a.) Verbindung 11: Finthen - Gonsenheim - Neustadt - Innenstadt (Route Gelb) zur Erreichung des Gonsenheimer Walds aus Finthen (über Lückenschluss Finthen - Gonsenheimer Wald) und der Neustadt



- b.) Verbindung 12. Finthen - Gonsenheim - Münchfeld - Uni - Hbf - Innenstadt - Gustavsburg (Route Schwarz) zur Erreichung des Gonsenheimer Walds aus Hartenberg, Münchfeld, Oberstadt, Altstadt
- c.) Verbindung 14: Hochschule/Universität - Zahlbach - Uniklinik - Weisenau (Route Fuchsia) zur Erreichung der wichtigen Zielcluster Hochschule/Universität und Kliniken in der Oberstadt / BioN-Tech
- d.) Verbindung 6: Mombach - Hartenberg - Uni - Bretzenheim – Marienborn – Nieder-Olm (Route Indigo) zur Erreichung von Marienborn, Klein-Winternheim und Nieder-Olm
- e.) Verbindung 7. Wiesbaden - Neustadt-Ring - Hbf - Bretzenheim - Ebersheim (Route Lila) und Verbindung 8: (Amöneburg) - Kaisertor - Uniklinik - Oberstadt - Hechtsheim - Messe/Ebersheim (Route Rot) zur Erreichung von Ebersheim
- f.) Verbindung 5: Wiesbaden - Industriegebiet Mombach - Neustadt - Altstadt - Weisenau - Laubenheim- Bodenheim (Route Dunkelblau) zur Erreichung von Bodenheim
- g.) Über den Lückenschluss Laubenheim Bhf - Rhein Touristikroute zur Erreichung von Ginsheim

3. Mombach - Gonsenheim - Bretzenheim - Lerchenberg – Essenheim (Route Türkis) zzgl. Lückenschluss Erzberger Straße, Lückenschluss Gonsenheimer Wald, Lückenschluss Drais – Gonsenheim, Lückenschluss Bretzenheim Ortszentrum - Koblenzer Straße und Lückenschluss Lerchenberg - Messe Hechtsheim

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

- a.) Mombach mit Gonsenheim (tlw. über den Lückenschluss am Gonsenheimer Wald bzw. die Verbindungen 10 und 11)
- b.) Gonsenheim (Ort und über den Lückenschluss Drais - Gonsenheim den Bahnhof) mit den Gewerbegebieten im Münchfeld und der Hochschule sowie dem westlichen Teil der Universität
- c.) Gonsenheim mit den Arbeitsstätten in Lerchenberg und über den Lückenschluss Drais – Gonsenheim mit Drais
- d.) die Gewerbegebiete im Münchfeld, die Hochschule sowie den westlichen Teil der Universität (über den Lückenschluss Bretzenheim Ortszentrum - Koblenzer Straße) mit Bretzenheim
- e.) die Gewerbegebiete im Münchfeld, die Hochschule sowie den westlichen Teil der Universität mit Lerchenberg
- f.) Lerchenberg mit den Gewerbe- und Einkaufsgebieten an der Hans-Böckler-Straße und Haifa-Allee in Bretzenheim
- g.) Lerchenberg über den Lückenschluss Lerchenberg - Messe Hechtsheim mit Klein-Winternheim und dem Gewerbegebiet Messe
- h.) die westlich gelegenen Nachbargemeinden Stackeden-Elsheim und Essenheim mit den Arbeitsstätten in Lerchenberg und der übrigen Stadt

Die Gewerbegebiete im Münchfeld mit Coface, Aareon, Dt. Bundesbank, HDI mit ca. 1.500 Beschäftigten, die Hochschule/Universität mit ca. 10.000 Beschäftigten und 36.000 Studierenden sowie das Gewerbegebiet auf dem Lerchenberg (ZDF, Schott, VRM, Novo Nordisk) mit ca. 5.000 Beschäftigten machen diese Verbindung zu einer weiteren wichtigen Nord-Süd-Verbindung.

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung erschließt auch weitere Ziele über andere Stadtteil-übergreifende Verbindungen:

- a.) Verbindung 11: Finthen - Gonsenheim - Neustadt - Innenstadt (Route Gelb) zur Erreichung der Innenstadt aus den Wohnbezirken in Gonsenheim über Universität West und Hbf
- b.) Verbindung 2: Budenheim - Gonsenheim - Bretzenheim - Hechtsheim - Laubenheim (Route Orange) zur Erreichung der süd-östlichen Stadtteile Hechtsheim mit seinen Gewerbegebieten
- c.) Verbindung 1: Finthen - Drais - Lerchenberg - Hechtsheim (Route Gelbgrün) zur Erreichung der Arbeitsstätten in Lerchenberg aus Ober-Olm, Klein-Winternheim und über Verbindung 6 Nieder-Olm

4. Budenheim - Mombach - Hbf - Uniklinik - Oberstadt - Weisenau (Route Hellgrün) zzgl. Lückenschluss Schiersteiner Brücke - Pendlerradweg Mainz/Ingelheim, Lückenschluss Pendlerradweg Mainz/Ingelheim - Mombacher Kreisel, Lückenschluss Binger Straße - Am Linsenberg, Lückenschluss Römerwall, Lückenschluss Stadtpark – Südbrücke und Lückenschluss Stadtpark (Göttelmannstraße - Salvatorstraße)

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

- a.) die Nachbargemeinden Ingelheim, Heidesheim, Uhlerborn und Budenheim über den überregionalen Pendlerradweg von Norden her mit der Schiersteiner Brücke und dem Norden von Mainz
- b.) Mombach (Ort, Bahnhof und Gewerbegebiet) mit dem Gewerbegebiet entlang dem nördlichen Gleisvorfeld und dem Hauptbahnhof
- c.) Mombach mit dem Hauptbahnhof West und weiter (über den Lückenschluss Binger Straße - Am Linsenberg) mit der Uniklinik, KKM und BioNTech
- d.) den Hauptbahnhof als Eingangstor für Pendler*innen über den Lückenschluss Binger Straße - Am Linsenberg mit den Kliniken in der Oberstadt sowie dem dortigen Gymnasium und BioNTech
- e.) den Hauptbahnhof mit dem Gewerbegebiet Mombach und der Halle 45
- f.) die Kliniken in der Oberstadt sowie das dortige Gymnasium und BioNTech mit Weisenau
- g.) die Kliniken in der Oberstadt sowie das dortige Gymnasium und BioNTech über den Lückenschluss Römerwall mit den nordwestlichen Stadtteilen Finthen/Gonsenheim/Hartenberg und Münchfeld
- h.) die Kliniken in der Oberstadt und BioNTech über den Lückenschluss Stadtpark – Südbrücke mit Ginsheim-Gustavsburg
- i.) Weisenau über den Lückenschluss Stadtpark (Göttelmannstraße – Salvatorstraße) mit dem Bahnhof Römisches Theater und der Innenstadt

Mit der Anbindung der beiden Klinken und der BioNTech ist diese Verbindung für ca. 11.000 Beschäftigte und zahlreiche Besucher*innen bedeutsam.

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung erschließt auch weitere Ziele über andere Stadtteil-übergreifende Verbindungen:

- a.) Mombach (Ort und Bhf) über die Verbindungen 3 (Kreuzstraße) und 6 (Zwerchallee) mit dem Gewerbe- und Einkaufsgebiet entlang der Rheinallee, dem Industriehafen sowie neu am Zollhafen

- b.) Mombach (Ort und Bhf) über die Verbindung 6 mit dem Hartenberg und dem dortigen Gewerbe bzw. Berufsschulen sowie weiter mit der Universität
- c.) Verbindung 6: Mombach - Hartenberg - Uni - Bretzenheim - Marienborn - Nieder Olm (Route Indigo) zur Erreichung des Hartenberg und des dortigen Gewerbes bzw. der Berufsschulen
- d.) Verbindung 7: Wiesbaden - Neustadt-Ring – Hbf - Bretzenheim – Ebersheim (Route Violett) und Verbindung 8: (Amöneburg) - Kaisertor - Uniklinik - Oberstadt - Hechtsheim – Messe (Route Rot) und Verbindung 10: Altstadt - Oberstadt- Hechtsheim (Farbe Petrol) zur Erreichung der Ziele in Hechtsheim

5. Wiesbaden - Industriegebiet Mombach - Neustadt - Altstadt - Weisenau – Laubenheim – Boden-heim (Route Dunkelblau) zzgl. Lückenschluss Schiersteiner Brücke - Pendlerradweg Mainz/Ingelheim

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

- a.) Wiesbaden über die Schiersteiner Brücke mit dem Mainzer Norden sowie über den Schiersteiner Brücke - Pendlerradweg Mainz/Ingelheim mit den im Norden angrenzenden Gemeinden
- b.) das Gewerbe- und Einkaufsgebiet entlang der Rheinallee sowie neu am Zollhafen mit Wiesbaden und den im Norden angrenzenden Gemeinden als auch mit den südlich gelegenen Stadtteilen bzw. Kastel/Kostheim
- c.) den Norden von Mainz mit dem Süden auf direktem Weg und unter Vermeidung der stark auch von Fußgänger*innen genutzten Rheinuferstrecke
- d.) den Bahnhof Römisches Theater über den Lückenschluss Holzhofstraße mit der Nord-Süd-Verbindung
- e.) die südlich gelegenen Stadtteile (Weisenau/Laubenheim) und südlich angrenzenden Gemeinden (Bodenheim, Nackenheim) sowie Ginsheim/Gustavsburg mit der Innenstadt und dem Mainzer Norden.

Nur das Gelände am und nahe dem Rhein ist eben und daher für eine schnelle Verbindung zwischen dem Norden und Süden von Mainz geeignet. Da die Fläche direkt am Ufer auch als Freizeit- und Eventfläche genutzt wird und teilweise bei Hochwasser überschwemmt wird, muss es eine parallele Radverbindung stadtsseitig geben. Nur so kann eine schnelle Verbindung von Nord nach Süd ermöglicht werden und die Innenstadt von beiden Seiten komfortabel erreicht werden. Im Süden kommt hinzu, dass der Uferradweg durch die Bahnlinie bis auf einen Übergang in Weisenau und eine Unterführung in Laubenheim getrennt von den Wohngebieten in Weisenau und der Ortsmitte von Laubenheim liegt.

Zur Umsetzung dieser Verbindung kann nur abschnittsweise ein bereits vorhandener Radweg genutzt werden, der dann aber ausgebaut werden muss. Dem Projektteam ist bewusst, dass sowohl im Norden (Abschnitt Kaiser-Karl-Ring bis Mombacher Kreisel) als auch im Süden (Rheinstraße und Weisenauer bzw. Wormser Straße) der Radverkehr um Flächen mit dem Kfz- und Busverkehr konkurriert. Hier wird detailliertere Planungsarbeit zu leisten sein.

Zwischen Wiesbaden und Mainz pendeln täglich ca. 9.000 Personen zu ihrem Arbeitsplatz auf der jeweils anderen Rheinseite. Hinzu kommen Pendler*innen aus Ingelheim, Heidesheim, Uhlerborn und Bodenheim, die nach Wiesbaden pendeln. Mit dieser Stadtteil-übergreifenden Verbindung und dem

Lückenschluss Schiersteiner Brücke - Pendlerradweg Mainz/Ingelheim ist die Schiersteiner Brücke in das überregionale und Stadtteil-übergreifende Radverbindungsnetz eingebunden.

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung durchquert als ersten Zielcluster das Gewerbe- und Einkaufsgebiet entlang der Rheinallee sowie neu am Zollhafen mit vielen Firmen (KKM, Schott, Köbig, Werner&Mertz, MVG, LBBW) sowie einigen Einkaufsgeschäften (Fahrrad Frantz, Bauhaus, Kaufland, Autohändler).

Mit dem „Behördenviertel“ und dem Brandzentrum führt diese Verbindung durch ein weiteres Cluster mit vielen Arbeitsstätten und Einkaufsmöglichkeiten.

Südlich der Innenstadt passiert diese Verbindung mit dem Fort Malakoff, einigen Arbeitsstätten und Einkaufsmöglichkeiten sowie Kultureinrichtungen, einer privaten Universität und einem großen Kino weitere wichtige Ziele.

Als zentrale Nord-Süd-Achse (neben der Verbindung 9. Entlang dem Rheinufer) ist diese Stadtteil-übergreifende Verbindung von Nord nach Süd mit vielen weiteren Stadtteil-übergreifenden Verbindungen verknüpft, um auf der Nord-Süd-Achse eine schnelle Durchquerung des Stadtzentrums zu ermöglichen:

- a.) Verbindung 6: Wiesbaden - Neustadt-Ring – Hbf - Bretzenheim – Ebersheim (Route Violett)
- b.) Verbindung 9: Zollhafen - Rheinufer Neustadt/Altstadt - Rheinufer Weisenau/Laubenheim - Nackenheim (gleichzeitig Rheinland-Pfalz Rheinferradweg) (Route Graugrün)
- c.) Verbindung 8: (Amöneburg) - Kaisertor - Uniklinik - Oberstadt - Hechtsheim – Messe / Ebersheim (Route Rot)
- d.) Verbindung 15: Uniklinik – Altstadt – Kastel – Erbenheim (Farbe Lachs)
- e.) Verbindung 10: Altstadt - Oberstadt- Hechtsheim (Farbe Petrol)
- f.) Verbindung 14: Hochschule/Universität - Zahlbach - Uniklinik - Weisenau (Route Fuchsia)
- g.) Verbindung 17: Lerchenberg - Bretzenheim - Hechtsheim (-Großberg) – Weisenau (Farbe Oliv)
- h.) Verbindung 2: Budenheim - Gonsenheim - Bretzenheim - Hechtsheim – Laubenheim (Route Orange)

6. Mombach - Hartenberg - Uni - Bretzenheim – Marienborn – Nieder-Olm (Route Indigo) zzgl. Lückenschluss Rheingauwall, Lückenschluss Hartenberg - Hbf Nord/Hbf West, Lückenschluss Drais/Lerchenberg - Bretzenheim und Lückenschluss Bretzenheim-Ortsmitte – Koblenzer Straße

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

- a.) das Gewerbe- und Einkaufsgebiet entlang der Rheinallee, am Industriehafen sowie neu am Zollhafen über die Zwerchallee mit Mombach/Gonsenheim, Hartenberg und Münchfeld (über den Lückenschluss Münchfeld - Hartenberg - Hbf Nord (Osteinunterführung) / Hbf West
- b.) Hartenberg mit der Universität
- c.) über den Lückenschluss Rheingauwall Hartenberg / Münchfeld mit der Schott Hauptverwaltung
- d.) das Berufsschulzentrum und das Gewerbegebiet um SWR und Dt. Telekom mit allen nördlichen und südlichen Stadtteilen sowie über den Lückenschluss Münchfeld - Hartenberg - Hbf Nord (Osteinunterführung) bzw. Hbf West mit dem Bahnhof und der Innenstadt
- e.) die Universität (Ostseite) mit Bretzenheim

- f.) Bretzenheim und Marienborn mit den Gewerbe- und Einkaufsgebieten an der Hans-Böckler-Straße und Haifa-Allee in Bretzenheim
- g.) Bretzenheim mit Marienborn (Ort und Bhf) und den süd-westlich gelegenen Nachbargemeinden Klein-Winternheim und Nieder-Olm

Diese Verbindung erschließt neben dem Gewerbegebiet Nord an der Rheinallee mit dem Berufsschulzentrum auf dem Hartenberg mit ca. 3.000 Schüler*innen und 300 Lehrkräften zusammen mit den Arbeitsstätten beim SWR und der Dt. Telekom sowie den Gewerbe- und Einkaufsgebieten an der Hans-Böckler-Straße und Haifa-Allee in Bretzenheim zwei weitere wichtige Zielcluster.

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung erschließt auch weitere Ziele über andere Stadtteil-übergreifende Verbindungen:

- a.) Verbindung 5. Wiesbaden - Industriegebiet Mombach - Neustadt - Altstadt - Weisenau - Laubenheim - Bodenheim (Route Dunkelblau) und Verbindung 3. Budenheim - Mombach - Hbf - Uniklinik - Oberstadt - Weisenau (Route Hellgrün) zur Erreichung von Wiesbaden über Schiersteiner Brücke aus Hartenberg
- b.) Verbindung 11: Finthen - Gonsenheim - Neustadt – Innenstadt (Route Gelb) zur Anbindung Finthen/Gonsenheim/Mombach an die Kaiserbrücke nach Wiesbaden
- c.) Lückenschluss Drais/Lerchenberg – Bretzenheim zur Verbindung Hartenberg mit Drais und Lerchenberg
- d.) Lückenschluss Bretzenheim Ortszentrum – Koblenzer Straße zur Erreichung von Lerchenberg, Essenheim, Stackeden-Elsheim

7. Wiesbaden - Neustadt-Ring – Hbf - Bretzenheim – Ebersheim (Route Violett) zzgl. Lückenschluss Kaiserbrücke – Rheinallee

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

- a.) Wiesbaden über die Kaiserbrücke mit der Neustadt
- b.) Die Neustadt mit dem Hauptbahnhof
- c.) Den Hauptbahnhof mit Bretzenheim
- d.) Bretzenheim mit dem westlichen Rand des Gewerbegebiets Rheinhessenstraße in Hechtsheim, dem Gewerbegebiet an der Messe und Ebersheim
- e.) Hbf und Neustadt mit Lerchenberg (über den Lückenschluss Bretzenheim Ortszentrum - Koblenzer Straße und die Verbindung 3)
- f.) Finthen/Gonsenheim/Mombach nach Wiesbaden über den Lückenschluss Kaiserbrücke – Rheinallee
- g.) Ebersheim mit der Innenstadt, über die Verbindungen 2 und 3 mit der Universität und die Verbindung 14 mit der Universitätsklinik

Die Radpendler*innen nach Wiesbaden, welche die Kaiserbrücke nutzen, kommen aus den westlichen und südlichen Stadtteilen sowie der Innenstadt, um ihre Ziele im Gewerbegebiet Biebrich/Amöneburg oder dem Stadtzentrum von Wiesbaden zu erreichen.



Für die Radpendler*innen aus Finthen/Gonsenheim/Mombach ist der Lückenschluss Kaiserbrücke - Rheinallee bedeutsam. Dem Projektteam ist bewusst, dass an dieser Stelle zusätzlich zur Errichtung der Spindel eine Brücke über das Zubringergleis zum Containerhafen zu „Am Floßhafen/Obere Austraße“ gebaut werden müsste. Dies bedeutet eine erhebliche Abkürzung, da der Umweg über das Zollhafengebiet entfallen kann.

Für die Radpendler*innen aus den südlichen Stadtteilen und der Innenstadt ist seit der Anbindung der Hafenbahn zum Containerterminal die bis dahin direkte Verbindung über die „Obere Austraße“ in Richtung Mombach gekappt. Eine Fortführung des Radweges entlang dem Verlauf der Eisenbahnlinie (über die zum Rhein parallelen Gleise) bis zu „Obere Austraße“ oder zu „Am Floßhafen“ könnte hier eine deutlich attraktivere Verbindung Richtung Mombach ergeben. Gegebenenfalls könnte auch so die problematische Situation an der Inge-Reitz-Straße umgangen werden. Hier stellen die Straßenbahngleise auf der Fahrbahn eine große Gefahr für Radfahrende dar.

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung ist weiterhin für die Auspendler*innen über den Hauptbahnhof, die aus der Neustadt oder aus Bretzenheim, Marienborn und Lerchenberg kommen, von Bedeutung.

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung passiert außerdem die IGS Bretzenheim und bietet über die Verbindung 2 Zugang zu den Gewerbe- und Einkaufsgebieten an der Hans-Böckler-Straße und Haifa-Allee.

Sie tangiert weiterhin den westlichen Rand des Gewerbegebiets an der Rheinhessenstraße in Hechtsheim sowie das Gewerbegebiet an der Messe und ist somit die direkte Verbindung aus der Neustadt, Hartenberg und Bretzenheim zu diesen Gewerbegebieten. An dieser Stelle ist es wichtig, dass das Gewerbegebiet für Radfahrer von dieser Route aus, sprich von Westen her, umfangreich erreichbar ist. Dazu sind aufgrund der Höhenunterschiede ein höherer (südwestlicher) und ein niedriger (nordwestlicher) Zugang sinnvoll⁴. An dieser Stelle muss sichergestellt werden, dass Platz für zwei Radwege eingeplant wird. Falls die Grundstücke schon lückenlos vergeben sind, müssten so rasch wie möglich entsprechende Streifen zurückgekauft werden.

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung bietet die kürzeste, wenn auch topografisch nicht einfachste Verbindung von Ebersheim über Bretzenheim zum Hauptbahnhof, zum Hartenberg und der Neustadt.

8. (Amöneburg) - Kaisertor - Uniklinik - Oberstadt - Hechtsheim – Messe (Route Rot) zzgl. Lückenschluss Hechtsheim - Großberg - Weisenau

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

- a.) Amöneburg/Kastel mit dem Kaisertor visionär über eine neue Brücke ausschließlich für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
- b.) Die Neustadt über den Alicenplatz mit der Oberstadt

⁴ Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist in dem aktuellen Hauptnetz nur eine einzelne Verbindung zwischen dem Gewerbegebiet und der Route 7 über die Route 8 dargestellt. In der Ebene „Weitere Anregungen“ sind jedoch mögliche Wegeführungen für eine nördliche und südliche Anbindung eingetragen.

- c.) Die Oberstadt mit Hechtsheim und den dortigen Gewerbegebieten bzw. über die Militärstraße mit Ebersheim

Dem Projektteam ist bewusst, dass eine zusätzliche Brücke über den Rhein für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen einen erheblichen Aufwand darstellt. Sie würde allerdings stark zur Entlastung der Theodor-Heuss-Brücke beitragen.

Richtung Hechtsheim entspricht der Verlauf der Verbindung der heute schon bestehenden Stadtteilroute. Wir schlagen jedoch vor, in Hechtsheim zur Anbindung des großen Gewerbegebiets an der Rheinhessenstraße mit vielen Firmen (Coherent, Dilas, Phytex, Kühne&Nagel etc.) und sicherlich mehr als 1.500 Arbeitsplätzen auf diese zu verzweigen und bis zum neuen Gewerbe- und Einkaufsgebiet rund um die Messe zu verlängern. Ein zweiter Zweig führt über die Militärstraße nach Ebersheim. Diese Strecke nach Ebersheim hat weniger Höhenmeter als die Verbindung über Bretzenheim oder die Verbindung über das Gewerbegebiet Hechtsheim.

Insbesondere an der Stelle, an welcher die Rheinhessenstraße die A60 überquert, sind Ausbaumaßnahmen nötig, um komfortable Radverbindungen in alle vier Richtungen zu ermöglichen.

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung erschließt auch weitere Ziele über andere Stadtteil-übergreifende Verbindungen:

- a.) Verbindung 13: Ingelheim - Finthen/Drais - Uni - Innenstadt – Kastel (Route Dunkelbraun) zur Erreichung der Neustadt aus den westlichen Vororten
- b.) Verbindung 7: Wiesbaden - Neustadt-Ring – Hbf - Bretzenheim – Ebersheim (Route Violett) zur Erreichung der südwestlichen Vororte aus der Neustadt

9. Zollhafen - Rheinufer Neustadt/Altstadt - Rheinufer Weisenau/Laubenheim - Nackenheim (gleichzeitig Rheinland-Pfalz Rheinuferradweg) (Route Graugrün)

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

- a.) Das Zollhafengebiet mit Gewerbe und Wohnflächen mit der Innenstadt, Kastel und den südlichen Stadtteilen
- b.) Erschließt die Freizeitstätten entlang dem Mainzer Rheinufer
- c.) Das südlich gelegene Nackenheim mit Mainz

Diese Verbindung ist für viele Radfahrer*innen derzeit die einzige direkte Nord-Süd-Verbindung, da die Verbindung 5 auf vielen Abschnitten keine sichere Radverkehrsinfrastruktur bietet. Sie ist heute auch der wesentliche Zubringer zur Kaiserbrücke von Süden her.

Im Gegensatz zu Verbindung 5 verläuft sie so nah wie möglich am Rhein und erschließt damit Freizeitstätten am Rhein und bietet ein attraktives Ambiente für Tourismus-Radler*innen.

Mit den Verbindungen 5 und 9 würden dementsprechend sowohl für Tourismus-Radler*innen, als auch für Pendler*innen direkte Verbindungen am Rhein zur Verfügung stehen. Für Situationen, in denen eine der Verbindungen durch Bauarbeiten, Festlichkeiten etc. blockiert ist, kann die andere Strecke dann auch als Ausweichmöglichkeit dienen.



10. Altstadt - Oberstadt- Hechtsheim (Farbe Petrol)

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

- a.) Die Altstadt und die Südseite des Bahnhofs Römisches Theater mit den Wohn- und Gewerbegebieten an der Hechtsheimer Straße.
- b.) Die Wohngebiete auf der Hechtsheimer Höhe mit der Innenstadt
- c.) Über die Verbindung 17: Lerchenberg - Bretzenheim - Hechtsheim (- Anbindung Großberg) - Weisenau (Farbe Oliv) die Wohngebiete auf dem Großberg mit dem Bhf Römisches Theater und der Innenstadt

Diese Verbindung hat vor allem für Auspendler*innen über den Bahnhof Römisches Theater eine große Bedeutung (vor allem für das neue Wohngebiet Heiligkreuzviertel).

11. Finthen - Gonsenheim - Neustadt – Innenstadt (Route Gelb) zzgl. Lückenschluss Finthen - Sartoriusring, Lückenschluss Finthen - Gonsenheimer Wald und Lückenschluss Erzbergerstraße

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

- a.) über den Lückenschluss Finthen - Sartoriusring das Wohngebiet Sartoriusring mit dem Ortszentrum Finthen
- b.) Finthen mit Gonsenheim und über den Lückenschluss Finthen - Gonsenheimer Wald mit dem Gonsenheimer Wald
- c.) Gonsenheim (über die Verbindungen 6 und 7) mit dem Gewerbe- und Einkaufsgebiet entlang der Rheinallee sowie neu am Zollhafen, der Schott Hauptverwaltung, dem Bahnhof Nord, der Kaiserbrücke und der Neustadt
- d.) über den Lückenschluss Erzbergerstraße das Gebiet rund um das Schwimmbad mit der Neustadt
- e.) über die Verbindung 4 Mombach mit der Neustadt und der Innenstadt
- f.) die Neustadt mit der Innenstadt

Da diese Verbindung den Hartenberg vermeidet, stellt sie für Gonsenheim eine leichter zu fahrende Verbindung in die Innenstadt dar. Für Mombach und die Neustadt ist diese Verbindung die zentrale Route zur Innenstadt.

Dem Projektteam ist bewusst, dass die Streckenführung auf der Poststraße, Gonsenheimer Straße und Finther Landstraße wegen der engen Platzverhältnisse problematisch ist. Entsprechend wird detailliertere Planungsarbeit zu leisten sein. Gleiches gilt für die Durchfahrung von Gonsenheim. Die Breite Straße scheidet wegen der Gefahr der Straßenbahnschienen als Wegstrecke aus. Südlich bietet sich die Schulstraße an. Die Mehrheit der Bevölkerung wohnt nördlich der Breiten Straße, weshalb zusätzlich die parallele Route über die Gerhard-Hauptmann- und Canisiusstraße ausgewiesen ist. Auch hier wird detailliertere Planungsarbeit zu leisten sein.

An der Bruchspitze und innerhalb der Neustadt verläuft die Verbindung auf der geplanten Fahrradstraße (Hartmühlenweg, Moltkestraße, Hindenburgstraße).

Zur Anbindung des Lückenschluss Erzberger Straße wird ein neuer Übergang oder Unterführung zur Fahrradstraße auf dem Hartmühlenweg erforderlich sein, da der Radweg entlang dem Schützenweg insbesondere an der Kreuzung Turmstraße nicht den Standards entspricht.

Hinzu kommt, dass ein zusätzlicher Übergang für Radler auch für Fußgänger den Bahnhof Waggonfabrik besser anschließen würde. Ein Umsteigen zwischen der Bahn und der Straßenbahn an dieser Stelle würde damit ermöglicht.

12. Finthen - Gonsenheim - Münchfeld - Uni - Hbf - Innenstadt - Gustavsburg (Route Schwarz) zzgl. Lückenschluss Hartenberg - Hbf Nord, Lückenschluss Hartenberg - Binger Straße / Hbf und Lückenschluss Hbf - Gärtnergasse

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

- a.) die beiden Ortsteile Sartoriusring und Katzenberg in Finthen mit (Alt-)Gonsenheim
- b.) den Ortsteil Sartoriusring über den Lückenschluss Sartoriusring – Finthen Ortszentrum mit dem Finther Ortszentrum und (über die Verbindung 1) Drais/Lerchenberg
- c.) (Alt-)Gonsenheim und (über die Verbindungen 2 und 3) die übrigen Teile Gonsenheims mit dem Münchfeld, der Universität und dem Hbf/der Innenstadt
- d.) (Alt-)Gonsenheim und (über die Verbindungen 2 und 3) die übrigen Teile Gonsenheims über den Lückenschluss Hartenberg - Hbf Nord oder Lückenschluss Hartenberg - Binger Straße / Hbf oder über die Universität mit der Innenstadt sowie weiter über den Lückenschluss Römerwall und die Verbindung 4 mit der Oberstadt (Kliniken und BioNTech)
- e.) den Hbf West und Nord über den Lückenschluss Hartenberg - Hbf Nord bzw. Lückenschluss Hartenberg - Binger Straße / Hbf mit den Arbeits- und Ausbildungsstätten auf dem Hartenberg
- f.) den Hauptbahnhof (Ausgang Ost) über den Lückenschluss Hbf - Gärtnergasse mit der Innenstadt.
- g.) die Innenstadt mit dem Bhf Römisches Theater und die rechtsrheinische Nachbargemeinde Ginsheim-Gustavsburg

Diese Verbindung ist die maßgebliche stadtseitige Durchquerung der Innenstadt in oder aus Richtung Süden bzw. Nordwesten.

Mit der Wegführung nördlich des Urnenfriedhofs, Am Taubertsberg und Eduard-Frank-Straße soll eine alternative und parallele Wegführung zur Entlastung der stark belasteten Verbindung Hbf/Universität (Verbindung 13) aufgezeigt werden. Die parallele Wegführung in (Alt-)Gonsenheim ist der Enge und der Einbahnstraßenführung geschuldet.

Des Weiteren ist zu beachten, dass die Verbindung über die Eisenbahnbrücke zur rechtsrheinischen Nachbargemeinde Ginsheim-Gustavsburg bereits beim jetzigen Radverkehr stark überlastet ist. Der Bahnbetriebsweg über die Brücke ist viel zu schmal. Fußgänger und Radfahrer drängeln sich hier stets aneinander vorbei. Somit bedarf es hier einer deutlichen Kapazitätserweiterung – sei es als Wegverbreiterung oder eine neue eigenständige Brücke. Diese müsste u.a. auf Mainzer Seite eine gut befahrbare Hinführung bekommen.

13. Ingelheim - Finthen/Drais - Uni - Innenstadt – Kastel (Route Dunkelbraun) zzgl. Lückenschluss Finthen - Gewerbegebiet Hechtsheim

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft



- a.) die Nachbargemeinden Ingelheim und Wackernheim, den Layenhof und Finthen mit der Hochschule/Universität, dem Gewerbegebiet Münchfeld, dem Hbf und der Innenstadt
- b.) Finthen über den Lückenschluss Finthen - Gewerbegebiet Hechtsheim mit dem Gewerbe- und Einkaufsgebieten an der Hans-Böckler-Straße und Haifa-Allee in Bretzenheim sowie dem Gewerbegebiet in Hechtsheim
- c.) Finthen über den Lückenschluss Drais- Gonsenheim mit dem Bahnhof Gonsenheim und dem dortigen Gewerbegebiet
- d.) die Hochschule/Universität und das Gewerbegebiet Münchfeld mit dem Hbf und der Innenstadt
- e.) Gonsenheim (über die Verbindung 12) mit der Hochschule/Universität, Innenstadt und Oberstadt
- f.) Drais mit dem Gewerbegebiet Münchfeld, der Hochschule/Universität und der Innenstadt
- g.) den Hbf mit den Arbeits- und Einkaufsstätten in der Innenstadt (tlw. über die Verbindungen 11 und 12)
- h.) die Arbeits- und Einkaufsstätten in der Innenstadt mit Kastel und Kostheim

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung ist die zentrale West-Ost-Verbindung durch Mainz und von erheblicher Bedeutung.

Viele der ca. 9.000 Einpendler*innen aus Wiesbaden dürften aus Kastel/Kostheim kommen und in der Innenstadt, der Oberstadt (Kliniken), Hartenberg oder dem Münchfeld (Gewerbegebiet, Hochschule/Universität) arbeiten und damit diese Verbindung nutzen.

Die Verbindung Hbf – Universität/Hochschule wird von vielen Studierenden genutzt.

Dem Projektteam ist bewusst, dass die Streckenführung in Finthen und teilweise entlang der Saarstraße derzeit nicht existiert. Hier wird detailliertere Planungsarbeit zu leisten sein.

14. Hochschule/Universität - Zahlbach - Uniklinik – Weisenau (Farbe Fuchsia)

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

- a.) Hochschule/Universität mit Zahlbach
- b.) Zahlbach (über die Verbindung 15) mit den Kliniken und BioNTech in der Oberstadt
- c.) Hochschule/Universität mit dem Schlesischen Viertel, Oberstadt und Weisenau
- d.) Hochschule/Universität (über die Verbindungen 15 und 4 sowie den Lückenschluss Südbrücke) mit Gustavsburg

Dem Projektteam ist bewusst, dass die Zahlbacher Steige eng ist und eine starke Steigung aufweist. Dennoch muss eine Möglichkeit gefunden werden, um eine zügige Verbindung zwischen der Hochschule/Universität, der Oberstadt und Weisenau zu schaffen.

15. Uniklinik – Altstadt – Kastel (Farbe Lachs)

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

- a.) Die Uniklinik mit der Altstadt und Kastel
- b.) Die Einkaufszone in der Innenstadt (Markt, Ludwigstraße, Flachsmarkstraße) mit dem Rheinufer



- c.) Die Innenstadt und das innenstadtnahe Rheinufer mit Kastel
- d.) Die Altstadt mit den südwestlichen Stadtteilen Oberstadt und Bretzenheim (über die Verbindungen 14 und 7)

16. Drais - Bretzenheim - Oberstadt - Altstadt (Route Dunkelgrün)

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

- a.) Drais mit den Gewerbe- und Einkaufsgebieten an der Hans-Böckler-Straße und Haifa-Allee in Bretzenheim
- b.) Drais und Bretzenheim mit den Kliniken in der Oberstadt und BioNTech
- c.) das Schlesische Viertel und die Kliniken in der Oberstadt / BioNTech mit dem Bahnhof Römisches Theater sowie (über die Verbindung 12) mit der Altstadt und dem Rheinufer
- d.) Drais, Bretzenheim und Oberstadt über die Verbindung 5, den Lückenschluss Südbrücke und die Verbindung 15 mit Gustavsburg

17. Lerchenberg - Bretzenheim - Hechtsheim (- Anbindung Großberg) - Weisenau (Farbe Oliv) zzgl. Lückenschluss Lerchenberg - Bretzenheim zzgl. Lückenschluss Bretzenheim – Hechtsheim und Lückenschluss Großberg – Weisenau (Farben Oliv und Dunkelblau)

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

- a.) Die Arbeitsstätten Lerchenberg mit dem Bahnhof Marienborn
- b.) Lerchenberg mit Marienborn, Hechtsheim (über Verbindung 2 oder 8), Großberg und Weisenau
- c.) Marienborn mit den Gewerbegebieten in Hechtsheim und an der Hechtsheimer Straße (über Verbindung 10)
- d.) Bretzenheim über den Lückenschluss Bretzenheim – Hechtsheim mit Hechtsheim und den Gewerbegebieten in Hechtsheim
- e.) Weisenau und Großberg mit Hechtsheim und den Gewerbegebieten in Hechtsheim (über Verbindung 8) und an der Hechtsheimer Straße (über Verbindung 10)
- f.) Großberg mit der Oberstadt (Kliniken und BioNTech) (über die Verbindungen 10 und 4)
- g.) Großberg mit dem Rheinufer (Verbindung 5 und Lückenschluss Großberg – Weisenau)
- h.) Weisenau mit dem Rheinufer (Verbindung 5)

Wie bereits bei Verbindung 8 erwähnt, muss die Rheinhessenstraße an der Stelle, wo sie die A60 überquert, so ausgebaut werden, dass attraktive Radverbindungen in alle 4 Richtungen geschaffen werden.

3 Anforderungen an das Radwegenetz

Die Anforderungen, die wir an ein Radwegenetz in Mainz stellen, lassen sich wie folgt unter den Überbegriffen **Sicherheit**, **Direktheit** und **Komfort** zusammenfassen:

- Sicherheit:
 - Fahrräder, Fußgänger*innen und Kfz-Fahrzeuge sollen getrennt geführt werden. Eine gemeinsame Führung ist nur sinnvoll, wenn folgende 4 Bedingungen gleichzeitig gegeben sind:
 - Es herrscht ein Tempolimit von max. 30km/h
 - Es herrscht ein geringes Verkehrsaufkommen
 - Deutliche Kennzeichnung, dass Fahrräder auf der Straße fahren (z.B. durch Fahrradstraße-Beschilderung oder Piktogramme) sind vorhanden
 - Parkende Autos gefährden Radfahrer*innen nicht
 - Kreuzungen sind sicher gestaltet
 - Strecken, die häufig nachts befahren werden, sind beleuchtet

- Direktheit:
 - Routen werden direkt, d.h. ohne Umwege, geführt
 - Routen sind lückenlos gestaltet
 - Routen sind durchgehend beschildert

- Komfort:
 - Die Breite ist dem Verkehrsaufkommen angemessen
 - Der Belag des Weges ist sicher, frei von Wurzeln und Schlaglöcher und wird bei Bedarf gereinigt und geräumt

Mit Radfahrstreifen, getrennten Radwegen, Fahrradstraßen oder Fahrradbrücken/-tunnels gibt es diverse Möglichkeiten Radinfrastruktur attraktiv zu gestalten. Je nach Verkehrsaufkommen und Platz muss die beste Lösung gefunden werden. Dies ist die Aufgabe der Stadt(-verwaltung) und professioneller Planer*innen, jedoch nicht Bestandteil des Mapathons.

Die große Bedeutung der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur für das subjektive Sicherheitsgefühl und damit die Bereitschaft hat, das Fahrrad als Alternative zum Auto zu verwenden, zeigt die nachstehende Abbildung aus dem Fahrrad-Monitor 2019:

SINUSi
Genutzte Wegarten

Häufigste Wegarten und Gefühl der (Un-)Sicherheit

„Welche der folgenden Wegarten befahren Sie überwiegend?“ (Mehrfachnennung möglich)

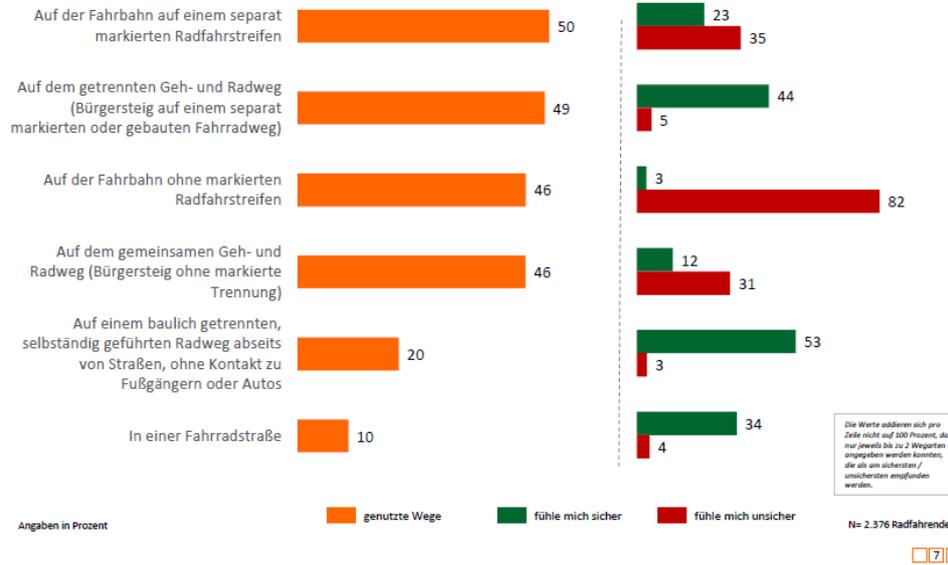


Abbildung 11: Auszug aus dem Fahrradmonitor 2019. Mehr und besser ausgebaut Radwege sind die wichtigsten Anliegen der Befragten.

Für detaillierte Erläuterungen zu einer attraktiven Radinfrastruktur möchten wir auf das Booklet „So geht Verkehrswende“ des ADFC Bundesverbandes unter <https://www.adfc.de/artikel/so-geht-verkehrswende> verweisen.

Auszüge daraus sind nachfolgend zur Veranschaulichung der geforderten Radwegequalität dargestellt:

Qualität der Radwege für Haupt- und Nebenverbindungen

Für **Hauptverbindungen**: (geschützter) Radfahrstreifen



oder baulicher Radweg



oder Fahrradstraße



Abbildung 12: Auszug aus dem Booklet „So geht Verkehrswende“ des ADFC Bundesverbandes.



Qualität der Radwege für Haupt- und Nebenverbindungen

Für **Nebenverbindungen**: (geschützter) Radfahrstreifen, baulicher Radweg oder Fahrradstraße.

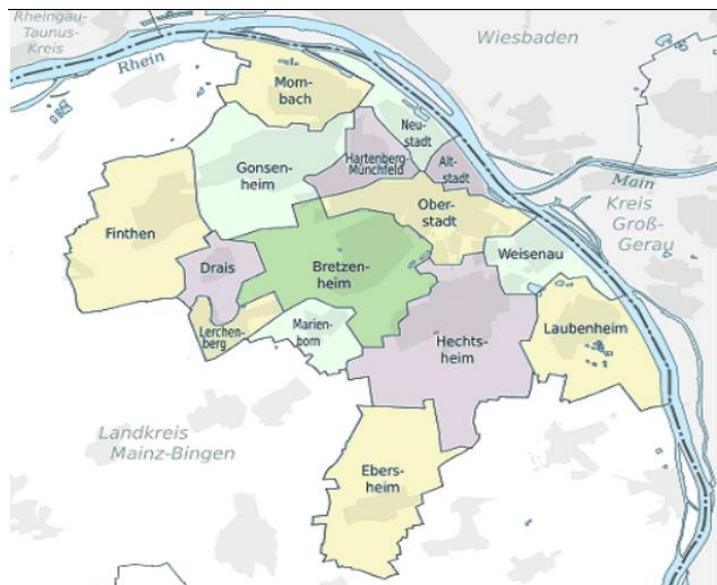
Sofern die baulichen Voraussetzungen dies nicht erlauben, ein Tempolimit von 30 km/h gilt und gleichzeitig ein geringes Verkehrsaufkommen herrscht, kann auch ein deutlich markierter Schutzstreifen ausgewiesen werden.



Abbildung 13: Auszug aus dem Booklet „So geht Verkehrswende“ des ADFC Bundesverbandes.

4 Anhang

4.1 Einwohnerzahl nach Stadtteilen (Quellen)



Quelle: <https://www.mainz.de/verwaltung-und-politik/buergerservice-online/statistische-informationen.php>

„ZENTRUM“

Stadtteil	Einwohner 31.12.2019
Altstadt	18.291
Neustadt	29.387
Oberstadt	22.440
Hartenberg/Münchfeld	18.776
Summe	88.894

„ZENTRUMSNAH“

Stadtteil	Einwohner 31.12.2019
Mombach	14.065
Gonsenheim	25.308
Bretzenheim	20.257
Hechtsheim	15.730
Weisenau	12.994
Summe	88.354

„ZENTRUMSNAH RECHTSRHEINISCH“

Stadtteil	Einwohner 31.12.2019
Kastel	13.325
Amöneburg	1.688
Kostheim	14.391
Gustavsburg	7.942
Summe	36.165

<https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/stadtportrait/daten-fakten/content/stadtteilprofile.php> und https://www.gigu.de/sv_ginsheim_gustavsburg/de/Wirtschaft/Zahlen,%20Daten,%20Fakten/

„VORORTE“

Stadtteil	Einwohner 31.12.2019
Finthen	14.511
Drais	3.153
Lerchenberg	6.407
Marienborn	4.576
Ebersheim	6.017
Laubenheim	9.278
Summe	43.942

„NACHBARGEMEINDEN“

Nachbargemeinde	Einwohner
Bischofsheim	13.156
Ginsheim	9.007
Bodenheim	7.730
Budenheim	8.500
Ober-Olm	4.846
Klein-Winternheim	3.824
Wackernheim	2.700
Summe	49.763

<https://www.kreisgg.de/kreis Karriere/staedte-und-gemeinden/bischofsheim/>

https://www.gigu.de/sv_ginsheim_gustavsburg/de/Wirtschaft/Zahlen,%20Daten,%20Fakten/

<http://www.infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/content.aspx?id=103&g=0733902006&l=3&tp=2>

<https://www.stadte-gemeinden.de/gemeinde-budenheim.html>

https://www.vg-nieder-olm.de/vg_niederolm/Verbandsgemeinde/Ober-Olm/

https://www.vg-nieder-olm.de/vg_niederolm/Verbandsgemeinde/Klein-Winternheim/

<https://wackernheim.ingelheim.de/>

4.2 Ziele

Katalog der in der Karte außerhalb des Stadtgebiets Mainz ausgewiesenen Ziele (von Nord nach Süd und West nach Ost)

Bei den außerhalb von Mainz ausgewiesenen Zielen handelt es sich insb. um große Gewerbegebiete, die für Auspendler*innen aus Mainz bedeutsam sind sowie Freizeitanlagen und den auch von Mainzern genutzten ÖPNV-Knoten Bf. Mainz-Kastel.

Kategorie	Bezeichnung	Beschäftigte / Besucher*innen
Arbeitsstätte	Arbeitsstätten Innenstadt Wiesbaden	? Beschäftigte aus MZ
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet an der Berliner Straße Wiesbaden	? Beschäftigte aus MZ
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Erbenheim	Ca. 4.000 Beschäftigte / ? aus MZ
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Schierstein / Biebrich	? Beschäftigte aus MZ
Einkaufszentrum	Schierstein rund um Äppelallee	? Besucher*innen aus MZ
Arbeitsstätte	Boehringer Ingelheim	Ca. 8.000 Beschäftigte / ? aus MZ
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Budenheim	? Beschäftigte aus MZ
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Amöneburg / Biebrich	? Beschäftigte aus MZ
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Kastel Anna Birle Straße	? Beschäftigte aus MZ
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Kastel Petersweg	? Beschäftigte aus MZ
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Kastel Steinern Straße	? Beschäftigte aus MZ
ÖPNV-Knoten	Bahnhof Mainz-Kastel	? Fahrradpendler*innen aus MZ Richtung Ffm Höchst
Freizeiteinrichtung	Freibad Maarau	? Besucher*innen aus MZ saiso- nal
Freizeiteinrichtung	Rheinufer Kastel und Maarau	viele Besucher*innen aus MZ saiso- nal
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Hochheim	? Beschäftigte aus MZ
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Gustavsburg	? Beschäftigte aus MZ
Freizeiteinrichtung	Naherholungsgebiet Mainspitze	? Besucher*innen aus MZ saiso- nal

Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Rüsselsheim (Opel)	? Beschäftigte aus MZ
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Bischofsheim	? Beschäftigte aus MZ
Freizeiteinrichtung	Weinstuben in und um Bodenheim	? Besucher*innen aus MZ saisonal

Katalog der Ziele innerhalb des Stadtgebiets von Mainz (von Nord nach Süd und West nach Ost)

Kategorie	Bezeichnung	Beschäftigte / Besucher*innen
Freizeiteinrichtung	NSG Mombacher Rheinufer	? Besucher*innen saisonal
Einkaufszentrum	Mombacher Kreisel	Kleineres Einkaufszentrum
Einkaufszentrum	Mombach Hauptstraße	Primär für lokale Versorgung
Freizeiteinrichtung	NSG Mainzer Sand (Zugang Mombach)	? Besucher*innen saisonal
Freizeiteinrichtung	Waldfriedhof Mombach	? Besucher*innen saisonal
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Nord entlang Rheinallee	Viele kleine Firmen: 500 Beschäftigte ?
Arbeitsstätte	KKM	Ca. 425 Beschäftigte
Arbeitsstätte	Köbig	Ca. 425 Beschäftigte
Arbeitsstätte	Schott Ceran	Ca. ? Beschäftigte
Arbeitsstätte	Werner & Mertz	Ca. 800 Beschäftigte
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet rund um Industriehafen (KKM, Köbig, Schott, Werner&Mertz u.a.)	>2.000 Beschäftigte ?
Kultureinrichtung	Halle 45	Großveranstaltungen
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Mombacher Hauptstraße (u.a. DeDietrich)	? Beschäftigte
ÖPNV-Knoten	Bf. Mombach	? Fahrradpendler*innen aus Richtung BIN bzw. in Richtung BIN
ÖPNV-Knoten	Bf. MZ-Nord bzw. neuer Standort	? Fahrradpendler*innen aus Richtung WI bzw. in Richtung WI
ÖPNV-Knoten	Bf. Waggonfabrik	? Fahrradpendler*innen aus Richtung Alzey
Arbeitsstätte	Schott Hattenbergstraße	Ca. 750 Beschäftigte ?

Arbeitsstätte	MVG	Ca. 800 Beschäftigte
Arbeitsstätte	Büros im Zollhafengebiet (LBBW und andere)	1.000 Beschäftigte ? (im Aufbau) (LBBW: ca. 440 Beschäftigte)
Freizeiteinrichtung	Nord-/Südmole Zollhafen	Viele Besucher*innen saisonal
Arbeitsstätte	Polizeipräsidium und LKA RLP	Ca. 250 Beschäftigte ?
Freizeiteinrichtung	Schwimmbad Mombach	1.000 Besucher*innen saisonal ?
Freizeiteinrichtung	Sportstätte TSV Schott und gegenüber	Viele Besucher*innen saisonal
Ausbildungsstätte	Industrie-Institut für Lehre und Weiterbildung	? Auszubildende
Freizeiteinrichtung	NSG Mainzer Sand (Zugang Gonsenheim)	? Besucher*innen saisonal
Freizeiteinrichtung	Gonsenheimer Wald	Viele Besucher*innen saisonal
Freizeiteinrichtung	Sportstätte SV Gonsenheim	Viele Besucher*innen saisonal
Einkaufszentrum	Breite Straße Gonsenheim	vorwiegend für lokale Versorgung
Freizeiteinrichtung	Gonsbachtal	? Besucher*innen saisonal
Ausbildungsstätte	Gymnasium Gonsbachtal	750 Schüler*innen ?
Ausbildungsstätte	Realschule Kanonikus Kir	? Schüler*innen
Ausbildungsstätte	Berufsschulen I-III	3.000 Schüler*innen ?
Arbeitsstätte	SWR	Ca. 650 Beschäftigte
Arbeitsstätte	Telekom (Hartenberg)	? Beschäftigte
Arbeitsstätte	VLEXX	Ca. 380 Beschäftigte
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Mombacher Straße	? Beschäftigte
Arbeitsstätte	Stadtwerke Mainz und weitere Firmen/Ämter in der Rheinallee	750 Beschäftigte ?
Freizeiteinrichtung	Naherholungsgebiet nördliches Rheinufer	Viele Besucher*innen saisonal
Ausbildungsstätte	Gymnasien Frauenlob, Schloss und Rhabanus-Maurus	Ca. 3.000 Schüler*innen und ca. 350 Lehrende
Ausbildungsstätte	Waldorfschule Finthen	Ca. 400 Schüler*innen, 50 Lehrende
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Finthen	? Beschäftigte



Einkaufszentrum	Poststraße Finthen	vorwiegend für lokale Versorgung
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Gonsenheim am Bahnhof	? Beschäftigte
ÖPNV-Knoten	Bf. Gonsenheim	? Fahrradpendler*innen aus Richtung Alzey
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Münchfeld (u.a. Coface ca. 530 Mitarbeiter*innen, Areon ca. 450 Mitarbeiter*innen)	> 1.000 Beschäftigte ?
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Hegelstraße (u.a. Dt. Bundesbank ca. 390 Mitarbeiter*innen, HDI ca. 300 Mitarbeiter*innen)	> 1.000 Beschäftigte ?
Ausbildungsstätte	Künftige IGS Europakreisel	
Freizeiteinrichtung	Fußballarena	Großveranstaltungen
Ausbildungsstätte	Hochschule Mainz	Ca. 400 Beschäftigte, ca. 5.800 Studierende
Ausbildungsstätte	Universität	Ca. 9.250 Beschäftigte, ca. 31.000 Studierende
Freizeiteinrichtung	Botanischer Garten	? Besucher*innen saisonal
Freizeiteinrichtung	Sportanlage Albert-Schweizer-Straße	? Besucher*innen saisonal
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet an der Saarstraße (u.a. BKM)	> 500 Beschäftigte ?
Freizeiteinrichtung	Bruchwegstadion	? Besucher*innen saisonal
Arbeitsstätte	Wohnbau	Ca. 240 Mitarbeiter*innen
Einkaufszentrum	Kingpark Center	vorwiegend für lokale Versorgung
Freizeiteinrichtung	Taubertsbergbad	750 Besucher*innen saisonal ?
Freizeiteinrichtung	Hauptfriedhof	? Besucher*innen saisonal
Arbeitsstätte	Arbeitsamt / Jobcenter	? Beschäftigte / ? Besucher*innen
Ausbildungsstätte	Kath. Hochschule	Ca. 1.400 Studierende
ÖPNV-Knoten	Hauptbahnhof	? Fahrradpendler*innen nach Ffm/WI u.a. Ziele, ? Fahrradpendler*innen von WI, BIN, AZ, WO u.a. Quellen
ÖPNV-Knoten	Fahrradparkhaus	? Fahrradpendler*innen

Arbeitsstätte	Spardabank Südwest	400 Beschäftigte ? zzgl. ? Besucher*innen
Arbeitsstätte	Stadtverwaltung Kaiserstr.	? Beschäftigte zzgl. ? Besucher*innen
Arbeitsstätte	Sparkasse Mainz / Hauptpostamt	Ca. 250 Beschäftigte zzgl. ? Besucher*innen
Arbeitsstätte	Finanzamt Mainz	? Beschäftigte zzgl. ? Besucher*innen
Freizeiteinrichtung	Unterhaus	? Besucher*innen
Arbeitsstätte	Mainzer Volksbank / Commerzbank	? Beschäftigte zzgl. ? Besucher*innen
Freizeiteinrichtung	Landesmuseum	? Besucher*innen saisonal
Arbeitsstätte	Ministerien am Rheinufer/Bleichenviertel	? Beschäftigte zzgl. ? Besucher*innen
Freizeiteinrichtung	Zentrales Rheinufer	viele Besucher*innen saisonal
Arbeitsstätte	Stadtverwaltung Stadthaus Große Bleiche	? Beschäftigte, ? Besucher*innen
Ausbildungsstätte	Realschule Anne Franck	? Schüler*innen
Freizeiteinrichtung	Naturhistorisches Museum	? Besucher*innen
Arbeitsstätte	Landesbankgebäude (ex LB RLP)	Künftig ca. 500 ? Beschäftigte
Freizeiteinrichtung	Rheingoldhalle	Großveranstaltungen
Einkaufszentrum	Fußgängerzone	? Beschäftigte, ? Besucher*innen
Freizeiteinrichtung	Theater	? Besucher*innen
Einkaufszentrum	Ludwigstraße	? Beschäftigte, ? Besucher*innen
Einkaufszentrum	Brand	? Beschäftigte, ? Besucher*innen
Einkaufszentrum	Markt	? Besucher*innen
Freizeiteinrichtung	Gutenbergmuseum	? Besucher*innen
Ausbildungsstätte	Willigis- und Maria Warth-Gymnasien	Ca. 2.000 Schüler*innen ?
Freizeiteinrichtung	Restaurants und Kneipen Altstadt	? Besucher*innen
Arbeitsstätte	Universitätsklinik	Ca. 8.640 Beschäftigte, ? Besucher*innen



Freizeiteinrichtung	Wallanlagen	? Besucher*innen
Ausbildungsstätte	Gymnasium Oberstadt	Ca. 1000 Schüler*innen ?
Arbeitsstätte	BioNTech	Ca. 750 Beschäftigte ?
Arbeitsstätte	KKM Klinik	Ca. 1.500 Beschäftigte ?, ? Besucher*innen
Freizeiteinrichtung	Zitadelle	? Besucher*innen saisonal
Arbeitsstätte	Zitadelle (Stadtverwaltung u.a.)	? Beschäftigte
Arbeitsstätte	ISB-Bank	Ca. 290 Beschäftigte
ÖPNV-Knoten	Bahnhof Römisches Theater	? Fahrradpendler
Freizeiteinrichtung	Kino am Bf. Röm. Theater	? Besucher*innen
Freizeiteinrichtung	Kammerspiele	? Besucher*innen
Freizeiteinrichtung	KUZ	? Besucher*innen
Arbeitsstätte	Büros und Praxen	? Beschäftigte
Ausbildungsstätte	Private Universität	Ca. 1.400 Studierende
Arbeitsstätte	DB Cargo	Ca. 1.200 Beschäftigte
Freizeiteinrichtung	Winterhafen	? Besucher*innen saisonal
Freizeiteinrichtung	Stadtpark / Volkspark	? Besucher*innen saisonal
Arbeitsstätte	DRK-Schmerzlinik	? Beschäftigte, ? Besucher*innen
Freizeiteinrichtung	DJH Weisenau	? Besucher*innen saisonal
Freizeiteinrichtung	Ober Olmer Wald	? Besucher*innen saisonal
Ausbildungsstätte	Realschule Plus	? Schüler*innen
Einkaufszentrum	Hindemithstr. Lerchenberg	Primär für lokale Versorgung
Arbeitsstätte	ZDF	Ca. 3.050 Beschäftigte
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Lerchenberg (incl. VRM, Schott, Novo Nordisk)	Ca. 2.000 Beschäftigte ?
Arbeitsstätte	VRM	Ca. 650 Beschäftigte
Arbeitsstätte	Novo Nordisk	Ca. 460 Beschäftigte
Arbeitsstätte	Schott	? Beschäftigte
ÖPNV-Knoten	Bahnhof Marienborn	? Fahrradpendler aus Richtung AZ



Einkaufszentrum	Gutenberg Center	? Besucher*innen
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet am Gutenberg Center	Ca. 500 Beschäftigte ?
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Bretzenheim Hans-Böckler-Str.	Ca. 250 Beschäftigte ?
Freizeiteinrichtung	Sportstätte Bezirkssportanlage Bretzenheim	? Besucher*innen saisonal
Einkaufszentrum	Zaybachstraße Bretzenheim	Primär für lokale Versorgung
Ausbildungsstätte	IGS Bretzenheim	Ca. 1.500 Schüler*innen ?
Freizeiteinrichtung	Alte Ziegelei	? Besucher*innen saisonal
Ausbildungsstätte	IGS Berliner Siedlung	Ca. 750 Schüler*innen ?
Ausbildungsstätte	Berufsschule IV	Ca. 1.500 Schüler*innen ?
Ausbildungsstätte	IGS Europakreisel	Ca. 750 Schüler*innen ?
Ausbildungsstätte	Gymnasium Oberstadt	Ca. 750 Schüler*innen ?
Ausbildungsstätte	Theresianum	Ca. 750 Schüler*innen ?
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Hechtsheimer Straße (incl. DAL, Karl&Co)	Ca. 1.000 Beschäftigte ?
Arbeitsstätte	DAL	Ca. 250 Beschäftigte
Arbeitsstätte	Karl&Co	Ca. 250 Beschäftigte
Arbeitsstätte	Business Campus Wilh.-Th.-Römheldstr.	? Beschäftigte
Arbeitsstätte	Berufsgenossenschaft Göttelmannstr.	? Beschäftigte
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet rund um Zementwerk	? Beschäftigte
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Hechtsheim / Rheinhesenstr. (incl. Dilas, Kühne&Nagel, Phyttec)	>1.500 Beschäftigte ?
Arbeitsstätte	Coherent Dilas Diodenlaser	Ca. 350 Mitarbeiter*innen
Arbeitsstätte	Kühne&Nagel	Ca. 320 Mitarbeiter*innen
Arbeitsstätte	Phyttec Messtechnik	Ca. 300 Mitarbeiter*innen
Arbeitsstätte	Gewerbegebiet Messe (incl. Möbelhaus)	>500 Beschäftigte ?, ? Besucher*innen saisonal
Einkaufszentrum	Möbelhaus	? Besucher*innen
Ausbildungsstätte	IGS Hechtsheim	Ca. 750 Schüler*innen ?

Einkaufszentrum	Alte Mainzer Straße Hechtsheim	Primär für lokale Versorgung
Freizeiteinrichtung	Naherholungsgebiet Laubenheimer Höhe / Steinbruch	250 Besucher*innen saisonal ?
Einkaufszentrum	Oppenheimer Str. Laubenheim	Primär für lokale Versorgung
ÖPNV-Knoten	Bahnhof Laubenheim	? Fahrradpendler*innen aus Richtung Worms

GROÙE ARBEITGEBER IM STADTGEBIET

<https://www.rheinessen.ihk24.de/standort/zahlen-und-fakten/arbeitgeber/top-arbeitgeber-nach-ma-4410634> (Stand 1.3.2019), (keine Zahlen vom Statistischen Amt der Stadt Mainz verfügbar)

GroÙe Arbeitgeber	Anzahl Beschäftigte (vermutlich für alle Standorte möglicherweise nicht nur im Stadtgebiet)
Johannes-Gutenberg-Universität	Ca. 9.250
Universitätsklinik	ca. 8.640
Stadtverwaltung Mainz	?
Ministerien RLP und nachgeordnete Behörden	?
ZDF	Ca. 3.050
Schott AG	ca. 2.950
Stadtwerke Mainz	Ca. 1.600
KKM	Ca. 1.500
DB Cargo	Ca. 1.200
Mainzer Volksbank	ca. 930
BioNTech	ca. 800
MVG	Ca. 800
Werner&Mertz	ca. 800
Spardabank Südwest	Ca. 740
SWR	Ca. 650
VRM	Ca. 650



Coface	Ca. 530
Novo Nordisk Pharma	Ca. 460
Aareon	Ca. 450
LBBW	Ca. 440
Köbig	Ca. 425
KKM	Ca. 425
Sparkasse Mainz	Ca. 390
Dt. Bundesbank	Ca. 390
VLEXX	Ca. 380
Coherent / Dillas Diodenlaser	Ca. 350
Kühne & Nagel	Ca. 320
Möbel Martin	Ca. 310
Phytec Messtechnik	Ca. 300
HDI	Ca. 300
ISB	Ca. 290
Autohaus Karl&Co	Ca. 250
DAL	Ca. 250
Wohnbau	Ca. 240

(WEITERFÜHRENDE) SCHULEN

- Innenstadt:
Schlossgymnasium ca. 1.125 Schüler*innen zzgl. Lehrende
Rhabanus Maurus Gymnasium ca. 850 Schüler*innen zzgl. Lehrende
Frauenlobgymnasium ca. 1.000 Schüler*innen zzgl. Lehrende
- Oberstadt:
Gymnasium Oberstadt ? Schüler*innen zzgl. Lehrende
Theresianum ? Schüler*innen zzgl. Lehrende
Berufsbildende Schule 4 ? Schüler*innen zzgl. Lehrende
- Hartenberg:
Berufsbildende Schulen 1-3 ca. 3.000 Schüler*innen (?) zzgl. Lehrende
- Bretzenheim:
IGS ca. 1.500 Schüler*innen zzgl. Lehrende



- Hechtsheim:
IGS Hechtsheim ? Schüler*innen zzgl. Lehrende
IGS Anna Seghers ? Schüler*innen zzgl. Lehrende
IGS Am Europakreisel ? Schüler*innen zzgl. Lehrende

ÖPNV-KNOTEN FÜR PENDLER*INNEN

- Hauptbahnhof
- Bahnhof Römisches Theater
- Bahnhof Mainz-Kastel
- Bahnhof Marienborn
- Bahnhof Mainz-Nord

FREIZEITFLÄCHEN UND KULTUREINRICHTUNGEN

- Volkspark / Stadtpark
- Laubenheimer Höhe
- NSG Steinbruch Weisenau
- Rheinufer (Winterhafen)
- Römermuseum
- KUZ
- Kinocenter am Bahnhof Röm. Theater
- Kammerspiele Malakoff-Passage
- Zitadelle
- Rheinufer (Innenstadtbereich)
- Rheingoldhalle
- Rheinufer (Nord- und Südmole)
- Museen Innenstadt (Landesmuseum, Naturhistorisches Museum, Gutenbergmuseum)
- Theater
- Unterhaus
- Taubertsbergbad
- Bruchwegstadion
- Hauptfriedhof
- Fußball-Arena
- Wallanlagen
- Sportanlage Albert-Schweitzer-Straße
- Botanischer Garten
- Bezirkssportanlage Bretzenheim
- Alte Ziegelei
- Gonsbachtal
- Sportanlagen TSV Schott
- Sportanlagen SV Gonsenheim

- Gonsenheimer Wald
- NSG Mainzer Sand
- Ober Olmer Wald
- Mombacher Schwimmbad
- Waldfriedhof
- Halle 45
- NSG Mombacher Rheinufer

4.3 Pendlerströme

SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG BESCHÄFTIGTE OHNE BEAMTE UND SOLDATEN

- 112.706 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort in Mainz
 - davon 70.395 Beschäftigte von außerhalb (62,5%)
- 84.125 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Wohnort in Mainz
 - davon 42.254 Beschäftigte mit Arbeitsort außerhalb von Mainz (50,2%)

Quelle: <https://www.mainz.de/verwaltung-und-politik/buergerservice-online/statistische-informationen.php>

HERKUNFT DER EINPENDLER*INNEN AUS DIREKT ANGRENZENDEN STÄDTEN UND LANDKREISEN (2018)

Einpendler*innen (2018)	Anzahl
Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Arbeitsort Mainz von außerhalb (62,5% von insg. 112.706) - d.h. ohne Beamte, Soldaten Davon aus:	70.395
Landkreis Mainz-Bingen (2018):	22.225
aus Ingelheim (2011)	2.043
aus Budenheim (2011)	1.282
aus Nieder-Olm (2011)	1.331
aus Bodenheim (2011)	1.025
Stadt Wiesbaden (2018):	8.841
Landkreis Groß-Gerau (2018):	4.255

Davon aus:	
Ginsheim-Gustavsburg (2011)	1.100

ZIELORTE DER AUSENDLER*INNEN NACH DIREKT ANGRENZENDEN STÄDTEN UND LANDKREISEN (2018)

Auspendler*innen (2018)	Anzahl
Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte mit Wohnort Mainz und Arbeitsort außerhalb (50,2% von insg. 84.125) - d.h. ohne Beamte, Soldaten	42.254
Davon nach:	
Landkreis Mainz-Bingen (2018):	5.016
nach Ingelheim (2011)	992
nach Budenheim (2011)	511
Stadt Wiesbaden (2018):	8.685
Landkreis Groß-Gerau (2018):	4.092
Davon nach:	
Ginsheim-Gustavsburg (2011)	564

4.4 Typische Distanzen und Steigungen

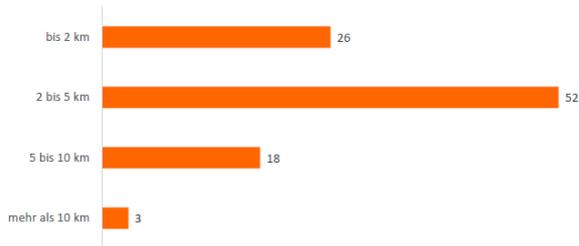
TYPISCHE DISTANZEN IM STADTGEBIET UND ZUM UMLAND

Typische Distanzen für Erledigungen/Einkäufe und für Wege zur Arbeit und Ausbildung gemäß vorstehend zitiertem Fahrradmonitor 2017:

sinus!

Anlass der Fahrradnutzung – Kurze Erledigungen Maximal zurückgelegte Entfernungen

"Bis zu welcher Entfernung nutzen Sie das Fahrrad beim Einkauf bzw. kurzen Erledigungen (einfacher Weg)?"



Angaben in Prozent

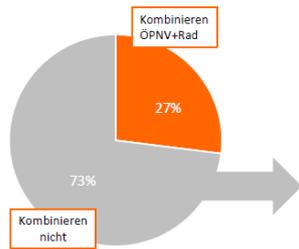
N= 1.025; Personen, die mit dem Fahrrad Einkäufe und kurze Erledigungen machen

144

sinus!

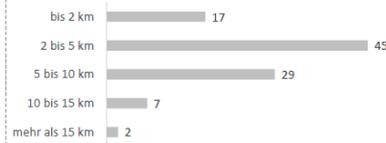
Anlass der Fahrradnutzung – Weg zur Arbeit Keine Kombination mit ÖPNV auf dem Weg zur Arbeit oder Fortbildungsstätte

"Kombinieren Sie auf Ihrem Weg zur (hauptberuflichen) Arbeits- oder Fortbildungsstätte das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln?"



N= 776 Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits- oder Fortbildungsstätte fahren

Distanz, die mit dem Fahrrad zurück gelegt wird



Angaben in Prozent
N= 570 Personen, die auf dem Weg zur Arbeit oder Fortbildungsstätte ÖPNV u. Fahrrad nicht kombinieren

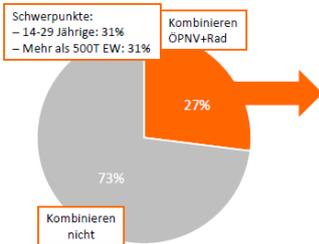
149

sinus!

Anlass der Fahrradnutzung – Weg zur Arbeit

Kombination mit ÖPNV auf dem Weg zur Arbeit oder Fortbildungsstätte

"Kombinieren Sie auf Ihrem Weg zur (hauptberuflichen) Arbeits- oder Fortbildungsstätte das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln?"



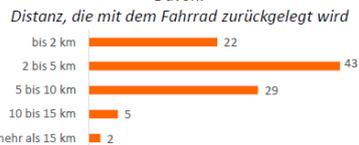
N= 776 Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits- oder Fortbildungsstätte fahren

Länge der Gesamtstrecke



N= 206 Personen, die auf dem Weg zur Arbeit/Ausbildungsstätte ÖPNV mit Fahrrad kombinieren

Davon:



N= 206 Personen, die auf dem Weg zur Arbeits- / Fortbildungsstätte ÖPNV mit Fahrrad kombinieren



TYPISCHE ENTFERNUNGEN FÜR RADFAHRER IN MAINZ (QUELLE GOOGLE MAPS FÜR RADFAHRER):

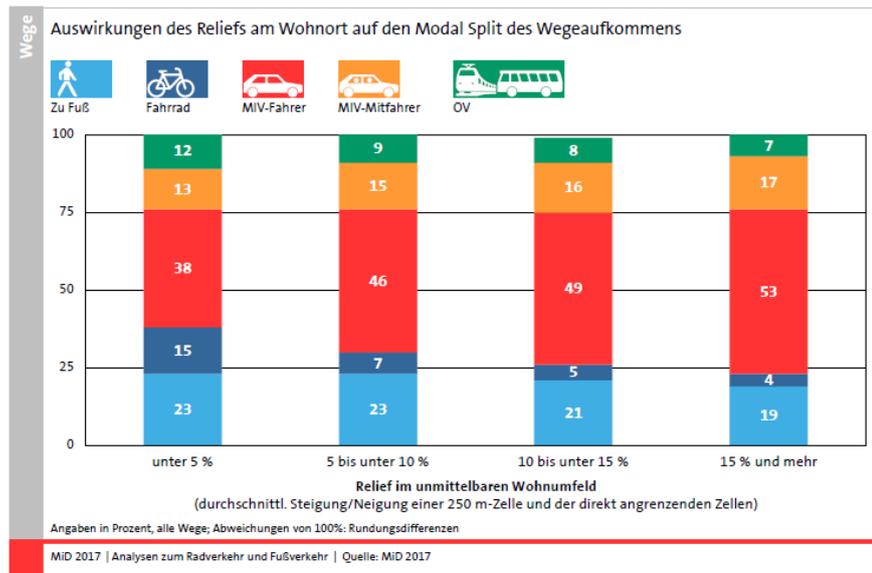
- Domplatz zum Fort Malakoff über Lauterenstraße: 0,8 km
- Domplatz zur Neustadt Goetheplatz über Bauhofstraße: 1,8 km
- Domplatz zur Uniklinik über Binger Straße: 2,6 km
- Domplatz nach Mainz-Kastel Steinern Straße: 2,8 km
- Domplatz zur Universität über Binger Straße: 3,4 km
- Domplatz nach Kostheim Bürgerhaus: 4,0 km
- Domplatz zum Zentrum Bretzenheim über Binger Straße: 4,2 km
- Domplatz zum Zentrum Mombach über Hindenburgstraße: 4,4 km
- Domplatz zum Zentrum Gustavsburg über Eisenbahnbrücke: 4,7 km
- Domplatz zum Zentrum Gonsenheim über Saarstraße: 5,8 km
- Domplatz zum Zentrum Hechtsheim über Ebersheimer Weg: 5,9 km
- Domplatz zum Zentrum Laubenheim über Rheinufer: 6,2 km
- Domplatz zum Zentrum Marienborn über Bretzenheim: 7,7 km
- Domplatz zum Zentrum Budenheim über Mombach Hauptstraße: 8,8 km
- Domplatz zum Zentrum Finthen über Saarstraße: 9,0 km
- Domplatz zum Zentrum Lerchenberg über Joh. Gutenberg-Universität: 9,6 km
- Domplatz zum Zentrum Bodenheim über Rheinufer: 10,0 km
- Domplatz nach Wiesbaden Hbf über Wiesbadener Landstraße: 10,9 km
- Domplatz zum Zentrum Ebersheim über Bretzenheim: 12,5 km
- Domplatz zum Zentrum Ingelheim über Finthen: 18,6 km

TOPOGRAFIE

Natürliche Hindernisse:

- Rhein
- Rheinterrassen

Steigungen haben eine deutliche Auswirkung auf die Nutzung des Fahrrads (vgl. Ergebnis der Studie Mobilität in Deutschland 2017 – MiD – Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)



TYPISCHE STEIGUNGEN IN MAINZ:

- Parcusstraße: ca. 3,3% (Höhendifferenz von 4 m auf 120 m Strecke)
- Münsterplatz – Alicenplatz: ca. 3,9% (Höhendifferenz von 7 m auf 180 m Strecke)
- Alicenplatz – Alexanderturm: ca. 5,9% (Höhendifferenz von 13 m auf 220 m Strecke)
- Binger Straße – Römerwall: ca. 5,5% (Höhendifferenz von 6 m auf 110 m Strecke) und weiter Am Linsenberg: ca. 4,3% (Höhendifferenz von 16 m auf 350 m Strecke)
- Binger Straße – Universität: ca. 4,5% (Höhendifferenz von 19 m auf 420 m Strecke)
- Weißliliegasse – Gaustraße (Stephansberg): ca. 6,8% (Höhendifferenz von 16 m auf 235 m Strecke)
- Holzhofstraße – Windmühlenstraße: ca. 5,1% (Höhendifferenz von 23 m auf 450 m Strecke)
- Salvatorstraße – Wilhelmstraße: ca. 5,3% (Höhendifferenz von 10 m auf 190 m Strecke)
- Hartenberg: Mombacher Straße – SWR: ca. 5,5% (Höhendifferenz von 22 m auf 400 m Strecke)
- Hartenberg: Mombacher Straße – Wallstraße (BBS I-III): ca. 5,4% (Höhendifferenz von 19 m auf 350 m Strecke)
- Gonsenheim: Koblenzer Straße zum Münchfeld: ca. 3,3% (Höhendifferenz von 6 m auf 180 m Strecke)
- Zahlbach: Obere Zahlbacher Straße: ca. 8% (Höhendifferenz von 23 m auf 290 m Strecke) und Backhaushohl: ca. 3,6% (Höhendifferenz von 20 m auf 550 m Strecke)

- Bretzenheim: Mühlenweg – Albert-Stohr-Straße: ca. 4,1% (Höhendifferenz von 9 m auf 220 m Strecke)
- Finthen: Poststraße: ca. 4,9% (Höhendifferenz von 17 m auf 350 m Strecke)
- Lerchenberg über die Felder von Bretzenheim: ca. 1,3% (Höhendifferenz von 47 m auf 1,1 km Strecke)
- Laubenheim – Laubenheimer Höhe: ca. 8,5% (Höhendifferenz von 55 m auf 650 m Strecke)