

Bestandsaufnahme und Maßnahmenvorschläge Mapathon-Route M5 Dunkelblau („Rheinachse“)

Von der Schiersteiner Brücke über Rheinallee und Peter-Altmeier-Allee, Rheinstraße, Weisenauer Straße, Wormser Straße, Oppenheimer Straße, L431 nach Bodenheim

einschließlich der Lückenschlüsse zur Route hellgrün (Budenheim-Mombach-Hbf-Oberstadt-Weisenau) und zur Route oliv (Lerchenberg-Bretzenheim-Hechtsheim-Anbindung Großberg-Weisenau) sowie der Anbindung Ginsheim und der Übergänge zu den Routen türkis (Mombach-Gonsenheim-Uni-Bretzenheim-Lerchenberg-Essenheim-Elsheim) und graugrün (Zollhafen-Rheinufer Neustadt/Altstadt/Weisenau/Laubenheim)-Nackenheim)

Inhaltsverzeichnis:

1.	Kurzbeschreibung Route aus Mapathon-Dokumentation	Seite 2
2.	Protokoll Befahrung zur Bestandsaufnahme und Ermittlung erforderlicher Maßnahmen	Seite 4
2.1	Mombacher Kreisel bis Schiersteiner Brücke und Lückenschluss Pendlerradweg Mainz/Ingelheim (Route hellgrün)	Seite 4
2.2	Rheinallee vom Mombacher Kreisel bis Kreuzung Kaiser-Karl-Ring/Inge-Reitz-Straße	Seite 8
2.3	Rheinallee von Kreuzung Kaiser-Karl-Ring/Inge-Reitz-Straße bis Theodor-Heuss-Brücke	Seite 13
2.4	Theodor-Heuss-Brücke bis Kreuzung Rheinstraße/Weisenauer Straße/Salvatorstraße	Seite 18
2.5	Kreuzung Rheinstraße/Weisenauer Straße/Salvatorstraße bis Weisenau Kreuzung Wormser Straße/Hohlstraße und Lückenschluss Weisenau - Großberg	Seite 24
2.6	Weisenau Kreuzung Hohlstraße bis Laubenheim Kreuzung K13 (Unterführung Bahnlinie) und Anbindung Ginsheim	Seite 29
2.7	Laubenheim Kreuzung K13 (Unterführung Bahnlinie) bis Stadtgrenze nach Bodenheim	Seite 35

Autoren: Heribert Dicke (VCD Kreisverband Rheinhessen e.V.) und Michael Gutmann (ADFC Kreisverband Mainz-Bingen e.V.)

1. Kurzbeschreibung Route aus Mapathon-Dokumentation

Im Mapathon-Ergebnisbericht findet sich zur Route Dunkelblau folgende Beschreibung:

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

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

- a.) Wiesbaden über die Schiersteiner Brücke mit dem Mainzer Norden sowie über den Schiersteiner Brücke - Pendleradweg 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 - Pendleradweg 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 Rheinuferradweg) (Route Graugrün)*
- c.) Verbindung 8: (Amöneburg) - Kaisertor - Uniklinik - Oberstadt - Hechtsheim – Messe / Ebers-*

heim (Route Rot)

d.) Verbindung 15: Uniklinik – Altstadt – Kastel – Erbenheim (Farbe Lachs)

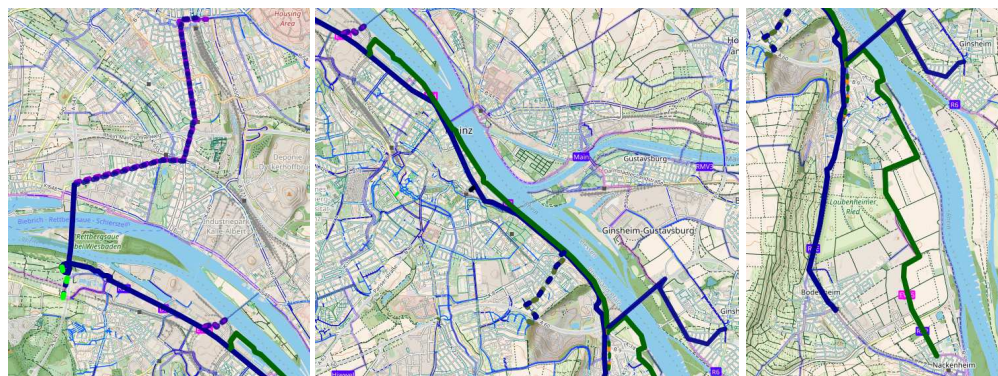
e.) Verbindung 10: Altstadt - Oberstadt- Hechtsheim (Farbe Petrol)

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)

In der Mapathon-Karte findet sich folgender Routenverlauf (einschließlich Lückenschlüsse und Anbindungen):



2. Protokoll Befahrung zur Bestandsaufnahme und Ermittlung erforderlicher Maßnahmen

2.1 Mombacher Kreisel bis Schiersteiner Brücke und Lückenschluss Pendlerradweg Mainz/Ingelheim (Route hellgrün)

a.) stadtauswärts

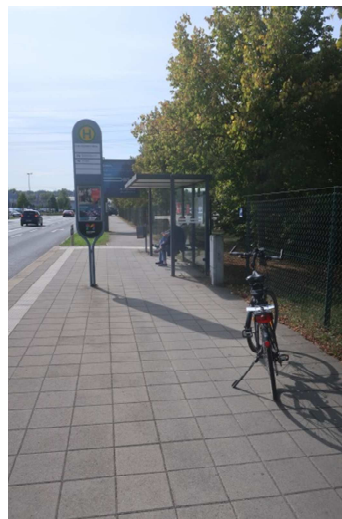
Status Verkehrsführung:

Radfahrende Richtung Wiesbaden Biebrich werden links um den Mombacher Kreisel herumgeleitet. Dies bedeutet einen Ampelhalt an fünf Straßenübergängen mit entsprechender zeitlicher Verzögerung.



Der Weg entlang der Autobahnabfahrt verengt sich und führt unter dem Brückenbauwerk zum kombinierten Fuß-/Radweg auf der Unterstromseite der Schiersteiner Brücke. Eine Aussage zur künftigen Radwegführung nach Fertigstellung der Oberstrombrücke kann mangels Verfügbarkeit von Planunterlagen nicht getroffen werden. Dies ist zu klären, da die aktuelle Radwegführung Richtung Biebrich zeitaufwändig und umständlich ist.

Der Lückenschluss von der dunkelblauen Mapathonroute zum Pendlerradweg Mainz/Ingelheim (Mapathonroute hellgrün) erfolgt über die Straße In der Dalheimer Wiese und die Industriestraße und folgt damit dem touristischen Rheinradweg, der über die gleiche Strecke ausgeschildert ist. Auf dem Teilstück vom Mombacher Kreisel bis zur Industriestraße ist bidirektionale Mischnutzung auf dem Bürgersteig vorgesehen, wobei an der Haltestelle In der Dalheimer Wiese der Haltestellenpfosten mittig auf dem kombinierten Fuß-Radweg platziert ist, so dass Radfahrenden das Ausweichen von Fußgängern erschwert wird. Dies ist gleichzeitig der erste Abschnitt der Mapathonroute türkis. Ab der Kreuzung In der Dalheimer Wiese/Industriestraße ist ausschließlich die Nutzung durch Radfahrende vorgesehen.



Nach der Bahnunterführung mündet der Radweg auf den Radweg entlang der L423 nach Budenheim.

Status Beschilderung:

Der Weg vom Mombacher Kreisel zur Schiersteiner Brücke ist am Mombacher Kreisel, jedoch nicht unter dem Brückenbauwerk ausgeschildert. Unter dem Brückenbauwerk ist der Weg nachts ohne Beleuchtung nicht zu finden.



Der Lückenschluss zum Pendleradweg Mainz/Ingelheim ist gut beschildert.

Status Wegqualität:

Die Wege sind asphaltiert bzw. mit Verbundpflaster belegt und überwiegend gut befahrbar. Entlang der Industriestraße haben sich einige Pflastersteine gehoben.

Status Markierung:

Auf den Übergängen rund um den Mombacher Kreisel fehlen gesonderte Furten für Radfahrende auf der Straße. Da es sich um einen gemischten Fuß-/Radweg handelt, ist dies korrekt.

Die Strecke des Lückenschlusses zwischen Kreuzung In der Dalheimer Wiese/Industriestraße und Pendleradweg Mainz/Ingelheim entlang der L423 nach Budenheim ist farblich gut markiert (Furten auf der Straße, rote Pflastersteine für den Radweg).



Status Breite:

Der Weg entlang der Autobahnabfahrt zur Schiersteiner Brücke ist sehr schmal.

Auf der Strecke des Lückenschlusses zwischen Mombacher Kreisel und Kreuzung In der Dalheimer Wiese/Industriestraße ist der Bürgersteig ausreichend breit für die Mischnutzung. Der Radweg von der Kreuzung In der Dalheimer Wiese/Industriestraße zum Pendleradweg Mainz/Ingelheim (L423 nach Budenheim) ist entlang der Industriestraße mit 1,10 m recht schmal. In der Bahnunterführung ist der Radweg 1,45 m breit.

Status Beleuchtung:

Der Weg entlang der Autobahnabfahrt zur Schiersteiner Brücke und unterhalb des Brückenbauwerks ist nicht beleuchtet. Nach Fertigstellung sollte der Radweg beleuchtet sein.

Gefahrstellen:

- Engstelle entlang Autobahnabfahrt (evtl. nur bis Ende Bauarbeiten)

Maßnahmen:

- Die Wegführung zur Oberstrombrücke der Schiersteiner Brücke sollte nach Ende der Bauarbeiten direkt vom Mombacher Kreisel rechts der Auffahrt erfolgen an Stelle des schmalen Wegs entlang der Abfahrt
- Beschilderung und Beleuchtung sollte nach Ende der Bauarbeiten dem aktuellen Standard entsprechen
- Die Ampelschaltung für Fußgänger/Radfahrende am Mombacher Kreisel sollte dahingehend überprüft werden, dass insbesondere beim Übergang über die Rheinallee für Radfahrende ein Queren zumindest in einem kurzen Zeitfenster ohne Zwischenhalt möglich ist.
- Der Haltestellenpfosten sollte an der Haltestelle In der Dalheimer Wiese neben den Fahrgastunterstand versetzt werden.
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

b.) stadteinwärts

Status Verkehrsführung:

Von der Schiersteiner Brücke kommend werden Radfahrende derzeit auf gerader Linie zur L423 nach Budenheim und dann links über die Straßen In der Dalheimer Wiese und Industriestraße (Lückenschluss zur Dunkelblauen Mapathonroute) zum Mombacher Kreisel geführt. Dies stellt ein Umweg dar, der auf Grund von drei zu passierenden Ampeln (an der Einmündung zur L423, Querung In der Dalheimer Wiese und Industriestraße) zu zeitlicher Verzögerung führt.



Status Beschilderung:

Der Weg ist gut beschildert.

Status Wegqualität:

Die Wege sind asphaltiert bzw. mit Verbundpflaster belegt und gut befahrbar.

Status Markierung:

Auf der Strecke des Lückenschlusses vom Pendlerradweg Mainz/Ingelheim sind die Furten bei Querungen farblich hervorgehoben und die Trennung von Rad- und Fußweg ist ersichtlich.



Status Breite:

Die Wegbreiten sind ausreichend.

Status Beleuchtung:

Die Wegstrecke bis zur L423 nach Budenheim und dann links anfangs entlang der Industriestraße ist nicht beleuchtet.

Gefahrstellen:

-

Maßnahmen:

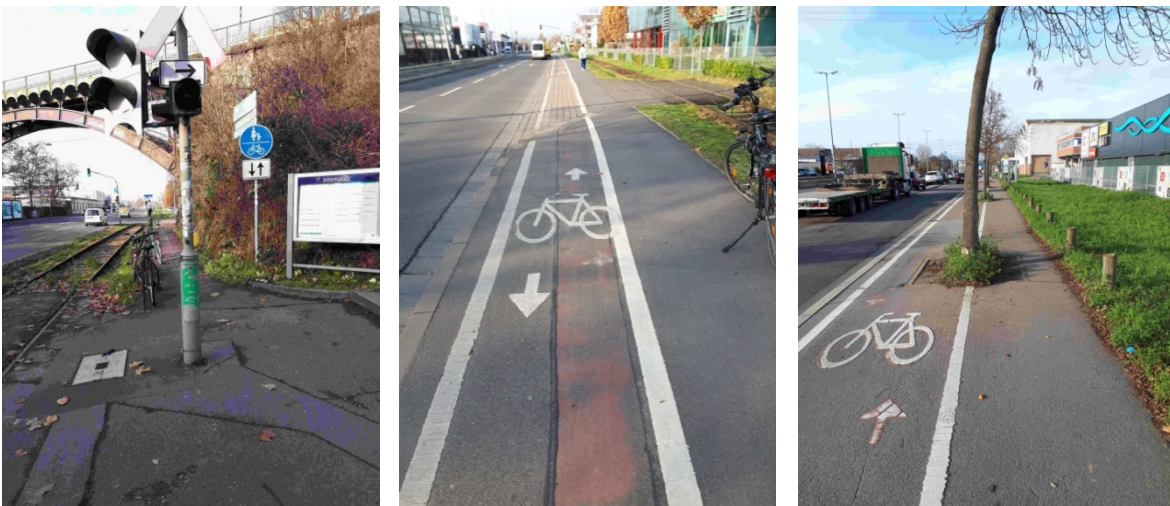
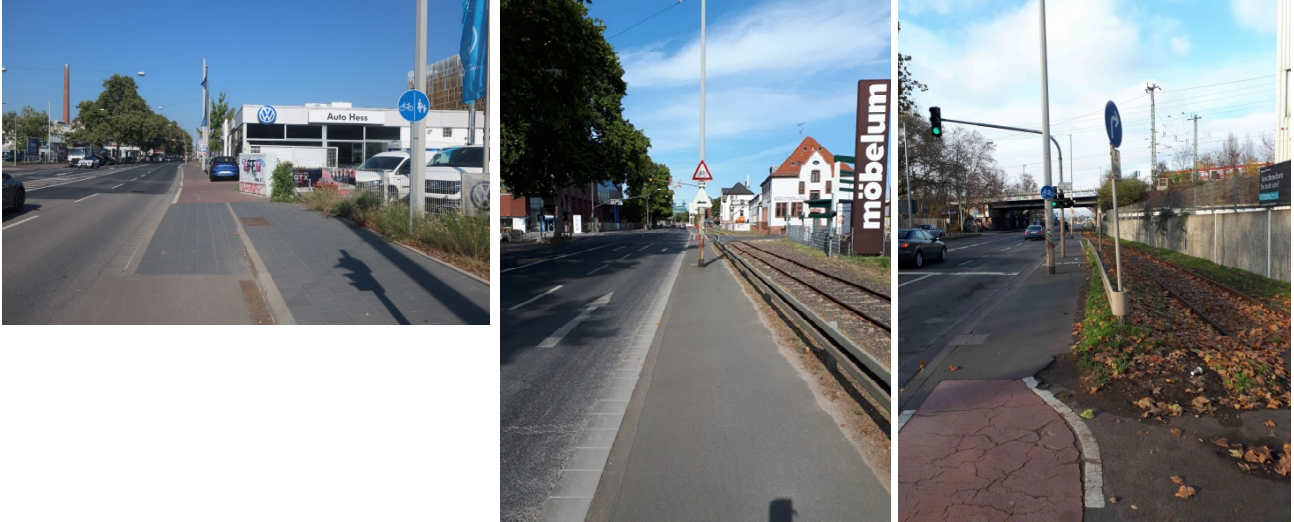
- Die Wegführung von der Unterstrombrücke der Schiersteiner Brücke sollte nach Ende der Bauarbeiten direkt zum Mombacher Kreisel rechts der Abfahrt erfolgen.
- Die Beschilderung und Beleuchtung für die neue direkte Wegführung von der Unterstrombrücke der Schiersteiner Brücke zum Mombacher Kreisel sollte nach Ende der Bauarbeiten dem aktuellen Standard entsprechen.
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

2.2 Rheinallee vom Mombacher Kreisel bis Kreuzung Kaiser-Karl-Ring/Inge-Reitz-Straße

a.) stadtauswärts

Status Verkehrsführung:

Ab der Kreuzung Inge-Reitz-Straße wird der Radfahrende verpflichtend zuerst auf geteiltem Fuß-/Radweg, später kurz vor Möbulum in Alleinnutzung, ab Ampel Nordbahnhof in Mischnutzung mit Fußgängern und ab Werner&Mertz auf geteiltem Fuß-/Radweg bis zum Mombacher Kreisel auf dem Bürgersteig geführt.



Auf Grund der Breite der Rheinallee und wenigen Querungsmöglichkeiten ist der Radweg teilweise bidirektional befahrbar. Dies gilt nach der Beschilderung für den Abschnitt vom Mombacher Kreisel bis zum Abzweig der Auenstraße und von der Einmündung der Zwerchallee bis zum Aufgang zum Nordbahnhof.



Status Beschilderung:

Der Weg ist gut beschildert.

Status Wegqualität:

Die Wege sind asphaltiert bzw. mit Verbundpflaster belegt und weitgehend gut befahrbar. Der Abschnitt unter den Eisenbahnbrücken ist uneben und es müssen Schienen schräg überquert werden. Im nördlichen Abschnitt müssen nicht durch Lochplatten bedeckte Baumscheiben überfahren werden.

Status Markierung:

Die Furten bei Querungen sind teilweise farblich hervorgehoben und die Trennung von Rad- und Fußweg ist ersichtlich. Allerdings sind manche Markierungen verblasst bzw. stadtauswärts fehlen an manchen Einmündungen die farblichen Hervorhebungen und die Kennzeichnung eines bidirektionalen Radwegs.

Status Breite:

Fast auf der gesamten Strecke ist der Weg deutlich zu schmal: knapp 1 m Wegbreiten zwischen Leitplanke und Masten im südlichen Abschnitt, 1,30 m unter der Bahnbrücke im Zweirichtungsverkehr, 1,05 m im Zweirichtungsverkehr vor Werner&Mertz und 55 cm Asphalt bis zur Baumscheibe im nördlichen Abschnitt im Zweirichtungsverkehr.

Status Beleuchtung:

Die Strecke ist durchgehend beleuchtet.

Gefahrstellen:

Gefahrstelle PRIO2: Rheinallee 120-128: Radweg schmal und führt über eine längere Strecke über Baumwurzeln (KE/SO) (lfd. Nr. 1)

Breite des Radwegs zwischen Markierung und Baumeinfassung 55 cm
Lösungsvorschlag: eine Fahrspur für Radweg nutzen
aufgenommen: 27.1.2021 (Michael Gutmann)
an Stadt übergeben: über Radar 7.5.2021
Rückmeldung:
Erledigung:



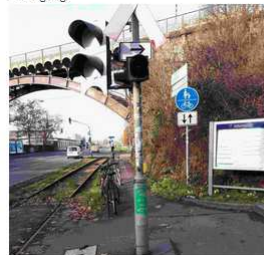
Gefahrstelle PRIO 1 Rheinallee 96: zu enger Zweirichtungsradweg (KE/KU) (lfd. Nr. 4)

zu enger Zweirichtungsradweg auf dem Bürgersteig, Kollisionsgefahr
Lösungsvorschlag: eine Fahrspur für getrennten Radweg nutzen
aufgenommen: 27.1.2021 (Michael Gutmann)
an Stadt übergeben: Radarmeldung 9.5.21
Rückmeldung:
Erledigung:



Gefahrstelle PRIO 1 Rheinallee 94-96: extrem schmaler Weg für Fußgänger und Radfahrer ohne Ausweichmöglichkeit (SG) (lfd. Nr. 3)

zusätzlich behindern am Geländer angebrachte Fahrräder die Durchfahrt
Lösungsvorschlag: eine Fahrspur für getrennten Radweg nutzen
aufgenommen: 27.1.2021 (Michael Gutmann)
an Stadt übergeben: Radarmeldung 9.5.21
Rückmeldung:
Erledigung:



Gefahrstelle PRIO 1 Rheinallee 94: Pfosten mitten im schmalen Radweg (KE/KU) (lfd. Nr. 4b)

Pfosten mitten im schmalen Radweg, Sturzgefahr
Lösungsvorschlag: eine Fahrspur für getrennten Radweg nutzen
aufgenommen: 27.1.2021 (Michael Gutmann)
an Stadt übergeben: Radarmeldung 9.5.21
Rückmeldung:
Erledigung:



Gefahrstelle PRIO 1 Rheinalle 90-94: mehrfach Masten mitten im Radweg ohne Ausweichmöglichkeit (SG) (lfd. Nr. 4)

lichte Weite zwischen Mast und Leitplanke knapp 100 cm
Lösungsvorschlag: eine Fahrspur für getrennten Radweg nutzen
aufgenommen: 27.1.2021 (Michael Gutmann)
an Stadt übergeben: Radarmeldung 9.5.21
Rückmeldung:
Erledigung:



(entnommen dem Gefahrstellenkatalog des MRF https://umap.openstreetmap.de/de/map/qualitatsmangel-und-gefahren-im-mainzer-radverkehr_8343)

Maßnahmen:

- Da fast im gesamten Abschnitt rechts neben dem Fuß- bzw. Radweg ein Gleis verläuft, kann mehr Platz für Fußgänger und Radfahrende nur durch Zuweisung einer der vier Fahrspuren erreicht werden. Die Rheinallee ist zwar stark befahren, aber bereits an der Kreuzung Zwerchallee für die Geradeausrichtung nur einspurig. Vermutlich wird die Rheinachse auch von unerwünschtem Durchgangsverkehr genutzt, um den längeren Weg über den Mainzer Autobahnring zu vermeiden. Eine einspurigen Verkehrsführung von der Kreuzung Inge-Reitz-Straße bis zur Einmündung der Hochstraße und anschließend von der Einmündung der Auenstraße bis zum Mombacher Kreisel in der parallel verlaufenden Zubringerstraße sollte daher zu Gunsten der Fläche für Fußgänger und Radfahrende umgesetzt werden. Durch diese Maßnahme werden die o.g. Gefahrstellen beseitigt.
- Die Ampelschaltung für Fußgänger/Radfahrende an der Kreuzung Auenstraße sollte dahingehend überprüft werden, dass für Radfahrende ein Queren zumindest in einem kurzen Zeitfenster ohne Zwischenhalt möglich ist.
- Es sollte eine bessere Kennzeichnung und Markierung der bidirektional nutzbaren Radwegabschnitte erfolgen.
- Bodengleiche Bordsteinabsenkung an Übergängen Fahrbahn/Bürgersteig, wo noch nicht erfolgt
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

b.) stadteinwärts

Status Verkehrsführung:

Ab dem Mombacher Kreisel wird der Radfahrende zuerst auf dem geteilten Bürgersteig bis vor die Einmündung der Industriestraße in die Rheinallee geführt. Dort beginnt eine Mischnutzung für Fuß- und Radverkehr bis zur Kreuzung Rheinallee/Zwerchallee. Ab dieser Kreuzung bis kurz vor der Kreuzung Rheinallee/Kaiser-Karl-Ring ist der Bürgersteig wieder geteilt. Auf den letzten Metern ab der Bushaltestelle bis zur Kreuzung ist die Wegführung uneinheitlich.



Auf Grund der Breite der Rheinallee und wenigen Querungsmöglichkeiten ist der Radweg teilweise bidirektional befahrbar. Dies gilt nach der Beschilderung zumindest für den Abschnitt von der Einmündung der Zwerchallee bis zum Abzweig der Industriestraße.



Für den Abschnitt von der Kreuzung Kaiser-Karl-Ring bis zum Aufgang zum Nordbahnhof fehlt die Beschilderung, aber Pfeile auf dem Radweg zeigen eine bidirektionale Nutzung bis zum Aufgang zum Nordbahnhofs an. Dies wäre angesichts der Enge des Radwegs auf der gegenüberliegenden Seite auch sinnvoll.



Status Beschilderung:

Der Weg ist gut beschildert.

Status Wegqualität:

Die Wege sind asphaltiert bzw. mit Verbundpflaster belegt und weitgehend gut befahrbar. Ein kurzer Abschnitt am Autohaus Scheer ist durch Wurzelanhebungen sehr schlecht. An gleicher Stelle muss ggf. eine nicht durch Lochplatten bedeckte Baumscheibe überfahren werden.

Status Markierung:

Die Furten bei Querungen sind farblich hervorgehoben und die Trennung von Rad- und Fußweg ist ersichtlich. Allerdings sind manche Markierungen verblasst.

Status Breite:

Auf dem Abschnitt vom Mombacher Kreisel bis zur Kreuzung Rheinallee/Zwerchallee ist die Wegbreite ausreichend. Danach bis zur Werkseinfahrt Schott ist die Wegbreite für bidirektionale Nutzung deutlich zu schmal. Vor dem Autohaus Scheer verengen eine Litfaßsäule und parkende Fahrzeuge auf dem Bürgersteig die nutzbare Breite. An der Kreuzung Rheinallee/Zwerchallee ist der Bürgersteig unzulässig schmal und durch einen mittigen Mast blockiert.

Status Beleuchtung:

Die Strecke ist durchgehend beleuchtet.

Gefahrstellen:

Gefahrstelle PRIO 2 Rheinallee 88: Radweg durch Wurzeln und Baumscheiben in schlechtem Zustand (SO) (Ifd. Nr. 5)

Baumscheiben und Wurzeln engen den Radweg ein bzw. provozieren Stürze wegen Unebenheit
Lösungsvorschlag: Hindernisse beseitigen und Radweg renovieren
aufgenommen: 27.1.2021 (Michael Gutmann)
an Stadt übergeben: Radarmeldung 9.5.21
Rückmeldung:

Erledigung:



Gefahrstelle PRIO 1 Rheinallee 139?: Pfohlen mitten im schmalen Radweg mit fehlender Ausweichmöglichkeit (SG) (Ifd. Nr. 6)

der Pfohlen steht mitten im Radweg, kann wegen seitlicher Schienen und Fahrbahn nicht leicht umfahren werden und versperrt zusätzlich die Sicht auf die Kreuzung
Lösungsvorschlag: eine Fahrspur für getrennten Radweg nutzen

aufgenommen: 27.1.2021 (Michael Gutmann)
an Stadt übergeben: vgl. Radarmeldung 2021-35919
Rückmeldung:



(entnommen dem Gefahrstellenkataster des MRF https://umap.openstreetmap.de/de/map/qualitaetsmangel-und-gefahren-im-mainzer-radverkehr_8343)

Maßnahmen:

- Vgl. Richtung stadtauswärts: Da vor allem zwischen der Kreuzung Zwerchallee und der Kreuzung Kaiser-Karl-Ring der Bürgersteig abschnittsweise zu schmal ist und nicht rechts des heutigen Fahrwegs erweitert werden kann, kann mehr Platz für Fußgänger und Radfahrende nur durch Zuweisung einer der vier Fahrspuren erreicht werden. Die Rheinallee ist zwar stark befahren, aber bereits an der Einmündung Industriestraße nur einspurig. Vermutlich wird die Rheinachse auch von unerwünschtem Durchgangsverkehr genutzt, um den längeren Weg über den Mainzer Autobahnring zu vermeiden. Eine einspurige Verkehrsführung von der Kreuzung Zwerchallee bis zur Kreuzung Kaiser-Karl-Ring sollte daher zu Gunsten der Fläche für Fußgänger und Radfahrende umgesetzt werden. Durch diese Maßnahme werden die o.g. Gefahrstellen beseitigt.
- Vgl. Richtung stadtauswärts: Es sollte eine bessere Kennzeichnung und Markierung der bidirektional nutzbaren Radwegabschnitte erfolgen.
- Bodengleiche Bordsteinabsenkung an Übergängen Fahrbahn/Bürgersteig, wo noch nicht erfolgt
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

2.3 Rheinallee von Kreuzung Kaiser-Karl-Ring/Inge-Reitz-Straße bis Theodor-Heuss-Brücke

a.) stadtauswärts

Status Verkehrsführung:

Der Bürgersteig mit Radfahrende frei entlang dem Rathaus und der Rheingoldhalle endet vor dem Hotel Hilton. Dort muss der Radfahrende entweder auf die Fahrbahn wechseln (Fortsetzung der dunkelblauen Mapathonroute oder im Schrittempo den Uferweg nutzen (graugrüne Mapathonroute). Auf dieser Seite der Peter-Altmeier-Allee können Radfahrende den kurzen Abschnitt der Busspur nicht nutzen.



Ab der Kreuzung Rheinallee/Kaiserstraße bis zum Ende dieses Abschnitts an der Kreuzung Inge-Reitz-Straße steht ein nicht benutzungspflichtiger Radweg neben der Rheinallee zur Verfügung. An dieser Kreuzung ist auch ein Wechsel zwischen der dunkelblauen Mapathonroute (Rheinachse) und der graugrünen Mapathonroute (Rheinradweg) möglich. Allerdings ist der Zugang nur tlw. über den Bürgersteig bzw. die Busbucht möglich.



Status Beschilderung:

Am Hotel Hilton wird der Radfahrende im Schrittempo auf den Rheinradweg geführt. Ein Hinweis für schnelle Radfahrende, die Peter-Altmeier-Allee und die Rheinallee für die Fahrt nach Norden zu nutzen, fehlt.

An der Kreuzung Rheinallee/Kaiserstraße fehlt jegliche Beschilderung: weder ein Hinweis auf den nicht Benutzungspflichtigen Radweg seitlich der Rheinallee noch ein Hinweis auf den Wechsel zum Rheinradweg entlang dem Ufer.

Die Beschilderung setzt erst wieder an der Kreuzung Inge-Reitz-Straße ein.

Status Wegqualität:

Die Wegequalität in diesem Abschnitt ist sehr unterschiedlich. Neben Asphalt vom Rathaus bis zur Kreuzung Rheinallee/Kaiserstraße, sehr holprigem Asphalt und Verbundstein von der Kreuzung Rheinallee/Kaiserstraße bis zur Kreuzung Rheinallee/Am Zollhafen bis hin zu neuem Verbundpflaster entlang dem Neubaugebiet am Zollhafen.

Status Markierung:

Der nicht Benutzungspflichtige Radweg entlang der Rheinallee ist im Abschnitt Kreuzung Rheinallee/Kaiserstraße bis zur Kreuzung Rheinallee/Am Zollhafen nur noch schwach markiert und teilweise nicht mehr erkennbar. An den Kreuzungen Rheinallee/Frauenlobstraße und Rheinallee/Am Zollhafen fehlen die rot markierten Furten und gelben Warnampeln für Rechtsabbieger.

Auf der Rheinstraße sollten Fahrradpiktogramme auf der rechten Fahrspur anzeigen, dass die Straße auch von Radfahrenden genutzt werden darf.

Status Breite:

Der nicht Benutzungspflichtige Radweg entlang der Rheinallee ist anfangs 1,20 m breit und könnte bei sich weitendem Bürgersteig Richtung Kreuzung Rheinallee/Frauenlobstraße verbreitert werden. Ab der Rheinallee/Am Zollhafen weist der nicht Benutzungspflichtige Radweg eine gute Breite von 1,60 m auf.

Status Beleuchtung:

Der gesamte Abschnitt ist beleuchtet.

Gefahrstellen:

-

Maßnahmen:

- Die fehlende Beschilderung und die Markierungen sollte ergänzt bzw. aufgefrischt werden.
- Im Abschnitt von der Kreuzung Rheinallee/Kaiserstraße bis zur Kreuzung Rheinallee/Am Zollhafen sollte der nicht Benutzungspflichtige Radweg saniert werden. An der Kreuzung Rheinallee/Kaiserstraße sollte bis zum Beginn des Radwegs eine Busspur angelegt werden, damit der Übergang vom Rheinradweg auf den Radweg entlang der Rheinallee abseits des fließenden Verkehrs und unter Vermeidung des Bürgersteigs erfolgen kann.
- Bodengleiche Bordsteinabsenkung an Übergängen Fahrbahn/Bürgersteig, wo noch nicht erfolgt
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

b.) stadteinwärts

Status Verkehrsführung:

Auch stadteinwärts führt ein nicht benutzungspflichtiger Radweg von der Kreuzung Rheinallee/Kaiser-Karl-Ring die Rheinallee entlang bis zur Kreuzung Rheinallee/Kaiserstraße. Von dort wird der Radfahrende teils auf dem geteilten Bürgersteig und teils auf der neu eingerichteten Busspur bis zur Kreuzung Rheinstraße/Quintinstraße geführt.



Status Beschilderung:

An den Kreuzungen Rheinallee/Kaiser-Karl-Ring, Rheinallee/Kaiserstraße und am ampelgesicherten Übergang über den Brückenplatz fehlt die Beschilderung.

Die Beschilderung an der Abzweigung Große Bleiche ist für Autofahrer verwirrend, da auf den ersten Blick nicht ersichtlich ist, dass das Überholverbot von Zweiradfahrenden nur für Abbieger gilt. Freilaufende Rechtsabbiegespuren neben Radwegen sollten generell abgeschafft werden, da sie Autofahrer zu beschleunigtem Abbiegen ermutigen (vgl. nachstehende Gefahrstelle Kreuzung Rheinallee).



Status Wegqualität:

Die Wegequalität in diesem Abschnitt ist sehr unterschiedlich. Verbundpflaster und Asphalt wechseln sich ab. An den Einmündung Goethestraße und Neckarstraße sind die Bordsteinabsenkungen so vertieft, dass kein guter Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg besteht.

Status Markierung:

Der nicht benutzungspflichtige Radweg entlang der Rheinallee ist weitgehend gut mit rot markierten Furten versehen. Abschnittsweise ist eine Auffrischung der Markierung erforderlich.

Auf der Rheinstraße sollten Fahrradpiktogramme auf der rechten Fahrspur anzeigen, dass die Straße auch von Radfahrenden genutzt werden darf.

Status Breite:

Die Breite des nicht benutzungspflichtigen Radwegs ist zwar mit 1,30 m weitgehend ausreichend, allerdings verengen Baumscheiben und parkende PKW die nutzbare Breite. Da der Bürgersteig sehr breit ist, kann der Radstreifen in einigen kritischen Abschnitten (zwischen Einmündung Moselstraße und um Einmündung Lahnstraße sowie zwischen Kreuzung Josefstraße und Kreuzung Kaiserstraße) einen Sicherheitsabstand in Richtung Hauswände versetzt werden. An der Unterführung Grüne Brücke ist der Radweg 1,10 m schmal.



Status Beleuchtung:

Der gesamte Abschnitt ist beleuchtet.

Gefahrstellen:

Gefahrstelle PRIO 2 Rheinalle 57: starke Unebenheit bei Querung Neckarstraße (SO) (Ifd. Nr. 8)

starke Unebenheit bei Querung Neckarstraße durch tiefe Absenkung des Straßenrands
Lösungsvorschlag: Sanierung
aufgenommen: 3.3.2021 (Michael Gutmann)
an Stadt übergeben: Radarmeldung 9.5.21
Rückmeldung: [Datum] [Text der Rückmeldung]
Erfeldigung:



Neu aufgenommen wird der Übergang über die Kaiserstraße von der Rheinallee kommend stadteinwärts. Dieser Übergang ist zwar mit einer rot markierten Furt seit kurzem farblich hervorgehoben, aber die freilaufende Rechtsabbiegerspur (wegen gleichzeitiger Grünphase für Rechtsabbieger und Fußgänger/Radfahrende) verleitet Kraftfahrzeugfahrer zum beschleunigten Abbiegen statt zum Verlangsamen. Die Ampelschaltung sollte geändert (getrennte Grünphasen) bzw. der freilaufende Rechtsabbiegerspur zurückgebaut und der Bürgersteig verbreitert werden.



Das Befahren der Rheinallee ist wegen des hohen Verkehrsaufkommens einschließlich LKW und Bussen als gefährlich anzusehen. Entsprechend bedeutsam ist der nicht benutzungspflichtige Radweg parallel zur Rheinallee.

Maßnahmen:

- Die fehlende Beschilderung und die Markierungen sollten ergänzt bzw. aufgefrischt werden.
- Mindestens im Abschnitt zwischen Einmündung Moselstraße und Einmündung Lahnstraße sowie zwischen Kreuzung Josefstraße und Kreuzung Kaiserstraße sollte der nicht benutzungspflichtige Radweg saniert und ein Sicherheitsstreifen zu den parkenden Fahrzeugen markiert werden.
- Die freilaufende Rechtsabbiegerspur an der Kreuzung Kaiserstraße sollte aufgehoben werden.
- Die freilaufende Rechtsabbiegerspur an der Abzweigung Große Bleiche sollte in eine Busspur umgewandelt werden.
- Bodengleiche Bordsteinabsenkung an Übergängen Fahrbahn/Bürgersteig, wo noch nicht erfolgt bzw. wie bei der Querung Neckarstraße unzureichend ausgeführt
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

2.4 Theodor-Heuss-Brücke bis Kreuzung Rheinstraße/Weisenauer Straße/Salvatorstraße

a.) stadtauswärts

Status Verkehrsführung:

Die Umweltspur, die von der Rheinallee kommend neu in der Peter-Altmeier-Allee eingerichtet wurde, endet an der Kreuzung Rheinstraße/Quintinsstraße abrupt. Es findet sich kein Hinweisschild für Radfahrende: weder in Richtung Innenstadt noch weiter auf der Rheinstraße. Die Ampel ist nur für Fußgänger vorgesehen. Eine Überleitung auf die Fahrbahn ist nicht vorgesehen. Es kommt zu Konflikten mit Bussen, da diese bei Rot freie Fahrt zum Rechtsabbiegen erhalten.



Von Mainz-Kastel über die südliche Rampe kommend ist die Busspur auf der gegenüber liegenden Straßenseite gut über den Ampel-gesicherten Übergang zwischen Hilton und Karmeliterkloster erreichbar. Allerdings fehlt die Beschilderung, dass der Bürgersteig bis zur Ampel durch Radfahrende genutzt werden darf und das Schild, das die Nutzbarkeit der Busspur für Radfahrende anzeigt, ist für Ortsfremde auf der anderen Seite des Brückenplatzes schwer zu finden, da es erst nach der Einmündung der Karmeliterstraße aufgestellt ist.



An der Kreuzung Rheinstraße/Quintinsstraße bietet sich an, weiter die Rheinstraße zu befahren, da dort Tempo 30 gilt. Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens einschließlich LKW und Bussen kommt diese Strecke jedoch nur für erfahrene und mutige Radfahrende in Betracht. Unsichere Radfahrende müssen daher bereits vor Beginn der Busspur am Kaisertor, jedoch spätestens am Ampel-gesicherten Übergang zwischen Karmeliterkloster und Hilton auf den Rheinferradweg verwiesen werden.

Eine Alternativroute zur Rheinstraße ab dem Abzweig Quintinsstraße innenstadtseitig ist nicht realisierbar, da keine parallelen Straßen oder Gassen existieren, die befahren werden könnten.

Wer es deshalb geschafft hat, auf die Rheinstraße zu kommen, kann auf Grund Tempo 30 auf der Rheinstraße im Verkehr mitschwimmen bis zur Kreuzung Rheinstraße/Weisenauer Straße/Salvatorstraße.

An dieser Kreuzung endet die Tempo 30-Zone, so dass ein Wechsel auf den Bürgersteig auf Grund des höheren Tempos und starken Verkehrs incl. LKW und Bussen nötig ist. Die Nutzung des Bürgersteigs ist für Radfahrende freigegeben. Allerdings erfordert der Wechsel entweder einen Spurwechsel auf der Fahrbahn oder ein Abbiegen in die Salvatorstraße mit sofortigem Übergang auf den Bürgersteig an der Fußgängerampel in der Salvatorstraße.



Status Beschilderung:

Auf dem gesamten Streckenabschnitt findet sich keine Beschilderung für Radfahrende.

Am Ende der südlichen Brückenrampe fehlt die Beschilderung, wie Radfahrende aus Mainz-Kastel weiterfahren sollen.

An der Kreuzung Rheinstraße/Quintinstraße fehlt die Beschilderung, wie Radfahrende weiter Richtung Weisenau/Laubenheim fahren sollen.

Status Wegqualität:

Busspur und Rheinstraße sind gut befahrbar.

Status Markierung:

Auf dem gesamten Streckenabschnitt findet sich keine Markierung für Radfahrende.

An der Kreuzung Rheinstraße/Quintinstraße fehlt eine Standplatzmarkierung für eine Geradeaus- und die Abbiegespur, die Autofahrern anzeigt, dass Radfahrende von der Busspur auf die Fahrbahn wechseln.

Im weiteren Verlauf der Rheinstraße sollten Fahrradpiktogramme auf der rechten Fahrspur anzeigen, dass die Straße auch von Radfahrenden genutzt werden darf.

An der Kreuzung Rheinstraße/Weisenauer Straße/Salvatorstraße sollte eine Furtmarkierung den Übergang der Radfahrende auf den Bürgersteig anzeigen.

Status Breite:

Busspur und Rheinstraße sind breit genug für Radfahrende, erlauben jedoch eine Überholung durch Busse und PKW mit Mindestabstand nur nach Spurwechsel. Langsame Radfahrende behindern daher den Kraftfahrzeugverkehr.

Status Beleuchtung:

Der gesamte Abschnitt ist beleuchtet.

Gefahrstellen:

Der Übergang von der Straße auf den Bürgersteig an der Kreuzung Rheinstraße/Weisenauer Straße/Salvatorstraße ist wegen der freilaufenden Rechtsabbiegerspur gefährlich. Eine Furtmarkierung muss den Kraftfahrzeugfahrern den Übergang der Radfahrende auf den Bürgersteig anzeigen.

Das Befahren der Rheinstraße ist wegen des hohen Verkehrsaufkommens einschließlich LKW und Bussen als gefährlich anzusehen. Entsprechend bedeutsam ist eine komfortable Nutzung des Rheinuferes durch Radfahrende in diesem Abschnitt.

Maßnahmen:

- Die fehlende Beschilderung und die Markierungen sollte ergänzt bzw. aufgefrischt werden.
- An der Kreuzung Rheinstraße/Quintinstraße sollte ein Standplatz für Radfahrende markiert werden, der Autofahrern anzeigt, dass Radfahrende von der Busspur auf die Fahrbahn wechseln und abbiegenden Bussen freie Fahrt ermöglicht.
- An der Kreuzung Rheinstraße/Weisenauer Straße/Salvatorstraße sollte eine Furtmarkierung aufgebracht werden, die den Übergang der Radfahrende auf den Bürgersteig anzeigt.
- Bodengleiche Bordsteinabsenkung an Übergängen Fahrbahn/Bürgersteig, wo noch nicht erfolgt
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

b.) stadteinwärts

Status Verkehrsführung:

Das Befahren der Weisener Straße ist wegen Tempo 50 in Verbindung mit hohem Verkehrsaufkommen und Bus-/LKW-Verkehr für Radfahrende ausgeschlossen.

Das Befahren des Bürgersteigs neben der Weisener Straße rheinseitig ist nicht möglich, da es keinen ausreichend breiten und durchgängigen Bürgersteig gibt. Das Befahren der Busspur ist Radfahrenden erlaubt, jedoch ist unklar, wo Radfahrende auf diese verwiesen werden. Das Befahren des Bürgersteigs neben der Weisener Straße stadtseitig (d.h. gegen die Fahrtrichtung) ist bis auf ein kurzes letztes Stück nicht gestattet.

Radfahrende aus der stadtseitigen Weisener Straße (und aus der Oberstadt über die Salvatorstraße kommend) werden an der Kreuzung Rheinstraße/Weisener Straße/Salvatorstraße auf den engen gegenüberliegenden Bürgersteig verwiesen und entlang DB Cargo bis zur Kreuzung Dagobertstraße auf dem Bürgersteig im Mischbetrieb mit Fußgängern geführt. Dort endet der kombinierte Fuß-/Radweg für Radfahrende abrupt ohne weitere Wegführung.



Wer es geschafft hat, auf die Rheinstraße zu kommen, kann auf Grund Tempo 30 auf der Rheinstraße im Verkehr mitschwimmen bis zur Kreuzung Rheinstraße/Am Rathaus. Dort können Radfahrende erneut auf den Bürgersteig im Mischbetrieb mit Fußgängern wechseln. Wenige Meter weiter verengt sich der Bürgersteig neben dem Rathaus erheblich.



Nach dem Abzweig in das Parkhaus können Radfahrende weiterhin den Bürgersteig mitnutzen. An der Auffahrt zum Hotel Hilton endet die Mischnutzung bzw. es erfolgt kein erneuter Hinweis auf die Mischnutzung des Bürgersteigs.



Status Beschilderung:

Wegweiser sind auf diesem Streckenabschnitt nicht zu finden.

Die Abschnitte von der Kreuzung Rheinstraße/Weisenauer Straße/Salvatorstraße bis zur Kreuzung Dagobertstraße und von der Kreuzung Rheinstraße/Am Rathaus bis zur Auffahrt zum Hotel Hilton sind beschildert mit VZ 240 gemeinsamer Geh-/Radweg. An der Auffahrt zum Hotel Hilton fehlt der erneute Hinweis auf die Mischnutzung des Bürgersteigs durch Fußgänger und Radfahrende. Wegweiser am Hotel Hilton für die Verkehrsführung Richtung Innenstadt, Wiesbaden und Neustadt fehlen.

Status Wegqualität:

Bürgersteig und Rheinstraße weisen einen gut befahrbaren Belag auf.

Status Markierung:

Markierungen für Radfahrende sind auf diesem Streckenabschnitt nicht zu finden.

Status Breite:

Die Fahrspur auf der Rheinstraße ist breit genug für Radfahrende, erlaubt jedoch eine Überholung durch Busse und PKW mit Mindestabstand nur nach Spurwechsel. Langsame Radfahrende behindern daher den Kraftfahrzeugverkehr.

Der Gehweg im Abschnitt Kreuzung Rheinstraße/Weisenauer Straße/Salvatorstraße bis zur Kreuzung Dagobertstraße ist für eine Mischnutzung unzulässig schmal. An der Kreuzung Rheinstraße/Weisenauer Straße/Salvatorstraße ist der Bürgersteig auf der Rheinseite der Rheinstraße an der Ampel zwischen 1,10 m und 2,20 m breit. Diese Aufstellfläche ist insbesondere bei Veranstaltungen im Volks- und Stadtpark überfüllt, so dass Radfahrende keine Möglichkeit haben, auf den Bürgersteig auffahren zu können.



Der Gehweg vor DB Cargo ist an der Haltestelle Stadtpark für eine Mischnutzung unzulässig schmal.



Der Gehweg im Abschnitt Kreuzung Rheinstraße/Am Rathaus bis zur Südrampe der Theodor Heuss Brücke verengt sich neben dem Rathaus auf 1,30 m.

Status Beleuchtung:

Der gesamte Abschnitt ist beleuchtet.

Gefahrstellen:

Die zu geringe Breite des rheinseitigen Bürgersteigs an der Kreuzung Rheinstraße/Weisenauer Straße/Salvatorstraße ist bereits als Gefahrstelle im Gefahrstellenkataster eingetragen (Ifd. Nr. 19). Der nachstehend nochmals beschriebene Verbesserungsvorschlag wurde nicht aufgegriffen und auf eine langfristige Lösung verwiesen. Da nur Markierungsarbeiten erforderlich sind, wird der Lösungsvorschlag nachstehend nochmals dokumentiert.

**Gefahrstelle Prio1 Einmündung
Salvatorstr. in Rheinstr.: schmaler
Gehweg mit wartenden Fußgängern kann
Radfahrer nicht aufnehmen (KE) (Ifd. Nr.
19)**

schmaler Gehweg und wartende Fußgänger lassen Nutzung des Bürgersteigs an der Rheinstr. für Radfahrer aus der Salvatorstr. nicht zu. Radfahrer müssen auf die stark befahrene Rheinstr. ohne Schutzstreifen o.ä. ausweichen
Lösungsvorschlag: bis zur nächsten Ampel Busspur fortsetzen und auch für Radfahrer freigeben
aufgenommen: 20.2.2021 (Michael Gutmann)
an Stadt übergeben: Radarmeldung 11.5.21
Rückmeldung: 17.5.21 Aus unserer Sicht ist hier eine umfangreiche Überplanung notwendig. Evtl. müssen private Flächen angekauft und mit privaten Eigentümern abgestimmt werden. Das Projekt ist langfristig umzusetzen.
Erledigung:



(entnommen dem Gefahrstellenkataster des MRF https://umap.openstreetmap.de/de/map/qualitatsmangel-und-gefahren-im-mainzer-radverkehr_8343)

Maßnahmen:

- Die aus Weisenau kommende Busspur sollte an der Kreuzung Rheinstraße/Weisenauer Straße/Salvatorstraße bis zum Abzweig An der Nikolausschanze verlängert und für Radfahrende zugelassen werden. Radfahrende sollten am Abzweig An der Nikolausschanze entweder auf der Rheinstraße bleiben oder rechts über die Straße An der Nikolausschanze und den Weg Am Winterhafen zum Rheinferradweg gelangen können.
- Die Nutzungspflicht des gemischten Radwegs bis zur Kreuzung Dagobertstr. sollte abgeschafft werden.
- Die fehlende Beschilderung am Hotel Hilton und die fehlende rote Furtmarkierung mit Fahrradpiktogramm an der Einfahrt zum Parkhaus und der Auffahrt zum Hotel Hilton sollte ergänzt werden.
- Bodengleiche Bordsteinabsenkung an Übergängen Fahrbahn/Bürgersteig, wo noch nicht erfolgt
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

2.5 Kreuzung Rheinstraße/Weisenauer Straße/Salvatorstraße bis Weisenau Kreuzung Wormser Straße/Hohlstraße und Lückenschluss Weisenau - Großberg

a.) stadtauswärts

Status Verkehrsführung:

Radfahrende in Richtung Weisenau und Laubenheim werden an der Kreuzung Rheinstraße/Weisenauer Straße/Salvatorstraße auf den Bürgersteig verwiesen, da an dieser Kreuzung die Tempo 30-Zone endet und die hier beginnende Weisenauer Straße stark durch PKW, Busse und LKW befahren ist. Die Nutzung des Bürgersteigs ist für Radfahrende freigegeben.



Der Bürgersteig kann auf dem gesamten Abschnitt bis zur Kreuzung Wormser Straße/Hohlstraße befahren werden.

Kurz vor der Südbrücke kann eine Rampe für den Aufstieg zur Südbrücke nach Gustavsburg genutzt werden.

Status Beschilderung:

Auf dem gesamten Abschnitt fehlt jegliche Beschilderung.

Status Wegqualität:

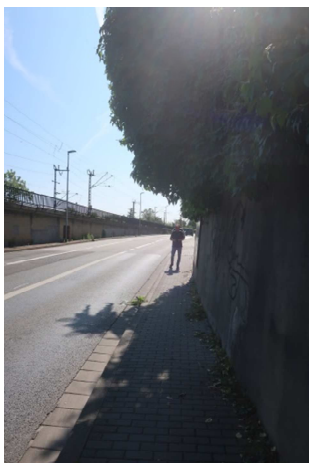
Die Oberfläche des Bürgersteigs ist ausreichend gut befahrbar.

Status Markierung:

Auf dem gesamten Abschnitt fehlt jegliche Markierung.

Status Breite:

Der Bürgersteig ist nahezu durchgängig zu schmal. An der engsten Stelle wurden 70 cm gemessen.



Status Beleuchtung:

Der gesamte Abschnitt ist beleuchtet.

Gefahrstellen:

- Kombiniertes Fuß-/Radweg entlang der Gleise zwischen Rampe Südbrücke/runder Festungsturm



Die Einmündung dieses Fuß-/Radwegs (rote Pfeile) in die Weisenauer Straße ist einerseits so eng und gefährlich und der Weg andererseits nicht erforderlich, da eine breite Rampe von der Eisenbahnbrücke zur Weisenauer Straße führt (grüner Pfeil). Dieser Weg sollte daher für Radfahrende gesperrt werden.

- Haltestellenschild Haltestelle Favorite Parkhotel

Das Haltestellenschild schränkt den sowieso schon schmalen Bürgersteig zusätzlich ein und könnte leicht seitlich versetzt werden.



- Umfahrung Brückenpfeiler Bahnüberführung

Die Leitplanken stellen insbesondere nachts bei schlechterer Sicht ein Hindernis mit erheblichem Verletzungsrisiko dar. Die Enden könnten ohne Funktionsverlust nach innen gebogen werden.



- Einmündung Karl-Weiser-Straße und Stephan-Karl-Michel-Straße

An der erstgenannten breiten Einmündung sollte ein Zebrastreifen bzw. eine Furtmarkierung für Radfahrende aufgebracht werden.



An der zweitgenannten Einmündung sollte ebenfalls eine Markierung des Übergangs erfolgen.

Maßnahmen:

- Da der Bürgersteig rund um die Einmündung der Hohlstraße in die Wormser Straße besonders schmal ist, sollten Radfahrende in Mischnutzung durch die Langgasse, Mittelgasse, Tanzplatz und Mönchstraße abseits der Hauptverkehrsstraße geführt werden. Der Übergang über die Hohlstraße mitten in der Kurve sollte durch eine rote Furt und Beschilderung für die Kfz mit VZ 138 (Achtung Radfahrende kreuzen) oder durch eine Bedarfsampel gesichert werden.
- Der Bürgersteig entlang der Weisenauer Straße/Wormser Straße lässt sich verbreitern, wenn die derzeitige Aufteilung der Weisenauer Straße für Kfz, Bus und Fußgänger/Radfahrende geändert wird. Dies wird im Folgeabschnitt b.) stadteinwärts ausgeführt, da für diese Verkehrsrichtung derzeit überhaupt keine Fahrmöglichkeit für Radfahrende besteht.
- Bodengleiche Bordsteinabsenkung an Übergängen Fahrbahn/Bürgersteig, wo noch nicht erfolgt
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

b.) stadteinwärts

Status Verkehrsführung:

Radfahrende könnten in diesem Abschnitt nur auf der Straße fahren. Dies ist angesichts Tempo 50 und starker Verkehrsbelastung durch Kfz, Bus und LKW äußerst gefährlich. Eine Nutzung des Bürgersteigs in Gegenrichtung ist nicht gestattet und wegen der geringen Breite und fehlenden Markierungen ebenfalls äußerst gefährlich.

Status Beschilderung:

Entfällt, da Radfahrenden kein Weg angeboten wird.

Status Wegqualität:

Entfällt, da Radfahrenden kein Weg angeboten wird.

Status Markierung:

Entfällt, da Radfahrenden kein Weg angeboten wird.

Status Breite:

Entfällt, da Radfahrenden kein Weg angeboten wird.

Status Beleuchtung:

Entfällt, da Radfahrenden kein Weg angeboten wird.

Gefahrstellen:

Die Nutzung der Wormser Straße und der Weisenauer Straße ist wegen der starken Verkehrsbelastung durch Kfz, Bus und LKW gefährlich. Eine widerrechtliche Nutzung des stadseitigen Radwegs gegen die Fahrtrichtung ist wegen der Engstellen und Einmündungen äußerst gefährlich und hat zu Unfällen geführt.

Maßnahmen:

- Die Aufteilung der Weisenauer Straße und Wormser Straße für Kfz, Bus und Fußgänger/Radfahrende sollte geändert werden.

Sofern die Busspur entfällt und der teilweise vorhandene, aber nicht nutzbare rheinseitige Bürgersteig dem stadseitigen Bürgersteig zugeschlagen wird, kann der Bürgersteig stadtauswärts bis auf wenige Engstellen (insb. Bahnunterführung) so breit ausgelegt sein, dass ein Zweirichtungsbetrieb für Radfahrende und Fußgänger auf dem Bürgersteig möglich ist. An der Engstelle Bahnunterführung muss eine Sensor-gesteuerte Rad-Ampelschaltung den Gegenverkehr regeln.



- Da die Busspur auf Grund der häufigen Staus auf dieser Strecke nicht ersatzlos entfallen kann, müsste die Ampel an der Einmündung Hohlstraße in Weisenau als verkehrabhängig gesteuerte Pfortnerampel dafür sorgen, dass Busse nahezu ungehindert die Strecke bis zur Kreuzung Rheinstraße/Weisenauer Straße/Salvatorstraße befahren können, indem andere Kfz nur in dem Umfang durchgelassen werden, dass die Strecke ohne Rückstau an den kritischen Kreuzungen Dr.-Friedrich-Kirchhoff-Straße, Hohlstraße, Stefan-Karl-Michel-Straße und Einmündung in die Rheinstraße befahren werden kann. Für Pendler stehen

ausreichend Bahn- und Stadtbusverbindungen auf dieser Fahrtroute Richtung Innenstadt zur Verfügung. Durchgangsverkehr ist auf dieser Strecke sicherlich nicht gewünscht. Ergänzend könnte neben der B9 im Bereich Dammweg/Rheinstraße ein P+R-Parkplatz mit z.B. Express-Busanbindung zur Innenstadt eingerichtet werden.

Die Notwendigkeit, die Weisenauer Straße stadteinwärts auch für Radfahrende nutzbar zu machen ergibt sich aus folgenden Gründen: Der Rheinuferweg ist stark auch von Fußgängern frequentiert und zu schmal für eine bidirektionale Nutzung durch Fußgänger, Jogger und Radfahrende – mithin ist eine Entlastungsstrecke für die aus Laubenheim und Weisenau kommenden Radfahrenden erforderlich. Hinzu kommt, dass bei Hochwasser die Unterfahmung der Südbrücke gesperrt ist und dann für Radfahrende keine Ausweichstrecke existiert.

- Bodengleiche Bordsteinabsenkung an Übergängen Fahrbahn/Bürgersteig, wo noch nicht erfolgt
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

2.6 Weisenau Kreuzung Hohlstraße bis Laubenheim Kreuzung K13 (Unterführung Bahnlinie) und Anbindung Ginsheim

a.) stadtauswärts

Status Verkehrsführung:

Radfahrende in Richtung Laubenheim werden an der Kreuzung Wormser Straße/Hohlstraße auf den Bürgersteig verwiesen. Die Nutzung des Bürgersteigs ist für Radfahrende freigegeben. Die Wormser Straße ist sehr stark durch PKW, Busse und LKW befahren.



Am Ende der Wormser Straße endet auch der Bürgersteig und es verbleibt ein schmaler Weg entlang der Abfahrt nach Laubenheim, der sich nach der Kurve wieder zum Bürgersteig weitet. Dieser Bürgersteig endet an der Einmündung der Abfahrt von der B9/Autobahn nach Laubenheim. Diese Einmündung muss überquert werden. Danach ist der Bürgersteig nicht für Radfahrende freigegeben, so dass man ohne Absenkung auf die Straße gezwungen wird, bei der an dieser Stelle zuerst 70 km/h und dann 50 km/h und erst nach dem Orts- eingang Laubenheim 30 km/h erlaubt ist. Innerhalb von Laubenheim ist der Bürgersteig nicht für Radfahrende freigegeben, so dass man weiterhin die Straße nutzen muss. Diese ist wechselseitig durch parkende Fahrzeuge eingengt, schmal und als Durchgangsstraße nach Bodenheim recht stark befahren. Mithin ist die Nutzung dieser Straße für Radfahrende gefährlich.



Status Beschilderung:

An der Haltestelle Zur alten Portland findet sich ein Wegweiser, der einerseits nach Laubenheim und andererseits nach Weisenau weist. Vor dem Ortseingang von Laubenheim findet sich zwei Mal eine Beschilderung, die nach Ginsheim, Laubenheim und in die Innenstadt weist.



Status Wegqualität:

Die Oberfläche des Bürgersteigs ist bis zum Beginn des 4-spurigen Ausbaus ausreichend gut befahrbar. Die Oberfläche entlang des Abzweigs von der B9 nach Laubenheim ist in einem desolaten Zustand. Die Fahrbahn nach Ende des Abzweigs bis in die Ortsmitte Laubenheim ist wieder gut befahrbar.



Status Markierung:

Auf dem gesamten Abschnitt fehlt jegliche Markierung. Insbesondere sind alle Ausfahrten, Einmündungen und Übergänge nicht markiert. Auf der Oppenheimer Straße wären Fahrradpiktogramme sinnvoll, um auf Radfahrende hinzuweisen.

Status Breite:

Der Bürgersteig neben der Wormser Straße ist nahezu durchgängig zu schmal. An der engsten Stelle wurden 90 cm gemessen.



Der Weg entlang der Abfahrt nach Laubenheim ist ebenfalls sehr schmal und könnte verbreitert werden, da sich rechts des Weges ein Graben verläuft. Der im Anschluss ab der Unterführung der B9 erreichte Bürgersteig ist sehr schmal (1,30 m breit).

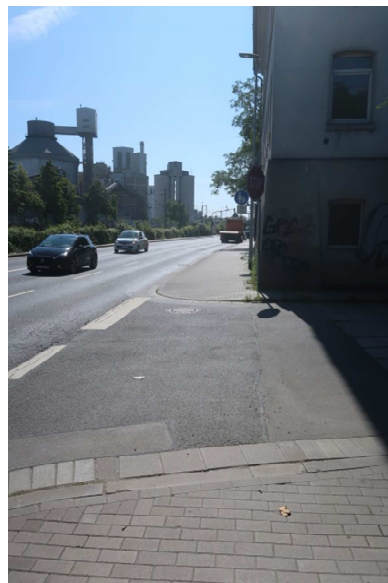
Status Beleuchtung:

Der gesamte Abschnitt ist bis zum Ende der Wormser Straße beleuchtet. Danach endet die Beleuchtung.

Gefahrstellen:

- Einmündung Dr.-Friedrich-Kirchhoff-Straße und Wormser Straße bei Hausnr. 187

Bei diesen Einmündungen fehlt eine rote Furt und Beschilderung für die Kfz mit VZ 138 (Achtung Radfahrende kreuzen). Bei Ersterer ist dies wichtig, da die Straße direkt nach der Einmündung in eine ansteigende scharfe Kurve mit seitlichem Bewuchs führt – bei zweiterer wegen der Unübersichtlichkeit.



- Einfahrt Werksgelände Meinhardt

Bei dieser Einmündungen mit bedeutendem LKW-Verkehr fehlt eine rote Furt und Beschilderung für die Kfz mit VZ 138 (Achtung Radfahrende kreuzen).



- Querung Abfahrt von B9/Autobahn nach Laubenheim

Auch bei dieser Einmündung von der B9/Autobahn fehlt eine rote Furt und Beschilderung für die Kfz mit VZ 138 (Achtung Radfahrende kreuzen), da die Fahrzeuge diese Stelle mit hoher Geschwindigkeit passieren (zumindest 70 km/h sind erlaubt).



Maßnahmen:

- Da der Bürgersteig rund um die Einmündung der Hohlstraße in die Wormser Straße besonders schmal ist, sollte der Radverkehr in Mischnutzung durch die Langgasse, Mittelgasse, Tanzplatz und Mönchstraße abseits der Hauptverkehrsstraße geführt werden. Der Übergang über die Hohlstraße mitten in der Kurve sollte durch eine rote Furt und Beschilderung für die Kfz mit VZ 138 (Achtung Radfahrende kreuzen) oder durch eine Bedarfsampel gesichert werden.
- Der Bürgersteig in der Abfahrt von der B9/Wormser Straße zur Oppenheimer Straße sollte erweitert werden (8 m Straßenbreite und nur 1,30 m Bürgersteig für Fußgänger und Radfahrende).
- Auf der Oppenheimer Straße sollten Fahrradpiktogramme aufgebracht werden, um anzuzeigen, dass diese Straße auch von Radfahrenden genutzt wird. Auf der Oppenheimer Straße sollte ab der Mitnutzung durch den Radverkehr Tempo 30 eingeführt werden, da die Radfahrende die Straße mitbenutzen müssen. Entsprechend sollte das Tempo auf der Abfahrt von der B9/Autobahn zur Oppenheimer Straße schon vorher schrittweise reduziert werden.
- Bodengleiche Bordsteinabsenkung an Übergängen Fahrbahn/Bürgersteig, wo noch nicht erfolgt
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

b.) stadteinwärts

Status Verkehrsführung:

Innerorts sind Radfahrende in Laubenheim auf die Straße verwiesen. Ab der Kreuzung der K13/Oppenheimer Straße ist Tempo 30 vorgegeben. Auf Grund der wechselseitig parkenden Kraftfahrzeuge und des lebhaften Verkehrs (Durchgangsstraße nach Bodenheim) ist die Nutzung für Radfahrende gefährlich.

Am Ortsausgang sind Radfahrende trotz der steigenden erlaubten Geschwindigkeit von 50 km/h und 70 km/h weiterhin auf die Straße verwiesen.



Erst zum Ende der Oppenheimer Straße ist Radfahrenden erlaubt, die dort beginnende Busspur mit zu nutzen. Auf Grund der Länge der Busspur kommt es jedoch leicht zu Konflikten mit aufholenden Bussen, die bei starkem Verkehr dann nicht überholen können.



Diese endet dann allerdings abrupt an der Einmündung der Hohlstraße.

Status Beschilderung:

Die Beschilderung in Laubenheim und am Ortsende Laubenheim zur Mitnutzung der Busspur ist vorhanden. An der Einmündung Hohlstraße fehlt die Beschilderung, welche Route Richtung Innenstadt weiter zu nutzen ist.

Status Wegqualität:

Der Straßenbelag bietet Radfahrenden eine gute Oberfläche.

Status Markierung:

Keine Markierungen für Radfahrende. Diese sind in diesem Abschnitt auf Grund der Verkehrsführung auch nicht erforderlich. Auf der Oppenheimer Straße wären Fahrradpiktogramme sinnvoll, um auf Radfahrende hinzuweisen.

Status Breite:

Die Straßenbreite innerorts in Laubenheim ist zu schmal, um neben dem Durchgangsverkehr und parkenden Kraftfahrzeugen auch Radfahrenden eine sichere Route zu bieten.

Die Busspur ist breit genug für Radfahrende, erlaubt jedoch Bussen kein Überholen ohne Ausbrechen aus der Busspur auf die Fahrzeugspur.

Status Beleuchtung:

Der Abschnitt ist vom Ende Wormser Straße bis Ortseingang Laubenheim nicht beleuchtet.

Gefahrstellen:

Der Verweis von Radfahrenden auf eine Straße mit Tempo 70 km/h ist gefährlich.



Maßnahmen:

- Das innerörtliche Parken in Laubenheim sollte auf das absolut Notwendige (Ladezone, Ausstiegszone vor Arztpraxen) beschränkt werden, um die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen. Außerdem sollten Fahrradpiktogramme auf Radfahrende aufmerksam machen.
- Die Tempo 30 – Zone sollte am Ortsausgang Laubenheim bis zum Beginn der Busspur verlängert werden, um die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen. Außerdem sollten Fahrradpiktogramme aufgebracht werden, um anzuzeigen, dass die Straße auch von Radfahrenden genutzt werden muss.
- Bodengleiche Bordsteinabsenkung an Übergängen Fahrbahn/Bürgersteig, wo noch nicht erfolgt
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

2.7 Laubenheim Kreuzung K13 (Unterführung Bahnlinie) bis Stadtgrenze nach Bodenheim

a.) stadtauswärts

Status Verkehrsführung:

Zweirichtungsradweg im Mischverkehr mit Fußgängern stadtseitig von der Kreuzung K13 bis nach Bodenheim.



Status Beschilderung:

Gut ausgeschildert

Status Wegqualität:

Bis Bebauungsgrenze Laubenheim akzeptable Wegequalität stadtseitig. Der kurze Abschnitt rheinseitig von der Kreuzung K13 bis Ludwig-Marx-Straße ist geschottert.

Status Markierung:

Fahrweg und Straßenquerungen sind bis auf den Übergang Ludwig-Mars-Straße und die Querung am Kreisel am Ortsende markiert.

Status Breite:

Der Zweirichtungsradweg im Mischverkehr mit Fußgängern ist mit 1,80 m eng, aber bis auf einen kurzen Abschnitt entlang der Firma Zöller-Kipper gut befahrbar.

Status Beleuchtung:

Der gesamte Abschnitt ist beleuchtet.

Gefahrstellen:

- Abschnitt entlang der Firma Zöller-Kipper

Der Abschnitt entlang der Firma Zöller-Kipper ist schmaler und damit vor allem für Fußgänger gefährlich. Zur Verbreiterung des Wegs kann die Böschung genutzt und die Straße durch eine Mauer abgestützt werden. Danach sollten die Gegenrichtungspfeile an dieser Stelle entfallen können, da sie anzeigen, dass für Fußgänger hier kein Platz sei.



- Kreisverkehr am Ortsende

Im Kreisverkehr am Ortsende fehlt eine rot markierte Furt mit Fahrradpiktogramm und Zweirichtungspfeilen, um Kraftfahrzeugen die Querung des Radwegs an dieser Stelle anzuzeigen.



Maßnahmen:

- Der Weg im Abschnitt entlang der Firma Zöllner-Kipper sollte soweit als möglich verbreitert werden. Ein Schild mit Hinweis auf Gegenverkehr sollte die Markierung zweier Radspuren ersetzen.
- Am Kreisel Ortsende sollte eine Furt mit Hinweis auf Zweirichtungsverkehr markiert werden
- Bodengleiche Bordsteinabsenkung an Übergängen Fahrbahn/Bürgersteig, wo noch nicht erfolgt
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

a.) stadteinwärts

Status Verkehrsführung:

Aus Bodenheim kommend wird der Zweirichtungsradweg im Mischverkehr mit Fußgängern stadtseitig Richtung Ortsmitte Laubenheim weitergeführt. An der Kreuzung Ludwig-Marx-Straße wird der Radweg auf die rheinseitige Straßenseite bis zur Kreuzung der K13 geleitet.



Status Beschilderung:

Gut ausgeschildert.

Status Wegqualität:

Von der Ortsgrenze Laubenheim bis zur Einmündung Ludwig-Marx-Straße akzeptable Wegequalität. Der kurze Abschnitt rheinseitig von der Einmündung Ludwig-Marx-Straße bis zur Kreuzung K13 ist nur geschottert.

Status Markierung:

Fahrweg und Straßenquerungen sind bis auf den Übergang Ludwig-Marx-Straße markiert.

Status Breite:

Der Abschnitt von der Einmündung Ludwig-Marx-Straße bis zur Kreuzung K13 ist für einen Zweirichtungsradweg zu eng.

Status Beleuchtung:

Vgl. Abschnitt stadtauswärts.

Gefahrstellen:

Vgl. Abschnitt stadtauswärts.

Maßnahmen:

Vgl. Abschnitt stadtauswärts.