

Bestandsaufnahme und Maßnahmenvorschläge

Mapathon-Route M6 Indigo: Mombach – Hartenberg – Bretzenheim – Marienborn – (Nieder-Olm)

Von der Kreuzung Rheinallee/Zwerchallee (Mombach) über den Hartenberg, die Universität und Bretzenheim nach Marienborn mit Anschluss weiter nach Nieder-Olm

einschließlich Lückenschluss M6a Ostergraben – Im Tiefental und M6b Umfahrung Marienborn

Inhaltsverzeichnis:

1.	Kurzbeschreibung Route aus Mapathon-Dokumentation	Seite 2
2.	Protokoll Befahrung zur Bestandsaufnahme und Ermittlung erforderlicher Maßnahmen	Seite 5
2.1	Mombach – Hartenberg	Seite 5
2.2	Universität – Bretzenheim – Mercedes Straße	Seite 11
2.3	Mercedes Straße – Marienborn	Seite 20
2.4	Lückenschluss M6 a Ostergraben	Seite 24
2.5	Umfahrung M6 b Marienborn	Seite 26
2.6.	Lückenschluss M6c Im Borner Grund - Koblenzer Straße	Seite 28

Autoren: Rolf Pinckert, Michael Koenen, Michael Gutmann (alle ADFC Kreisverband Mainz-Bingen e.V.)

1. Kurzbeschreibung Route aus der Mapathon-Dokumentation

Im Mapathon-Ergebnisbericht findet sich zur Route M6. „Mombach - Hartenberg - Uni - Bretzenheim – Marienborn – Nieder-Olm (Route Indigo)“ folgende Beschreibung:

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

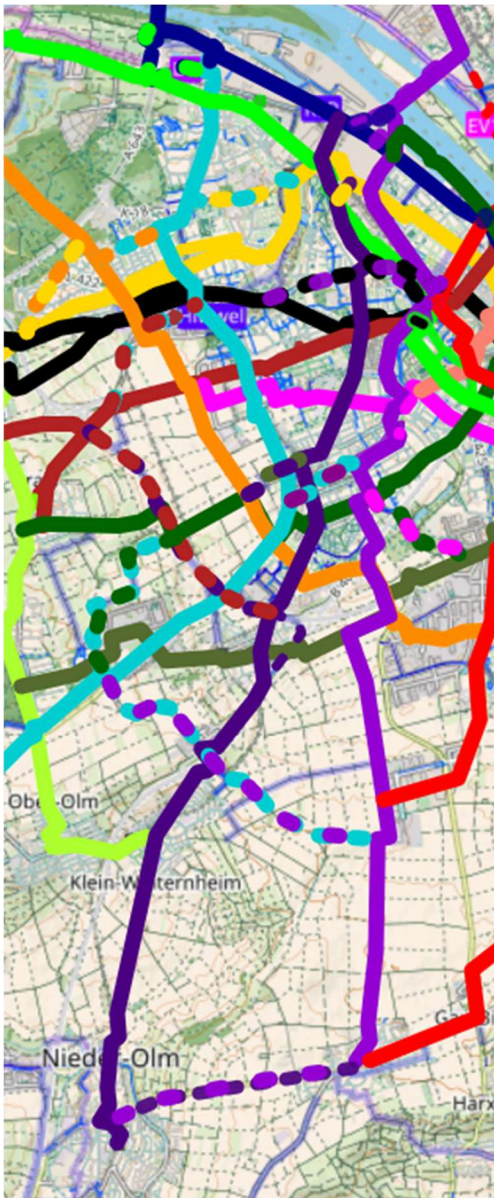
- a.) das Gewerbe- und Einkaufsgebiet entlang der Rheinallee, am Industriehafen sowie neu am Zollhafen über die Zwerchallee mit Mombach/Gonsenheim, Hartenberg und Münchfeld (über den Lückenschluss Münchfeld - Hartenberg - Hbf Nord (Osteinunterführung) / Hbf West*
- b.) Hartenberg mit der Universität*
- c.) über den Lückenschluss Rheingauwall Hartenberg / Münchfeld mit der Schott Hauptverwaltung und zur Kaiserbrücke*
- 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 sowie Nieder-Olm und Wörrstadt*

*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, Staden-Elsheim.*

In der Mapathon-Karte findet sich folgender Routenverlauf der Route M6 indigo:

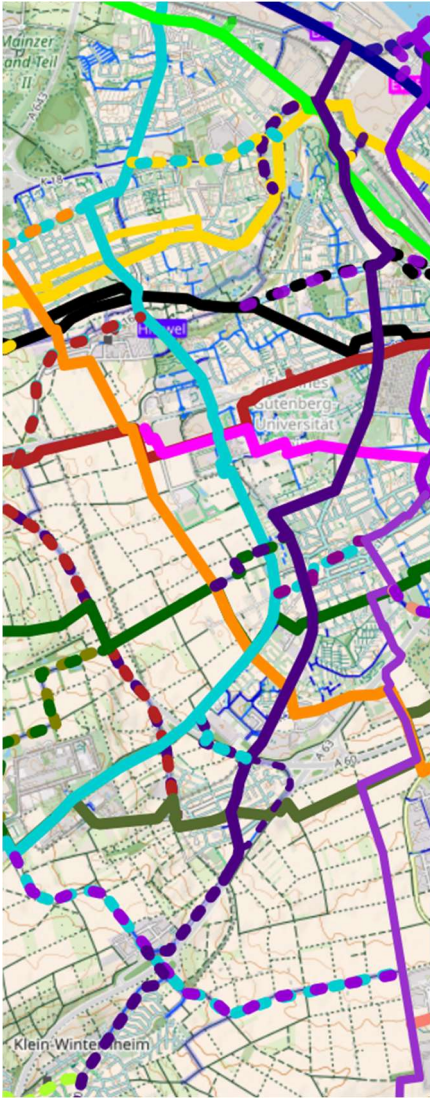


https://umap.openstreetmap.de/de/map/mapathon-radwegenetz-fur-mainz_7662

Auf Grund der Routenbefahrung wurde die Wegführung in Bretzenheim geändert. Die ursprüngliche Wegführung von der Kreuzung Albert-Schweitzer-Straße/Draiser Straße über Turnvater-Jahn-Straße und Ulrichstraße wurde auf Grund des Verkehrsaufkommens und des Höhenverlusts auf die weniger befahrene Draiser Straße und die Straße am Ostergraben verlegt.

Auf Grund der für Radfahrende schwierigen Wegführung in der Marienborner Straße durch Bretzenheim hindurch wurde der Lückenschluss M6c Im Borner Grund - Koblenzer Straße aufgenommen, der zumindest in Richtung Hochschule/Universität eine Umhebungsmöglichkeit bietet.

Dies ist in der zweiten Fortschreibung der Mapathonkarte berücksichtigt.



https://umap.openstreetmap.de/de/map/mapathon-zweite-fortschreibung-radwegenetz-fur-mai_38470

2. Protokoll Befahrung zur Bestandsaufnahme und Ermittlung erforderlicher Maßnahmen

2.1 Mombach – Hartenberg

Status Verkehrsführung:

Stadteinwärts:

Die Route beginnt an der Kreuzung Rheinallee – Zwerchallee, auf der die Mapathonroute M5 Schiersteiner Brücke - Industriegebiet Mombach - Neustadt - Altstadt - Weisenau - Laubenheim- Bodenheim (Route Dunkelblau) verläuft. Auf der Mapathonroute M5 kommen Radfahrende aus Richtung Mombach auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg (Vz 240) auf dem Bürgersteig der Rheinallee zu dieser Kreuzung. Die Ecke ist unübersichtlich und wegen des Wartebereichs an der Ampel sehr eng. Auf Grund der fehlenden Freigabe des Bürgersteigs der Zwerchallee müssen Radfahrende den Fußgängerübergang nutzen, um auf die Fahrbahn der Zwerchallee Richtung Innenstadt zu gelangen.

Auf der Mapathonroute M5 kommen Radfahrende aus Richtung Innenstadt/Neustadt auf einem verpflichtenden Radstreifen (Vz 241-31) auf dem Bürgersteig der Rheinallee zu dieser Kreuzung. Um in die Zwerchallee zu gelangen, müssen Radfahrende entweder die beiden ampelgesicherten Übergänge über die Rheinallee und Zwerchallee nutzen oder rechts in die Fortsetzung der Zwerchallee Richtung Rhein abbiegen, dort wenden und sich auf der Fahrbahn an der Ampel für die Geradeausfahrt anstellen.



Die Fahrbahn der Zwerchallee ist anfangs vierspurig, verengt sich jedoch schnell auf drei Spuren (eine Spur Richtung Innenstadt, zwei Spuren Richtung Rhein) und vor der Eisenbahnbrücke auf nur noch zwei Spuren. In Fahrtrichtung Innenstadt wird seitlich auf dem Bürgersteig geparkt. Es gilt Tempo 50.

Ab der Eisenbahnbrücke weitet sich der Fußgängerweg bis zur Kreuzung mit der Hattenbergstraße, so dass beidseitig Platz für einen nicht benutzungspflichtigen Radstreifen bleibt.

Um über die Kreuzung und in die Mombacher Straße in Richtung Innenstadt zu kommen, hat der Radfahrende die Möglichkeit, im geradeaus fahrenden KFZ-Verkehr mitzufahren oder aber (sofern der nicht benutzungspflichtige Radstreifen benutzt wurde) umständlich den Fußgängerüberweg an der Einmündung der Hauptstraße in die Hattenbergstraße zu benutzen. Ein direkter ampelgesicherter Übergang in die Mombacher Straße besteht nicht. Die Nutzung des ampelgesicherten Übergangs auf der anderen Straßenseite Richtung Rhein ist nicht möglich, da der jenseitige Bürgersteig auf der Mombacher Straße nicht bidirektional freigegeben ist.



Auf den ersten ca. 50m der Mombacher Straße bis zur Kreuzung Hartmühlenweg gibt es zwar zwei Fahrspuren, aber nur einen ca. 95 cm schmalen Bürgersteig, der für Radfahrende auch nicht erreichbar ist. Es gilt Tempo 50. Ab der Kreuzung Hartmühlenweg befindet sich auf dem Bürgersteig ein nicht benutzungspflichtiger

tiger, bidirektionaler Radstreifen, der über eine Bordsteinabsenkung erreichbar ist. Straße und Radstreifen schlängeln sich unter der Hochbrücke Richtung Innenstadt bis zur Kreuzung mit der Wallstraße.



Die Wallstraße müssen Radfahrende auf der Fahrbahn nutzen. Dies ist von der Fahrbahn der Mombacher Straße aus unproblematisch. Vom gemeinsam genutzten Fuß-/Radweg unter der Hochbrücke aus müssen Radfahrende den Fußgängerübergang über die Wallstraße nutzen, um auf die Fahrbahn der Wallstraße bergauf bis zur Kreuzung mit der Straße Am Fort Gonsenheim zu gelangen. Auf der Wallstraße gilt Tempo 30.



An der Kreuzung mit der Straße Am Fort Gonsenheim zweigt die Mapathonroute rechts auf diese ab. Es kann weiterhin nur die (ansteigende) Fahrbahn bis zur nächsten Kreuzung mit dem Martin-Luther-King-Weg genutzt werden. Es gilt auch hier Tempo 30.

An der Kreuzung Am Fort Gonsenheim/Am Judensand/Martin-Luther-King-Weg gibt es eine linksabbiegende und eine geradeaus/rechtsabbiegende Spur jeweils mit einer Aufstellfläche. Diese kann wegen der Enge der Straße oft nicht angesteuert werden kann. Viele Radfahrende benutzen verbotener Weise und in beide Richtungen den engen Fußgängerweg entlang des SWR.



Im Martin-Luther-King-Weg-Weg geht es auf der mit Piktogrammen beidseits gekennzeichneten Fahrbahn bei Tempo 50 entlang dem Stadions, dem großen Parkplatz bis zur Kreuzung mit der Saarstraße. Es gibt drei Bushaltestellen und mehrere Ein- und Ausfahrten mit großen Unebenheiten in der Fahrbahn. Ab der Kreuzung Am Gonsheimer Spieß steht zusätzlich auf dem Bürgersteig ein nicht benutzungspflichtiger Radstreifen zur Verfügung. Weil die zur Kreuzung führenden zwei Fahrspuren eng und stark befahren sind, nutzen viele Radfahrende den nicht benutzungspflichtiger Radstreifen. Radfahrende, die den nicht benutzungspflichtiger Radstreifen auf dem Bürgersteig benutzen, müssen an der Kreuzung Martin-Luther-King-Weg Saarstraße auf die Fahrbahn wechseln, da der Bürgersteig auf der Saarstraßenbrücke nicht für Radfahrende freigegeben ist. An dieser Kreuzung steht weder eine Aufstellfläche auf der Fahrbahn noch eine Überleitung vom nicht benutzungspflichtiger Radstreifen auf dem Bürgersteig zur Verfügung.

Stadtauswärts:

In Gegenrichtung aus der Albert-Schweitzer-Straße in Richtung Martin-Luther-King-Weg steht an der Kreuzung Albert-Schweitzer-Straße/Saarstraße eine Aufstellfläche auf der Fahrbahn zur Verfügung. Radfahrende queren die Saarstraße auf der Fahrbahn der Brücke.

Radfahrende aus dem Universitätsgelände kommen über den Vorplatz an die ampelgesicherte Querung der Albert-Schweitzer-Straße. Um in den Martin-Luther-King-Weg zu gelangen, müssen sie den Fußgängerübergang nutzen, um die Aufstellfläche auf der Geradeauspur der Albert-Schweitzer-Straße zu erreichen. Eine andere Möglichkeit ist die Aufstellfläche an der Abbiegespur von „An der Allee“, um dann mit dem Verkehr nach links über die Saarstraßenbrücke abzubiegen.

Radfahrende sollen ab der Querung der Saarstraßenbrücke die Fahrbahn des Martin-Luther-King-Wegs nutzen. Piktogramme weisen darauf hin.

Auf dem Bürgersteig des Martin-Luther-King-Wegs befindet sich ein Radstreifen, der von der Rampe der Saarstraße weitergeführt wird und mit „Fußgängerweg Radfahrer frei“ beschildert ist (VZ 239 mit Zusatzschild 1022-10). Der Radstreifen befindet sich auf der rechten Seite des Bürgersteigs und ist von der Fahrbahn der Saarstraßenbrücke aus nicht erreichbar. Der Radstreifen auf dem Bürgersteig des Martin-Luther-King-Wegs endet an der Kreuzung „Am Taubertsberg“. Ab dieser Kreuzung ist der Bürgersteig aber weiterhin für Radfahrende freigegeben beschildert.



Die Fahrbahn des Martin-Luther-King-Wegs ist relativ schmal, stark befahren und erlaubt das Überholen von Radfahrenden nur, wenn kein Gegenverkehr besteht. Der für Radfahrende freigegebene Bürgersteig ist teilweise breit, aber insb. an Bushaltestellen zu schmal, um Fußgänger und Radfahrer aufnehmen zu können.

An der Kreuzung Martin-Luther-King-Weg/Am Fort Gonsenheim gibt es keine Aufstellfläche. Die Mapathonroute M6 biegt an dieser Kreuzung rechts ab in die Straße Am Fort Gonsenheim. Dort kann nur die Fahrbahn genutzt werden. Es gilt Tempo 30. Die Fahrbahn der Straße Am Fort Gonsenheim ist ebenfalls relativ schmal, stark befahren und erlaubt das Überholen von Radfahrenden nur, wenn kein Gegenverkehr besteht



An der ampelgesicherten Kreuzung Am Fort Gonsenheim / Wallstraße gibt es an allen vier Einmündungen keine Aufstellflächen. Auf der Wallstraße müssen Radfahrende die Fahrbahn nutzen.

An der Kreuzung Wallstraße/Mombacher Straße haben Radfahrende drei Möglichkeiten: 1. Weiterhin die Nutzung der Fahrbahn der Mombacher Straße, 2. die Nutzung eines nicht benutzungspflichtigen Radstreifens auf dem Bürgersteig rechts der Mombacher Straße und 3. die Nutzung des geteilten bidirektionalen Fuß-/Radwegs unter der Hochbrücke hindurch. Eine Beschilderung, welche Variante für welches Ziel gut ist, fehlt. Der nicht benutzungspflichtige Radstreifen auf dem Bürgersteig rechts der Mombacher Straße (Variante 2) endet an der Kreuzung Mombacher Straße/Rheingauwall, so dass ab dieser Stelle entweder die Fahrbahn

(ohne Überleitung) oder nach doppelter ampelgesicherter Querung der geteilte bidirektionale Fuß-/Radweg unter der Hochbrücke genutzt werden muss.

Radfahrende, die die Fahrbahn der Mombacher Straße benutzen, stehen regelmäßig vor der Kreuzung Mombacher Straße/Hattenbergstraße im Rückstau des Kfz-Verkehrs.

Radfahrende, die den geteilten bidirektionalen Fuß-/Radwegs unter der Hochbrücke nutzen, müssen an der Kreuzung Mombacher Straße/Am Hartmühlenweg einen Übergang und eine Fußgängerampel hin zur Kreuzung Hattenbergstraße nutzen. Diese wiederum kann man mittels Fußgängerampel und auf eigener Furt überqueren.



Auf der gegenüberliegenden Seite der Kreuzung soll die Fahrbahn der Zwerchallee genutzt werden, wobei die Furt eher zum Bürgersteig weist. Auf diesem befindet sich ein nicht benutzungspflichtiger schmaler Radstreifen, der wegen des dort ansässigen Kiosks und der Enge des Bürgersteigs zu Konflikten mit Fußgängern führt. Nach ca. 100m und etwas abrupt heißt es dann „Fußgängerweg Radfahrer frei“, ohne dass eine Überleitung von der Fahrbahn möglich wäre. Dieser Fußweg wird in Richtung Rheinallee zusehends schmaler und weist im Bereich des Entsorgungsbetriebs auch eine gefährliche Einfahrt auf. Von der Fahrbahn gelangt man über ein Aufstellfläche an der Kreuzung Rheinallee gut auf die Radstreifen auf dem Bürgersteig der Rheinallee stadtaus- und stadteinwärts. Vom für Radfahrende freigegebenen Bürgersteig aus muss die ampelgesicherte Querung der Rheinallee genutzt werden.

Status Beschilderung:

Im beschriebenen Straßenabschnitt fehlt die Beschilderung.

Status Wegqualität:

Der gesamte Streckenabschnitt führt über Asphalt oder Pflaster. Die Qualität der Wegoberfläche ist sehr unterschiedlich. Insbesondere der Fahrbahnbelag der Wallstraße ist für Radfahrende wegen der vielen Schlaglöcher schlecht zu befahren.

Status Markierung:

Auf der Wegstrecke finden sich teilweise Markierungen.

Auf der Zwerchallee ist an der Kreuzung Rheinallee eine Aufstellfläche markiert. An der Kreuzung Hattenbergstraße fehlt die Aufstellfläche und es fehlt eine Furt für die Geradeausfahrt. Es fehlen Piktogramme auf der viel befahrenen Fahrbahn, die auf den Radverkehr hinweisen, der zumindest im Abschnitt zwischen Eisenbahnbrücke und Rheinallee keine Alternative als die Fahrbahn hat.

Auf der Mombacher Straße und der Wallstraße fehlen Markierungen für Aufstellflächen und Piktogramme auf der Fahrbahn. Nur für die Querung der Hattenbergstraße Richtung Rhein ist eine Furt markiert.

Auf der Straße Am Fort Gonsenheim fehlen Piktogramme auf der Fahrbahn. An der Kreuzung Martin-Luther-King-Weg ist eine Aufstellfläche markiert, nicht jedoch an der Kreuzung Wallstraße.

Auf dem Martin-Luther-King-Weg befinden sich Piktogramme auf der Fahrbahn. An der Kreuzung Martin-Luther-King-Weg/Am Fort Gonsenheim befinden sich Aufstellflächen an drei einmündenden Straßen, nicht jedoch aus Richtung Universität. Aufstellflächen fehlen auch an der Kreuzung Saarstraße.

Im gesamten Wegabschnitt fehlen Abstandsmarkierungen zu Kfz-Parkstreifen.

Status Breite:

Die Fahrbahn der Zwerchallee ist zu schmal für den Ausweis eines geschützten Radstreifens oder Schutzstreifens.

Die Fahrbahn der Mombacher Straße ist ebenfalls zu schmal für den Ausweis eines geschützten Radstreifens oder Schutzstreifens.

Die Fahrbahn der Wallstraße ist ebenfalls zu schmal für den Ausweis eines geschützten Radstreifens oder Schutzstreifens.

Die Fahrbahn der Straße Am Fort Gonsenheim ist ebenfalls zu schmal für den Ausweis eines geschützten Radstreifens oder Schutzstreifens.

Die Fahrbahn des Martin-Luther-King-Wegs ist ebenfalls zu schmal für den Ausweis eines geschützten Radstreifens oder Schutzstreifens, sofern die Abbiegespuren beibehalten werden.

Status Beleuchtung:

Der gesamte Streckenabschnitt ist beleuchtet. Die Unterführung zwischen Rheingauwall und Wallstraße ist allerdings ein dunkles Loch.

Gefahrstellen:

- Die Zwerchallee ist mit der sehr engen und unübersichtlichen Kurve aus der Rheinallee gefährlich, da keine Überleitung vom freigegebenen Bürgersteig auf die Fahrbahn erfolgt.
- Die Zwerchallee ist wegen des Verkehrsaufkommens (mit vielen LKW), der Einfahrten, der Enge mit parkenden Kfz am Straßenrand für Radfahrende gefährlich.
- Die Kreuzung Zwerchallee/Hattenbergstraße stellt eine Gefahrstelle dar, da Aufstellfläche und Furt fehlen.
- Der geteilte bidirektionale Fuß-/Radweg unter der Hochbrücke entlang der Mombacher Straße ist wegen der geringen Breite und Unübersichtlichkeit (Pfeiler der Hochstraße) gefährlich.
- Die Wallstraße ist eine Gefahrstelle wegen der schlechten Wegoberfläche in Verbindung mit der Steigung.
- Der Abschnitt von Am Fort Gonsenheim zwischen Martin-Luther-King-Weg und Wallstraße ist durch die Enge und die vielen zu engen Überholvorgänge für Radfahrende gefährlich.
- Der Abschnitt auf dem Martin-Luther-King-Weg ist gefährlich auf Grund der Dooringgefahr an den Parkstreifen, des hohen Verkehrsaufkommens und der vielen Einmündungen.
- Auf Grund der intensiven Nutzung des Bürgersteigs entlang dem Martin-Luther-King-Weg durch Radfahrende und E-Scooter-Fahrer kommt es häufig zu Konflikten mit Fußgängern.
- Die Kreuzung Martin-Luther-King-Weg/Saarstraße stellt eine Gefahrstelle dar (vgl. obige Ausführungen).

Maßnahmen:

- Aus Richtung Innenstadt sollte an der Kreuzung Rheinallee – Zwerchallee eine indirekte Abbiegemöglichkeit vom benutzungspflichtigen Radstreifen in die Zwerchallee geschaffen werden.
- An der Kreuzung Rheinallee – Zwerchallee aus Mombach Richtung Innenstadt: Eine Autospur wegnehmen um dem Fuß- und Radverkehr in Richtung Innenstadt und in die Zwerchallee Raum zu geben (d.h. nur noch eine Geradeausspur Richtung Innenstadt). Desweiteren Bordsteinabsenkung und transparente Führung des Radverkehrs auf die Zwerchallee.
- Da in der Zwerchallee viel Verkehr mit Tempo 50 herrscht, müsste der Bürgersteig bis zur Eisenbahnbrücke freigegeben werden mit „Fußgängerweg/Radfahrer frei“ Vz 239 mit Zusatzschild 1022-10 und ohne parkende Autos sein oder aber das Tempo auf 30 beschränkt werden.
- Da die Abbiegung aus der Rheinallee in die Zwerchallee einspurig ist, die Zwerchallee selbst einspurig ist, sollte die zweite Geradeausspur an der Kreuzung Zwerchallee/Hattenbergstraße entfallen, um Platz für einen geschützten Radstreifen zu schaffen, um dann mit einer Furt über die Kreuzung in die

Mombacher Straße zu führen. In umgekehrter Fahrtrichtung ist die Straße breit genug, um von der Kreuzung Zwerchallee/Hattenbergstraße bis zur Eisenbahnbrücke entweder einen geschützten Radstreifen auf der Fahrbahn oder einen breiteren Radstreifen auf dem Bürgersteig einzurichten.

- Wenn die Zwerchallee an der Kreuzung Zwerchallee/Hattenbergstraße geradeaus einspurig wird, dann kann in der Fortführung in der Mombacher Straße ebenfalls eine Spur zu Gunsten eines geschützten Radstreifens bis zur Kreuzung Hartmühlenweg umgewidmet werden. Danach ist eine Überleitung vom Radstreifen sowohl auf die Fahrbahn als auch auf den bidirektional freigegebenen Radstreifen auf dem Bürgersteig vorzusehen.
- Im Rahmen der Planungen für den Abriss der Hochbrücke muss in beide Fahrtrichtungen ein von der Fahrbahn getrennter Radstreifen einschließlich Abbiegemöglichkeit in die Wallstraße vorgesehen werden.
- Sanierung der Fahrbahn der Wallstraße.
- Ausweis eines geschützten Radstreifens in der Wallstraße bergauf und Markierung von Piktogrammen auf der Bergabseite.
- Markierung der fehlenden Aufstellflächen an den Kreuzungen Wallstraße/Am Fort Gonsenheim, Am Fort Gonsenheim/Martin-Luther-King-Weg und Martin-Luther-King-Weg/Saarstraße.
- Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn der Straße Am Fort Gonsenheim
- Markierung von Abstandsstreifen zu den Parkstreifen im Martin-Luther-King-Weg oder Wegfall der Parkstreifen und die Einrichtung von Radstreifen in beide Richtungen.
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

2.2 Universität – Bretzenheim – Mercedes Straße

Status Verkehrsführung:

Aus dem Martin-Luther-King-Weg kommend quert die Mapathonroute zuerst die Saarstraßenrampe und führt über die Saarstraßenbrücke hinweg zum Haupteingang der Universität. Über die Brücke muss die Fahrbahn genutzt werden. Dort quert die Mapathonroute M13 Wackernheim - Finthen - Uni - Innenstadt - Kastel („West-Ost-Achse“). Anschließend können Radfahrende über den Vorplatz das Universitätsgelände erreichen oder sowohl einen nicht benutzungspflichtigen Radstreifen auf dem Bürgersteig der Albert-Schweitzer-Straße als auch die Fahrbahn benutzen. Beides ist deutlich markiert. Es gilt Tempo 50.



In Gegenrichtung fehlt in diesem ersten Abschnitt allerdings der nicht benutzungspflichtige Radstreifen auf dem Bürgersteig. Stattdessen kann ab dem Ehrenmal die Busspur von Radfahrenden mitgenutzt werden. Im Abschnitt zwischen der Kreuzung Albert-Schweitzer-Straße/Xaveriusweg und dem Friedhofsehrenmal für die Gefallenen ist die rechte Straßenseite für einen Parkstreifen reserviert, so dass für Radfahrende der Bürgersteig nur zur Mitnutzung freigegeben ist.



An der Kreuzung Albert-Schweitzer-Straße/Xaveriusweg können Radfahrende aus Bretzenheim oder dem seitlichen Eingang der Universität, die Richtung Innenstadt fahren wollen, alternativ den Xaveriusweg nutzen.



Im nächsten Abschnitt bis zur Kreuzung Albert-Schweitzer-Straße/Dalheimer Weg/Backhaushohl kann in Richtung Bretzenheim weiterhin alternativ der nicht benutzungspflichtiger Radstreifen auf dem Bürgersteig der Albert-Schweitzer-Straße oder die Fahrbahn der Albert-Schweitzer-Straße genutzt werden. An der Kreuzung Albert-Schweitzer-Straße/Draiser Straße endet der nicht benutzungspflichtige Radstreifen. In umgekehrter Fahrtrichtung steht ab der Kreuzung Albert-Schweitzer-Straße/Draiser Straße ebenfalls ein schmaler nicht benutzungspflichtiger Radstreifen auf dem Bürgersteig der Albert-Schweitzer-Straße zusätzlich zur Fahrbahn zur Verfügung.

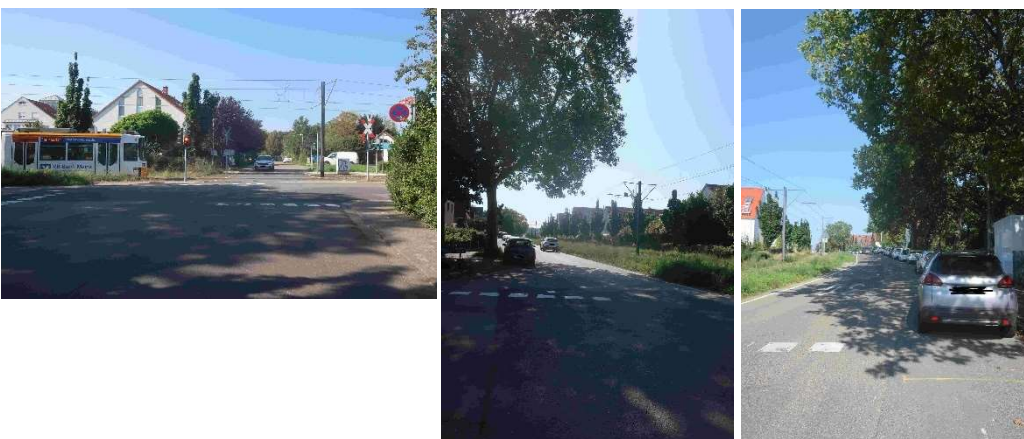
An der Kreuzung Albert-Schweitzer-Straße/Dalheimer Weg/Backhaushohl quert die Mapathonroute M14 Biotech Campus - Universität - Bretzenheim - Zahlbach - Uniklinik - Oberstadt - Weisenau (Route Fuchsia).



Auf Grund der stärkeren Verkehrsbelastung incl. Busverkehr auf den schmalen Straßen Turnvater-Jahn-Straße und Ulrichstraße zweigt die Mapathonroute an der Kreuzung Albert-Schweitzer-Straße/Draiser Straße in die weniger befahrene Draiser Straße ab. Die Parkstreifen sind dort bis auf einen kurzen Abschnitt direkt vor der Kreuzung Albert-Schweitzer-Straße/Draiser Straße alternierend angeordnet und es gilt Tempo 30.



Die Draiser Straße führt zur Kreuzung mit der Straße Am Ostergraben, auf der die Mapathonroute nach links führt. Die Straße Am Ostergraben ist ebenfalls wenig befahren, jedoch durch parkende Kfz eingengt. Das



Bankett der Straße auf der Seite zur Straßenbahn ist unbefestigt und für den Radfahrenden unangenehm bis gefährlich. Es gilt Tempo 30.

Ab der Kreuzung Am Ostergraben/Ulrichstraße wird der Straßenraum zwar breiter, verengt sich jedoch schnell wieder vor der Einmündung des Tiefentaler Wegs. Es gilt weiterhin Tempo 30. An der Kreuzung Am Ostergraben/Ulrichstraße beginnt der Lückenschluss M6a Ostergraben – Im Tiefental, der eine Verbindung nach Draais und Lerchenberg bietet und eine (umständliche und zeitraubende) Umfahrung des nachfolgenden gefährlichen Streckenabschnitts erlaubt.



Der nachfolgende Abschnitt ist aus Sicht der Radfahrenden neben der Gaustraße eine der wahrscheinlich unangenehmsten Strecken im gesamten Stadtgebiet. Teils führt die Enge der Straße zu objektiven Schwierigkeiten, Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV unterzubringen. Teils besteht jedoch auch der Eindruck, dass bei der Planung der Straßenbahnlinie der Radverkehr nicht umfassend genug bedacht wurde.

Nach der Einmündung der Ludwig-Nauth-Straße weist in Höhe der Straßenbahnhaltestelle auf der linken Straßenseite plötzlich ein Schild direkt vor der Bushaltestelle Fußgängerweg/Radfahrer frei (Vz 239 mit Zusatz-Vz 1022-10) darauf hin, dass der Bürgersteig in Gegenrichtung genutzt werden darf – ohne dass eine Überleitung von der Fahrbahn an dieser Stelle möglich wäre. Eine Freigabe direkt an der Einmündung der Ludwig-Nauth-Straße ist nicht beschildert. Vermutlich soll die Möglichkeit geboten werden, die unübersichtliche nachfolgende Straßenkreuzung zu vermeiden. Die Freigabe des Bürgersteigs in Gegenrichtung wird an der nächsten Kreuzung auch nicht wiederholt. Wäre beim Bau der Straßenbahntrasse nicht eine Wegführung für Radfahrer Richtung Marienborn ab der Einmündung der Draiser Straße rechts der Straßenbahn möglich gewesen?

Nach Passieren der Straßenbahnhaltestelle müssen Radfahrende Richtung Marienborn weiter auf der Fahrbahn bleiben und nach rechts über die Schienen zur Kreuzung Am Osterbraben/Jakob-Leichner-Straße einschwenken, wo an der Ampel die linke Spur genutzt werden muss. Diese führt zurück zu den Gleisen, wo Radfahrende vor der Qual der Wahl stehen, den sehr schmalen Streifen zwischen Gleisen und Bürgersteig zu nutzen oder auf den schmalen Bürgersteig zu wechseln, der für Radfahrer freigegeben ist.



In Gegenrichtung ist die Situation ebenfalls unübersichtlich. Von der Marienborner Straße kommend können Radfahrende ebenfalls sowohl den Bürgersteig nutzen, der für Radfahrer freigegeben ist, als auch die schmale Fläche zwischen Schienen und Bürgersteig auf der Fahrbahn. Wer auf dem Bürgersteig fährt hat jedoch an der Einmündung der Ludwig-Nauth-Straße das Problem, dass der Bürgersteig dann nicht weiter freigegeben ist und eine Überleitung auf die Fahrbahn in den fließenden Verkehr wegen parkender Kfz schwierig ist.



Im weiteren Verlauf der dann Marienborner Straße ist jeweils an den Kreuzungen (Heckerpfad, Essenheimer Straße) in beiden Fahrtrichtungen der Bürgersteig für Radfahrer freigegeben und alternativ kann weiter die schmale Fläche zwischen Schienen und Bürgersteig auf der Fahrbahn genutzt werden. Es gilt Tempo 30. Erstaunlich ist, dass an der nächsten Kreuzung (Hans-Böckler-Straße) der Bürgersteig aus Richtung Marienborn sogar bidirektional freigegeben ist, als sei der Bürgersteig ab der o.a. Freigabe an der Bushaltestelle zwischen Einmündung Ludwig-Nauth-Straße und Einmündung Jakob-Leischner-Straße durchgängig bidirektional freigegeben – was aber an den dazwischen liegenden Kreuzungen nicht beschildert ist und wegen der Enge des Bürgersteigs auch nicht sinnvoll ist.



Ab der Kreuzung Marienborner Straße/Hans-Böckler-Straße, an der die Mapathonroute M16 Drais - Bretzenheim - Oberstadt - Altstadt (Route Dunkelgrün) quert, steht auf dem Bürgersteig ein alter nicht benutzungspflichtiger Radstreifen alternativ zur Fahrbahn zur Verfügung, ohne dass dies sofort zu erkennen wäre. Es gilt weiterhin Tempo 30. Gleichzeitig befindet sich links der Straßenbahnschienen eine Schid gemeinsamer bidirektionaler Fuß-/Radweg. Hat der Radfahrende hier drei Fahrmöglichkeiten? Der nicht benutzungspflichtige Radstreifen endet abrupt am Linksschwenk der Fahrbahn der Marienborner Straße vor der Einmündung der Wilhelm-Quetsch-Straße, ohne dass der Bürgersteig für Radfahrende freigegeben wäre.



In der Gegenrichtung führt ein verpflichtender, bidirektional freigegebener gemeinsamer Fuß/Radweg entlang der Straßenbahnschienen von der Einmündung der Wilhelm-Quetsch-Straße bis zur Kreuzung Marienborner Straße/Hans-Böckler-Straße.



Ab der Einmündung der Wilhelm-Quetsch-Straße, an der die Mapathonroute M2 Budenheim - Gonsenheim - Bretzenheim - Hechtsheim - Laubenheim (Route Orange) quert, wird der Radverkehr auf einem verpflichtenden bidirektional freigegebener gemeinsamen Fuß/Radweg entlang der Straßenbahnschienen Richtung Marienborn bis zur Kreuzung mit der Haifa-Allee fortgeführt, ohne dass dies trotz Beschilderung anfangs für Radfahrende freigegeben wäre. Aus Richtung Innenstadt fehlt weiterhin eine Beschilderung und Überleitung von der Fahrbahn auf diesen verpflichtenden bidirektional freigegebener gemeinsamen Fuß/Radweg.



Aus Richtung Marienborn ist an der Querung der Marienborner Straße trotz Beschilderung anfangs der Bürgersteig nicht für Radfahrende freigegeben.



Am Ende des verpflichtenden bidirektional freigegebenen gemeinsamen Fuß/Radwegs entlang der Straßenbahnschienen Richtung Marienborn müssen in zwei Schritten die Haifa-Allee und die Schienen der Straßenbahn überquert werden. Die Querung der Haifa-Allee ist ampelgesichert, die Querung der Schienen der Straßenbahn ist durch eine Durchfahrtsperre und einem zusätzlichen gelben Signallicht gesichert. Danach führt ein verpflichtender Radstreifen auf dem Bürgersteig der Mercedesstraße zur Brücke über die A60. Der Bürgersteig wird kurz vor der Brücke schmaler und der Radstreifen auf die Fahrbahn geführt, um wenige Meter später in einen Schutzstreifen überzugehen.



In umgekehrter Fahrtrichtung aus Marienborn führt ein verblasster Schutzstreifen über die Autobahnbrücke Richtung Mercedesstraße. Der Schutzstreifen wird mit dem Beginn einer kurzen Busspur als Radstreifen auf den Bürgersteig geführt, ohne dass dieser zunächst für Radfahrende freigegeben wäre. Vor der Ausfahrt aus dem Firmengelände der Autovertretung wird der Bürgersteig bidirektional als gemeinsamer Fuß/Radweg freigegeben (wegen des entgegenkommenden bidirektionalen Fuß/Radwegs entlang der Haifa-Allee). Gleichzeitig erfolgt eine Beschilderung, dass der Weg in die Innenstadt durch eine Querung der Fahrbahn fortgeführt wird, wobei auf der Gegenseite keine Freigabe für Radfahrende erfolgt ist.



Status Beschilderung:

Nur an der Kreuzung Mercedesstraße/Haifa-Allee findet sich eine Beschilderung.

Status Wegqualität:

Der gesamte Streckenabschnitt führt über Asphalt oder Pflaster und ist von ausreichender Qualität.

Status Markierung:

Die Markierungen sind nicht durchgängig und nicht vollständig. Die erforderlichen Ergänzungen sind unter Maßnahmen aufgeführt.

Status Breite:

Der nicht benutzungspflichtige Radstreifen auf dem Bürgersteig der Albert-Schweitzer-Straße entlang der Universität ist 2 m breit, wird aber nach dem Abzweig des Xaveriuswegs auf 1,50 m und nach der Kreuzung Dalheimer Weg weiter auf 1 m reduziert. In umgekehrter Fahrtrichtung steht ab der Kreuzung Draiser Straße bis zum Abzweig des Xaveriuswegs ein nicht benutzungspflichtiger Radstreifen auf dem Bürgersteig von nur 1 m Breite zzgl. Abstandsstreifen von 30 cm zur Verfügung.

An der Engstelle im Ortskern von Bretzenheim zwischen Kreuzung Am Osterbraben/Jakob-Leichner-Straße und Kreuzung Marienborner Straße/Hans-Böckler-Straße ist der Bürgersteig Richtung Marienborn an der engsten Stelle ca. 95 cm und die Fläche zwischen Schienen und Rinnstein 90 cm (zzgl. 30 cm Rinnstein) schmal. In Gegenrichtung ist der Bürgersteig (an der engsten Stelle) etwas breiter (1,15 m) bei gleicher Fläche zwischen Schienen und Rinnstein.

Der nicht benutzungspflichtige Radstreifen auf dem Bürgersteig der Marienborner Straße Richtung Marienborn ab der Kreuzung Marienborner Straße/Hans-Böckler-Straße ist 1 m schmal und erweitert sich ab dem Abzweig des Südrings auf 1,30 m. Der benutzungspflichtige gemeinsame Fuß/Radweg in Gegenrichtung ist 3,20 m breit.

Der Radstreifen auf dem Bürgersteig der Mercedesstraße bzw. anschließend auf der Fahrbahn ist 1,90 m breit. Der anschließende Schutzstreifen ist 1,30 m schmal. In Gegenrichtung ist der Schutzstreifen 1,10 m schmal zzgl. 30 cm Rinne.

Status Beleuchtung:

Der gesamte Streckenabschnitt ist beleuchtet.

Gefahrstellen:

- Konflikte mit wartenden Fußgängern und Radfahrern bei der Überleitung von der Fahrbahn des Martin-Luther-King-Wegs nach Überquerung der Brücke über die Saarstraße auf den nicht benutzungspflichtigen Radstreifen auf dem Bürgersteig entlang der Albert-Schweitzer-Straße
- Ein-/Ausfahrt zum seitlichen Eingang der Universität an der Albert-Schweitzer-Straße quert nicht benutzungspflichtigen Radstreifen auf dem Bürgersteig hinter parkenden Kfz bzw. Baumbestand
- Ein-/Ausfahrten zum Parkplatz an den Sportanlagen SC Moguntia queren nicht benutzungspflichtigen Radstreifen auf dem Bürgersteig, ohne dass erkennbar ist, dass dieser häufig genutzt wird
- Erhebliche Dooring-Gefahr in der Draiser Straße und in der Straße Am Ostergraben.
- Keine Überleitung vom Bürgersteig der Straße Am Ostergraben auf die Fahrbahn an der Einmündung der Ludwig-Nauth-Straße Richtung Innenstadt
- Engstelle innerhalb Bretzenheims zwischen Kreuzung Am Ostergraben/Jakob-Leichner-Straße und Marienborner Straße/Hans-Böckler-Straße
- Übergang vom verpflichtenden gemeinsamen Fuß/Radweg ab der Kreuzung Marienborner Straße/Hans-Böckler-Straße vor dem nächsten Fahrleitungsmast auf die schmale Fläche zwischen Schienen und Bürgersteig in Fahrtrichtung Innenstadt, da die von hinten kommende Straßenbahn nicht gesehen werden kann
- Keine Überleitung von der Fahrbahn der Marienborner Straße auf den verpflichtenden bidirektionalen gemeinsamen Fuß/Radweg vor der Einmündung der Wilhelm-Quetsch-Straße

- Enger verpflichtender bidirektionaler gemeinsamer Fuß/Radweg neben der Marienborner Straße von der Einmündung der Wilhelm-Quetsch-Straße bis jenseits der Hans-Böckler-Straße Richtung Innenstadt
- Gefahr eng passierender Kfz bei Gegenverkehr auf der Autobahnbrücke [...!!!!...].

Maßnahmen:

- Überleitung von der Fahrbahn der Albert-Schweitzer-Straße nach Überquerung der Brücke über die Saarstraße auf den nicht benutzungspflichtigen Radstreifen auf dem Bürgersteig nach der Aufstellfläche für die Fußgänger und Radfahrer, die von der Universität kommend die Albert-Schweitzer-Straße überqueren wollen.
- Rückverlegung der Ampel und Furt für Radfahrende in der Albert-Schweitzer-Straße Fahrtrichtung Martin-Luther-King-Weg um ca. 20 m, um Radfahrenden, die vom Vorplatz der Universität kommen, die Möglichkeit zu geben, auf die Aufstellfläche auf der Fahrbahn der Albert-Schweitzer-Straße zu wechseln.
- Verbreiterung der Brücke über die Saarstraße auf der Westseite und damit Schaffung eines separaten Fußgängerweges und Umwidmung des jetzigen Fußgängerüberwegs zu einem Radweg mit entsprechend zuführenden Furten.
- Aufstellfläche an der Kreuzung Brücke über die Saarstraße/Martin-Luther-King-Weg in Richtung Hartenberg
- Piktogramm in der Furt über den Seiteneingang zur Universität und die Einmündung des Xaveriuswegs; bei der Einmündung in die Universität zusätzlich ein Schild Achtung Radverkehr Vz 138-10
- Aufstellflächen an der Kreuzung Albert-Schweitzer-Straße/Dalheimer Weg/Backhaushohl und rote Furten auch für die Querung Dalheimer Weg/Backhaushohl
- Rote Furt und Piktogramm an den Ausfahrten zum Parkplatz an den Sportanlagen SC Moguntia
- Piktogramme auf der Fahrbahn und Markierung Abstandsstreifen zu den seitlich parkenden Kfz in der Draiser Straße und in der Straße Am Ostergraben
- Hinweistafeln in beiden Fahrtrichtungen auf die Ausweichstrecke In der Klauer/Koblenzer Straße/Wilhelm-Quetsch-Straße zur Umfahrung der Engstelle innerhalb Bretzenheims zwischen Kreuzung Am Ostergraben/Jakob-Leischner-Straße und Marienborner Straße/Hans-Böckler-Straße
- Einrichtung eines gemischten Fuß/Radwegs zwischen Draiser Straße und Jakob-Leischner-Straße rechts der Schienen Richtung Marienborn
- Überleitung vom Bürgersteig der Straße Am Ostergraben auf die Fahrbahn an der Einmündung der Ludwig-Nauth-Straße durch rote Furt mit Piktogramm bereits vor der Kreuzung
- Aufstellfläche an der Kreuzung Am Ostergraben/Jakob-Leischner-Straße
- Keine Freigabe des Bürgersteigs in Gegenrichtung zwischen Bushaltestelle Nähe Einmündung Ludwig-Nauth-Straße und Kreuzung Marienborner Straße/Hans-Böckler-Straße Richtung Marienborn
- Entfernung des Zeichens verpflichtender bidirektionaler gemeinsamer Fuß/Radweg Vz 240 zwischen der Kreuzung Marienborner Straße/Hans-Böckler-Straße und Küferweg und Ersatz durch das Zeichen Fußweg mit Freigabe für Radfahrende Vz 239 mit Zusatz 1022-10.
- Verlängerung des Zauns zwischen Bürgersteig und Schienen ab der Kreuzung Marienborner Straße/Hans-Böckler-Straße bis zum nächsten Fahrleitungsmast in Fahrtrichtung Innenstadt, um einen Wechsel auf die schmale Fläche zwischen Schienen und Bürgersteig an dieser Stelle zu vermeiden
- Furt und Piktogramme zum nicht benutzungspflichtigen Radstreifen an der Kreuzung Marienborner Straße/Hans-Böckler-Straße Richtung Marienborn sowie Piktogramme auf der Fahrbahn der Marienborner Straße Richtung Marienborn
- Entfernung des Zeichens verpflichtender bidirektionaler gemeinsamer Fuß/Radweg Vz 240 Richtung Innenstadt von der Kreuzung Küferweg bis Kreuzung Hans-Böckler-Straße Richtung Innenstadt und Ersatz durch das Zeichen Fußweg mit Freigabe für Radfahrende Vz 239 mit Zusatz 1022-10
- Piktogramme auf der Fahrbahn der Marienborner Straße Richtung Innenstadt

- Fortführung des nicht verpflichtenden Radstreifens auf dem Bürgersteig an der Verschwenkung der Marienborner Straße vor der Einmündung der Wilhelm-Quetsch-Straße bis zum Weg entlang der Schienen Richtung Marienborn bzw. mindestens Freigabe des Bürgersteigs für Radfahrende
- Überleitung von der Fahrbahn der Marienborner Straße auf den verpflichtenden bidirektionalen gemeinsamen Fuß/Radweg vor der Einmündung der Wilhelm-Quetsch-Straße
- Freigabe des Bürgersteigs in der Mercedesstraße Richtung Innenstadt auf der linken Straßenseite nach der Querung der Mercedesstraße aus Marienborn kommend mit Zeichen verpflichtender bidirektionaler gemeinsamer Fuß/Radweg Vz 240 mit Vz 1000-31
- Freigabe des Bürgersteigs in der Mercedesstraße Richtung Innenstadt auf der rechten Straßenseite nach Ende des Radstreifens über die Autobahnbrücke als gemeinsamen Fuß/Radweg mit Zeichen Vz 240
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

2.3 Mercedes Straße – Marienborn

Status Verkehrsführung in Richtung Süden und Klein-Winternheim:

Die im originären Mapathon Konzept vorgeschlagene Route führt ab Mercedes Straße über die A 60 Brücke zu Im Borner Grund und dann die Mercator Straße aufwärts weiter über die Altkönig Straße zum Gewerbegebiet Pfaffenberg von wo aus man über die A 63 Brücke nach Klein-Winternheim fahren kann. Auf der der A 60 Brücke hinein nach Marienborn findet sich ein Schutzstreifen und an der Engstelle am Ortseingang Piktogramme.



Direkt hinter der A 60 Brücke am Anfang von Im Borner Grund gibt es beidseits Wege zu dem Weg unter der Brücke mit Verbindung in Richtung Bretzenheim und der Umfahrung Am Sonnigen Hang wie später im Detail erläutert.

Die Straße Im Borner Grund hinein ins Zentrum von Marienborn ist kurvig, eng und recht stark befahren. Es gilt Tempo 30 und teilweise Parkverbot. Weiter geht es südwärts bergauf über die schlechte Wegstrecke der Mercator Straße. Poller auf halber Wegstrecke verhindern die Durchfahrt für KFZ, Radfahrende und Fußgänger können passieren.



Oben am Friedhof kommt man zu der unübersichtlichen Kreuzung An der Kirschhecke / Altkönig Straße.





Die Altkönig Straße führt dann breiter werdend aus dem Ort zum Gewerbegebiet Pfaffenberg. Aus Marienborn heraus gilt anfangs Tempo 50, danach 70. Links im Bild 3846 ist die Einfahrt zur alternativen Umfahrung über Am Sonnigen Hang:



Die Altkönig Straße hat dann Landstraßencharakter und führt am Wertstoffhof vorbei zum Gewerbegebiet Pfaffenberg mit einer unübersichtlichen Engstelle hin zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg / Z 240:



Dieser Weg führt in einer Kurve zur Überleitung auf die dortige Querstrasse und hin zum Übergang an der Verkehrsinsel:



Um nach Klein-Winternheim zu gelangen muß man über die A 63 – Brücke und weiter zum Kreisel um dann den Geh- und Radweg / Z 240 zu nehmen:



Status Verkehrsführung in umgekehrter Richtung – nach Norden - Marienborn und Mainz:

An der L401 zeigt das Schild auf die Fahrstraße nach Marienborn. Der Linksseitige Geh- und Radweg / Z 240 ist nach Norden Richtung Marienborn nicht verpflichtend und endet am Ende des Gewerbegebiets. Dort werden Radfahrende auf die Fahrbahn verwiesen.



Auf der Fahrbahn gilt erst Tempo 50 – später 70 und Radfahrende können auf der Fahrbahn hier flott den Berg runterrollen.

Es folgt dann die Ortseinfahrt Marienborn mit der Möglichkeit der separat beschriebenen alternativen Umfahrung des Ortskerns. Ein paar Meter weiter passiert man die unübersichtliche Kreuzung An der Kirschhecke / Altkönig Straße um in die steil abfallende und mit sehr schlechter Decke versehenen Mercatorstraße abwärts zu rollen. An der Ecke Haidenkeller geht es dann zu Im Borner Grund mit den bereits beschriebenen Besonderheiten. Auf die Brücke und zur Mercedesstraße kommt der Radfahrende in dem er entweder dem

Piktogramm gemäß auf der Fahrbahn fährt oder entsprechend dem (hier Sinn freien) Schild Getrennter Geh-Radweg / Z 241 den viel zu schmalen Bürgersteig nimmt:



Status Beschilderung (zu 2.3. – Durch Marienborn):

Die Route durch Marienborn und zur Altkönig Straße ist HBR - Beschildert.

Status Wegqualität:

Sehr unterschiedlich mit insbesondere der unzumutbar schlechten Mercatorstraße.

Status Markierung:

Recht unterschiedlich wie oben kommentiert.

Status Breite:

Die Durchfahrt durch Marienborn ist eng. Da wo Schutzstreifen vorhanden sind, liegt Unterdimensionierung vor.

Status Beleuchtung:

Der Streckenabschnitt ist innerorts weitgehend beleuchtet. Dies gilt nicht für die alternative Umfahrung Am Sonnigen Hang und den außerörtlichen Teil der Altkönig Straße.

Gefahrstellen:

- Die Brücke über die A 60 ist ob der geringen Breiten, der unübersichtlichen Kreuzung zu Im Borner Grund und schlechten Wegstrecke gefährlich.
- Beide Anschlusskreuzungen der Mercatorstraße sind sehr unübersichtlich und schlecht zu befahren.

Maßnahmen:

- Dem Vernehmen nach plant die Stadt Mainz die Altkönig Straße zur Fahrradstraße zu machen. Dies wird begrüßt, gleichwohl ist die Frage der konkreten Umsetzung zu stellen.
- Bauliche Verbesserungen sind wie schon angedeutet im Bereich der A 60-Brücke und Mercatorstraße dringend geboten.
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

2.4 Lückenschluss M6a Ostergraben – Im Tiefental

Status Verkehrsführung:

Von Bretzenheim oder der Stadtseite der Universität her kommend bietet sich dieser Lückenschluss an, wenn Radfahrende nach Drais oder Lerchenberg kommen wollen. Gleichzeitig bietet der Lückenschluss eine (umständliche und zeitraubende) Umfahrung des gefährlichen Streckenabschnitts innerhalb Bretzenheims zwischen Kreuzung Am Ostergraben/Jakob-Leischner-Straße und Marienborner Straße/Hans-Böckler-Straße. Die Umfahrung erfolgt dann ab der Koblenzer Straße über die Wilhelm-Quetsch-Straße zurück zur Marienborner Straße.

Der Lückenschluss startet an der Kreuzung Am Ostergraben/Ulrichstraße/In der Klauer und führt nach rechts in die Straße In der Klauer. Radfahrende müssen die Fahrbahn nutzen. Nach einer Links-Rechts-Verschwenkung führt die Fahrbahn direkt auf eine Brücke über die Koblenzer Straße zu.



An der Einmündung der Uwe-Beyer-Straße steht dann überraschend ein Wegweiser, der u.a. nach Lerchenberg weist. Nach Überquerung der Koblenzer Straße müssen Radfahrende dem Wirtschaftsweg in einer weiteren Links-Rechts-Verschwenkung folgen um zur Kreuzung des Wirtschaftswegs Im Tiefental mit dem Wirtschaftsweg von Gonsenheim nach Bretzenheim zu kommen. Dort verlaufen die Mapathonrouten M2 Gonsenheim - Bretzenheim - Hechtsheim - Laubenheim (Route Orange) und M16 Drais - Bretzenheim - Oberstadt - Altstadt (Route Dunkelgrün). Letztere biegt an dieser Kreuzung nach links Richtung Drais ab und bietet über den M17a Lerchenberg – Tiefentaler Weg auch einen Zugang zum Lerchenberg.



Status Beschilderung:

Die Beschilderung an der Einmündung der Uwe-Beyer-Straße in die Straße In der Klauer ist an dieser Stelle überflüssig. Eine weitere (wichtige) Beschilderung befindet sich an der Kreuzung der Wirtschaftswege Im Tiefental und Gonsenheim-Bretzenheim. An den anderen Stellen fehlt die Beschilderung.

Status Wegqualität:

Der gesamte Streckenabschnitt führt über Asphalt oder Pflaster und ist von ausreichender Qualität.

Status Markierung:

Es finden sich keine Markierungen auf der Fahrbahn.

Status Breite:

Fahrbahn und Wirtschaftsweg sind ausreichend breit.

Status Beleuchtung:

Nach der Querung der Koblenzer Straße sind die Wirtschaftswege nicht beleuchtet.

Gefahrstellen:

- Querparker in der der Straße In der Klauer

Maßnahmen:

- Abstandsmarkierung an den Querparkplätzen in der Straße In der Klauer und Piktogramme auf der Fahrbahn
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

2.5 Umfahrung M6b Marienborn - Am Sonnigen Hang

Status Verkehrsführung:

Schon in den initialen Diskussionen der Mapathon-Routen in und um Marienborn gab es mehrfach die Anregung, eher diese Route als Hauptverbindung vorzuschlagen. Gründe dafür sind, dass es dort fast keinen KFZ-Verkehr gibt und die schlechte Wegstrecke Im Borner Grund und Mercatorstraße vermieden wird. Das Mapathon-Team hat sich dagegen entschieden, weil diese Strecke wie eine Schlucht wirkt, soziale Kontrolle nicht gegeben ist und auch kaum Beleuchtung existiert. Da die Strecke für Radelnde aber eine hohe Relevanz hat wird sie hier beschrieben:

Startend ab der Ortsausfahrt an der Altkönig Straße biegt man in einem Haken auf den mit „Verbot für KFZ, Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ gekennzeichneten Weg.



An der Straße Knechelsberg gibt es einen Engpass des alternativen Rundwegs der hier etwas auszubauen wäre:



Direkt danach an der Brücke über die A 63 und zum Chaussee Haus gibt es weitere Verbindungsmöglichkeiten über die Diebs Straße in Richtung Hechstheim:



Die Umfahrung Am Sonnigen Hang geht dann im Bogen weiter und bis zur Brücke über die A 60.



Vor der Brücke könnten Radfahrende links über die Sackgasse mit Schild „Einfahrt verboten / Anwohner frei“ und einen Stichweg zu Im Borner Grund gelangen. Besser fährt es sich unter der Brücke durch und dann von der anderen Seite hoch zu Im Borner Grund und der dortigen Straßenbahnhaltestelle.

Status Beschilderung (zu 2.5 – M 6 b – Umfahrung Marienborn Am Sonnigen Hang):.

Quasi nicht vorhanden

Status Wegqualität:

Recht gut

Status Markierung:

Quasi nicht vorhanden

Status Breite:

Gute Wegebreite

Status Beleuchtung:

So gut wie nicht vorhanden

Gefahrstellen:

- Nur am Anfang und Ende der Umfahrung

Maßnahmen:

- Ausbau und Beschilderung vor allem an Anfangs/Endpunkten der Umfahrung
- Ausbau der Umfahrung an der Ecke der Straße Knechelsberg
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

2.6 Lückenschluss M6c Im Borner Grund - Koblenzer Straße

Ab der Brücke über die A 60 Richtung Westen gibt es noch die Anschlußmöglichkeit durch das sogenannte Mauselloch in Richtung Gutenbergcenter und Koblenzer Straße – 3853 (von West nach Ost aufgenommen):



Status Beschilderung (zu M 6 c – Anschluß Gutenbergcenter):

Nicht vorhanden

Status Wegqualität:

Gut befahrbar

Status Markierung:

Nicht vorhanden

Status Breite:

Gut befahrbar

Status Beleuchtung:

Nicht vorhanden

Gefahrstellen:

- Unbeleuchtet, wenig soziale Kontrolle

Maßnahmen:

- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten
- Zusätzlich Schaffung einer Wegeverbindung von Im Borner Grund / Wiesenstraße / Pfarrer-Bergmann-Straße zum sogenannten Mauselloch - wie von der Initiative Lebenswertes Marienborn (ILM) vorgeschlagen.