

Bestandsaufnahme und Maßnahmenvorschläge

Mapathon-Route M07 Violett (Kaiserbrücke - Ebersheim)

Von Ebersheim über Hechtsheim, Bretzenheim, Zahlbach, Hauptbahnhof, Neustadt und Zollhafen zur Kaiserbrücke

einschließlich der Lückenschlüsse M7a Kapazitätserweiterung Kaiserbrücke, M7b Binger Straße - Am Linsenberg, M7c IGS Bretzenheim – Kurmainzkaserne und M7d Ebersheim – Nieder-Olm

Inhaltsverzeichnis:

1.	Kurzbeschreibung Route aus Mapathon-Dokumentation	Seite 2
2.	Protokoll Befahrung zur Bestandsaufnahme und Ermittlung erforderlicher Maßnahmen	Seite 4
2.1.	Ebersheim – Bretzenheim	Seite 4
2.2	Bretzenheim – Zahlbach - Hauptbahnhof	Seite 9
2.3	Hauptbahnhof – Kaiser-Wilhelm-Ring – Barbarossa-Ring – Kaiser-Karl-Ring – Kaiserbrücke	Seite 15
2.4	Lückenschluss Ebersheim – Nieder-Olm	Seite 22
2.5	Lückenschluss IGS Bretzenheim – Kurmainzkaserne	Seite 24
2.6	Lückenschluss Binger Straße - Am Linsenberg	Seite 27
2.7	Kapazitätserweiterung Kaiserbrücke	Seite 28

Autoren: Karl-Heinz Mank-Moog (Parents for Future), Michael Gutmann (ADFC Kreisverband Mainz-Bingen e.V.)

1. Unveränderte Kurzbeschreibung der Route aus Mapathon-Dokumentation

Im Mapathon-Ergebnisbericht findet sich zur Route 7. Wiesbaden (Kaiserbrücke) - Neustadt-Ring - Hbf - Bretzenheim - Ebersheim (Farbe Violett) folgende Beschreibung:

Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft

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

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

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

*Für die Radpendler*innen aus den südlichen Stadtteilen und der Innenstadt ist seit der Anbindung der Hafenbahn zum Containerterminal die bis dahin direkte Verbindung über die „Obere Austraße“ in Richtung Mombach gekappt. Da die „Gaßner Allee“ sehr eng ist und Straßenbahnschienen mehrfach Gefahrenstellen darstellen, ist die zusätzliche Brücke über die Obere Austraße und das Zubringergleis zum Containerhafen auch für die südliche Anbindung von Bedeutung. Der aktuelle Bautenstand lässt vermuten, dass hier keine wesentliche Verbesserung der Radinfrastruktur zu erwarten ist.*

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

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

Sie tangiert weiterhin den westlichen Rand des Gewerbegebiets an der Rheinhessenstraße in Hechtsheim sowie das Gewerbegebiet an der Messe und ist somit die direkte Verbindung aus der Neustadt, Hartenberg und Bretzenheim zu diesen Gewerbegebieten.

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

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



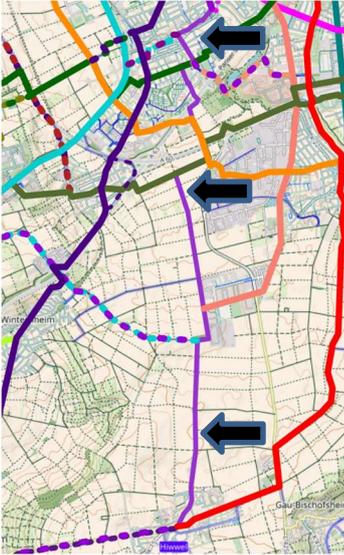
Routenverlauf in der Mapathon-Karte

2. Protokoll Befahrung zur Bestandsaufnahme und Ermittlung erforderlicher Maßnahmen

2.1 Ebersheim – Bretzenheim

stadteinwärts und stadtauswärts

Status Verkehrsführung:



Wegabschnitt in Mapathon-Karte

Aus der Ortsmitte von Ebersheim kommend müssen Radfahrende die Fahrbahn der Römerstraße und dann der Konrad-Adenauer-Straße benutzen, um zum Wirtschaftsweg Zum Schollberg Richtung Gewerbegebiet Hechtsheim an der Messe und Bretzenheim zu gelangen.



Vom Ortsrand führt der Wirtschaftsweg zuerst durch einen Taleinschnitt und dann in welligem Gelände bis zum südwestlichen Ende des Gewerbegebiets Hechtsheim an der Messe („Wirtschaftspark“).



Von dort führt der Wirtschaftsweg entlang dem Westende des Gewerbegebiets an der Messe in weiter welligem Gelände nach Norden. Ein Zugang zum Gewerbegebiet an der Messe besteht von der Westseite weder für Fußgänger noch Radfahrende.



Das Gewerbegebiet in Hechtsheim zwischen Rheinhessenstraße und Ludwig-Ehrhard-Straße kann entweder über die Kreuzung der Wirtschaftswege am nordwestlichen Ende des Gewerbegebiets nach Möbel-Martin oder weiter nördlich am Schwenk des Wirtschaftswegs zur Unterführung der Autobahn A60 über die Mapathonroute 2 (Budenheim – Laubenheim) erreicht werden.



Nach stark abfallender Unterführung der Autobahn führt der Wirtschaftsweg am Stefanshof vorbei zur Abfahrt der Haifa-Allee von der Pariser Straße. An der dortigen Gabelung fahren Radfahrende rechts entlang der Abfahrt auf der Hinkelsteiner Straße zu einer Brücke über die Pariser Straße. Nach der Brücke wird an einer gefährlichen, aber entsprechend gesicherten Kreuzung der Rote Weg gequert.



Auf der Fahrbahn der Hinkelsteiner Straße erreichen Radfahrende die Querung der Straße Südring, wo leicht versetzt die Hinkelsteiner Straße als gemischter Fuß-/Radweg bis zur IGS Bretzenheim an der Hans-Böckler-Straße fortgeführt wird. Auf dem Bürgersteig der Hans-Böckler-Straße befindet sich beidseits ein nicht benutzungspflichtiger Radweg, der zur Kreuzung mit der Albert-Stohr-Straße führt. Dort beginnt der Lückenschluss zur Kurmainz-Kaserne in Hechtsheim.



Um vom nicht benutzungspflichtigen Radweg in die Albert-Stoher-Straße abbiegen zu können, müssen Radfahrende ein Stück nach rechts bis zu einem ampelgesicherten Übergang fahren. Von dort führt zuerst ein Radweg auf dem Bürgersteig und dann ein Schutzstreifen auf der Albert-Stoher-Straße bergab zum Ortskern von Bretzenheim. Der anfangs breite Schutzstreifen verengt sich und endet an der Kreuzung mit dem Mühlweg, so dass von dort bis zur Bahnstraße die Fahrbahn genutzt werden muss. Der Schutzstreifen ist eingerichtet, da es sich um eine Einbahnstraße handelt, die entgegen der Fahrtrichtung von Radfahrenden genutzt wird. Am Abzweig Bahnstraße besteht über den Lückenschluss Bretzenheim – Koblenzer Straße Übergang zu den Mapathonrouten M6 Mombach- Nieder-Olm und M3 Mombach – Stackeden-Elsheim.



Bergauf ist an der unübersichtlichen Kreuzung Mühlweg ein Stoppschild in der Steigung angebracht. Im weiteren Anstieg steht kein Schutzstreifen zur Verfügung. Die Fahrbahn neben parkenden Kfz muss genutzt werden.



Status Beschilderung:

Innerorts von Ebersheim fehlt weitgehend die Beschilderung des Radwegs.

Zwischen Ebersheim und Bretzenheim sind an einigen Wegkreuzungen (insbesondere entlang des Wirtschaftswegs von der Pariser Straße bis Ortseingang Ebersheim) Hinweise auf die Ziele und Radwegrichtungen angebracht.

Status Wegqualität:

Der beschriebene Wegabschnitt ist bis auf ein kurzes Stück der Hinkelsteiner Straße zwischen Südring und Hans-Böckler-Straße asphaltiert oder betoniert und überwiegend gut befahrbar. Einige Wegabschnitte sind jedoch in schlechtem oder sehr schlechtem Zustand (besonders die Querung der Geländemulde am Ortsausgang von Ebersheim, da die Betonplatten starke Verformungen aufweisen, und der Abschnitt der Hinkelsteiner Straße zwischen Südring und Hans-Böckler-Straße).

Die Wirtschaftswege sind in der Regel zwar gesäubert, im Winter allerdings nicht geräumt. Insbesondere im Herbst und Frühjahr sind die Wege durch das Regenwasser, das sich in Vertiefungen sammelt, mit Schlamm verschmutzt.

Generell ist das Fahren mit einem konventionelle Rad topographisch anspruchsvoll.

Status Markierung:

Auf der Wegstrecke von Ebersheim bis zur IGS in Bretzenheim finden sich keine Markierungen oder Piktogramme auf der Fahrbahn bzw. den Wirtschaftswegen.

Der nicht benutzungspflichtige Radweg entlang der Hans-Böckler-Straße ist durch rote Pflastersteine schwach erkennbar.

Der Schutzstreifen auf der Albert-Stohr Straße bergab ist bis zum Mühlweg gut markiert und Furten rot gefärbt. Vom Mühlweg bis zur Bahnstraße und bergauf finden sich keine Markierungen oder Piktogramme auf der Fahrbahn.

Status Breite:

Die Ortsdurchfahrt Ebersheim (Konrad-Adenauer Straße - Römerstraße) ist zu schmal, um einen Radweg oder Radstreifen einzurichten.

Der Wirtschaftsweg zwischen Ebersheim und Bretzenheim ist zwischen 2,50 m und 3 m breit.

Der nicht benutzungspflichtige Radweg auf dem Bürgersteig der Hans-Böckler-Straße ist 80 cm breit (Breite der farblichen Pflastersteine), wobei jedoch durch den Abstandstreifen zum Bordstein de facto ca. 1,20 m zur Verfügung stehen.

Der Schutzstreifen auf der Albert-Stohr-Straße ist anfangs 1,50 m breit, verengt sich jedoch ab der Albanusstraße auf 1,10 m.

Status Beleuchtung:

Die Ortsdurchfahrt Ebersheim ist beleuchtet.

Der Streckenabschnitt zwischen Ausfahrt Ebersheim bis zur Brücke (Überquerung) Pariser Straße ist unbeleuchtet.

Der weitere Streckenabschnitt ist beleuchtet, wobei jedoch die Beleuchtung in der Hinkelsteiner Straße zwischen Südring und IGS Bretzenheim gering ist.

Gefahrstellen:

- Die Ortsdurchfahrt Ebersheim (Römerstraße) ist wegen des Verkehrsaufkommens und des Geländeprofiles für Radfahrende problematisch.
- Der Wirtschaftsweg nach der Ortsausfahrt Ebersheim durch die Geländemulde ist durch die schlechte Wegqualität und Schlaglöcher vor allem bei Dunkelheit gefährlich (Sturzgefahr) (Gefahrstelle 205)

- Circa 200 Meter von der Unterführung (stadteinwärts) unter der A60 befindet sich eine Kreuzung. Aufgrund des Gefälles wird von stadteinwärts fahrenden Radfahrenden Geschwindigkeit aufgenommen. Da die Kreuzung von Radfahrenden, Fußgängern, Reitenden (angrenzender Pferdehof) und landwirtschaftliche Fahrzeugen gleichermaßen genutzt wird, besteht hier ein nicht unerhebliches Kollisionsrisiko (Gefahrstelle 229).
- Die Kreuzung nach der Brücke über die Pariser Straße mit dem Roter Weg ist unübersichtlich und es besteht hier ein nicht unerhebliches Kollisionsrisiko. Die Kreuzung ist durch Markierung und Beschilderung, nicht jedoch durch Beleuchtung gut gesichert.
- Querung der Straße Mühlweg: die Kreuzung ist unübersichtlich und das Anfahren in der Steigung am Stopp-Schild schwierig (Gefahrstelle 204)

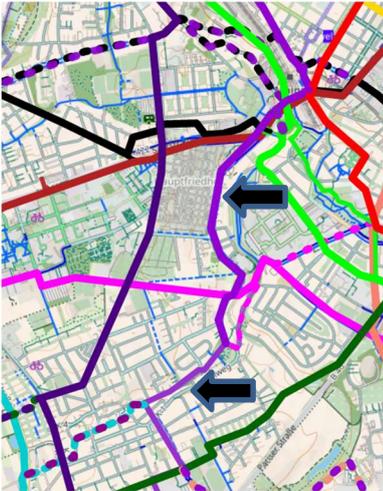
Maßnahmen:

- Sanierung des Wirtschaftswegs nach der Ortsausfahrt Ebersheim durch die Geländemulde
- Schaffung eines Westzugangs zum Gewerbegebiet an der Messe zur Verknüpfung mit der Mapathonroute M15 Kastel – Hechgtshheim (Messe)
- Sanierung des Abschnitts der Hinkelsteiner Straße zwischen Südring und Hans-Böckler-Straße
- Aufhebung des Vorrangs des Mühlwegs an der Kreuzung mit der Albert-Stohr-Straße und Rechts-vor-Links-Regelung
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten.

2.2 Bretzenheim - Zahlbach - Hauptbahnhof

Status Verkehrsführung

Stadteinwärts:



Wegabschnitt in Mapathon-Karte

In der ursprünglichen Mapathonkarte sind für den weiteren Streckenabschnitt zwei parallele Wegführungen eingetragen: auf der Fahrbahn des Mühlwegs bis zur Straße am Wildgraben oder auf der Fahrbahn der Bahnstraße bis zur Einmündung des Mühlpfads und auf diesem bis zur Einmündung in die Straße Am Wildgraben.

Bei einer Weiterfahrt auf dem Milchpfad zum Uniklinikum bietet der Mühlweg die kürzere Strecke. Allerdings ist der Mühlweg relativ stark befahren und im ersten Abschnitt wegen parkender Kfz sehr schmal (ca. 3,20 m), so dass es zu knappen Überholvorgängen kommt. Deshalb wird diese Wegführung in der Fortschreibung der Mapathon-Karte aufgegeben.

Die Bahnstraße ist weniger befahren und ab dem Lantelweg verbleiben neben den parkenden Kfz ca. 4 m Fahrbahnbreite. Nach dem Mühlpfad muss die Straße Am Wildgraben mit Straßenbahnschienen gequert werden, um auf die Fahrbahn Richtung Innenstadt zu gelangen. Die Querung ist unübersichtlich, da die Straßenbahn aus einer Linkskurve kommt, und nicht durch eine Warnampel gesichert.

An dieser Stelle kann in die andere Fahrtrichtung auch der Lückenschluss M14a Zahlbach – Uniklinik (Milchpfad) leicht erreicht werden.



Die Fahrbahn der Straße Am Wildgraben führt zur Kreuzung mit den Straßen Backhaushohl/Zahlbacher Steig. Vor dieser Kreuzung ist für Radfahrende die Wegführung unklar. Vermeintlich ist die Geradeausspur zu nutzen, die Aufstellfläche für die Geradeausfahrt befindet sich jedoch auf der Rechtsabbiegerspur.



Nach dieser Kreuzung beginnt ein Radstreifen auf der Fahrbahn, der bis zum Eingang des Hauptfriedhofs führt. Dort verengt sich der Radstreifen und wird als Schutzstreifen bis kurz vor die Kreuzung mit der Saarstraße fortgeführt. An der Einmündung des Xaveriuswegs ist der Radstreifen kurzzeitig geteilt, um den parallelen Zugang aus dem Xaveriusweg zum Radstreifen und der Unteren Zahlbacher Straße zu gewährleisten.



Vor der Saarstraße endet der Schutzstreifen und wird als benutzungspflichtiger Radweg auf dem Bürgersteig bis zur Kreuzung mit der Saarstraße fortgeführt.



Der weitere Wegabschnitt entlang der Binger Straße bis zum Alicenplatz ist in der Beschreibung der Mapathonroute M13 Braun bzw. M12 Schwarz ausgeführt.

Um zum Hauptbahnhof zu gelangen, haben Radfahrende zwei Möglichkeiten: An der Haltestelle Hbf West kann die Binger Straße an zwei ampelgesicherten Übergängen gequert werden. Dies ist jedoch jeweils mit zwei Ampelstopps verbunden. Auf der anderen Seite der Binger Straße ist der benutzungspflichtige Radweg auf dem Bürgersteig in beide Fahrtrichtungen freigegeben.



Alternativ kann am Alicenplatz eine Unterführung genutzt werden, die sowohl für Fußgänger als auch Radfahrende freigegeben ist. Die Unterführung führt in einer scharfen Kurve unter der Binger Straße hindurch zur Alicenstraße („Hbf-Rampe“) und trifft dort auf den benutzungspflichtige bidirektionalen Radweg auf dem Bürgersteig, der von der anderen Seite der Binger Straße herunter kommt.



Stadtauswärts:

Stadtauswärts fahren Radfahrende von der Alicenstraße („Hbf-Rampe“) weiter auf der Binger Straße über die Bahngleise zur Westseite des Hbf. Wer den Lückenschluss Binger Straße – Am Linsenbergr nutzen will, kann wie vorstehend beschrieben, die Binger Straße queren und auf dem jenseitigen bidirektionalen Radweg auf dem Bürgersteig bis zum Abzweig der Straße Am Linsenbergr gelangen.

Der weitere Wegabschnitt entlang der Binger Straße bis zur Kreuzung mit der Unteren Zahlbacher Straße ist in der Beschreibung der Mapathonroute M13 Braun bzw. M12 Schwarz ausgeführt.

Am Übergang der Binger Straße in die Saarstraße ist eine ampelgesicherte Querung erforderlich, um den nicht verpflichtenden Radweg auf dem Bürgersteig entlang der unteren Zahlbacher Straße erreichen zu können. Der Wartebereich an der Ampel ist zu schmal, um wartende Fußgänger/Radfahrer und passieren Fußgänger/Radfahrer konfliktfrei aufnehmen zu können. Der nicht verpflichtenden Radweg auf dem Bürgersteig entlang der unteren Zahlbacher Straße führt bis zum Eingang des Hauptfriedhofs, um dort entsprechend der stadteinwärtigen Fahrtrichtung in einen breiten Radstreifen zu münden.



Der anfangs breite Radstreifen verengt sich zusehends bei Annäherung zum Abzweig Zahlbacher Steig und wird zuletzt als schmaler Schutzstreifen bis zur Ampelkreuzung weitergeführt.



Nach dieser Kreuzung muss die schmale Fahrbahn bis zum Abzweig des Mühlwegs genutzt werden. Nach wenigen Metern auf dem Mühlweg ist eine gefährliche Kreuzung zu passieren, da bei stadtauswärtiger Fahrt Radfahrende, die vom Michael-Müller-Ring herunter kommen, Vorfahrt haben und auf Grund des Pflanzenwuchses erst kurz vor der Kreuzung gesehen werden können.



Für die verbleibende Wegstrecke auf dem Mühlweg bzw. der Bahnstraße bis zur Ortsmitte Bretzenheim bestehen keine weiteren Unterschiede zwischen stadteinwärtiger und stadtauswärtiger Fahrtrichtung.

Status Beschilderung:

Dieser Streckenabschnitt ist teilweise beschildert.

Status Wegqualität:

Die Wegstrecke ist asphaltiert oder gepflastert und überwiegend in gutem Zustand.

Status Markierung:

Bahnstraße, Mühlweg und die Straße Im Wildgraben weisen mit Ausnahme des Standplatzes am Ende der Straße Am Wildgraben an der Abzweigung Zahlbacher Steig keine Markierungen auf.

Die Untere Zahlbacher Straße ist im oberen Bereich weitgehend gut markiert (Schutzstreifen, Radstreifen, Furten mit Rotfärbung, Abstandsstreifen, Abbiege- und Einfädelspur an der Einmündung des Xaveriuswegs).

Nur tlw. ist die Markierung verblasst. Im unteren Bereich stadtauswärts ist der Radweg auf dem Bürgersteig zwischen Saarstraße und Eingang Hauptfriedhof durch rote Pflastersteine und tlw. Markierung ersichtlich.

Auf der stadteinwärtigen Seite ist die Wegführung auch auf dem Bürgersteig markiert.

Es fehlen Abstandsmarkierungen zu den seitlich parkenden KFZ in der Bahnstraße und Im Wildgraben.

Status Breite:

Die auf Grund seitlich parkender Kfz nutzbare Fahrbahnbreite der Bahnstraße beträgt anfangs nur ca. 3,40 m. Ab der Kreuzung Lantelweg verbreitert sich die nutzbare Fahrbahnbreite der Bahnstraße auf ca. 4 m.

Der Mühlweg ist ausreichend breit für die gemischte Nutzung durch Fußgänger und Radfahrende.

Die Straße Im Wildgraben ist stadteinwärts so schmal, dass Kfz nicht überholen können (nur widerrechtlich über die Abbiegespuren zur Straße Lanzelhohl bzw. Zahlbacher Steig). Stadtauswärts steht neben den seitlich parkenden Kfz eine sich verändernde nutzbare Fahrbahnbreite von 3 bis 3,80 m zur Verfügung. Dies führt zu knappen Überholvorgängen.

In der Unteren Zahlbacher Straße stadteinwärts ist der Radstreifen zuerst ca. 2,10 m breit, verengt sich jedoch bis auf 1,10 m an der Einfädelung aus dem Xaveriusweg. Der sich anschließende Schutzstreifen ist 1,40 m breit, der nachfolgende Radstreifen auf dem Bürgersteig zuerst 1,50 m, dann aber auf den letzten Metern vor der Kreuzung Saarstraße nur noch ca. 1 m.

Stadtauswärts ist der nicht benutzungspflichtige Radweg auf dem Bürgersteig anfangs 1,50 m breit, wird jedoch an vielen Baumscheiben auf 70 cm verengt, und später 1m breit. Es besteht ein schmaler Abstandstreifen zu den seitlich parkenden Kfz. Der sich anschließende Radstreifen ist ca. 1,90 m breit und verengt sich bis zum Abzweig Zahlbacher Steig als Schutzstreifen bis auf 80 cm.

Status Beleuchtung:

Die Strecke ist durchgehend beleuchtet.

Gefahrstellen:

- Keine Abstandstreifen zu den seitlich parkenden KFZ in der Bahnstraße und Im Wildgraben (Gefahrstelle 202/203); in der Bahnstraße ist das Tempolimit nicht ersichtlich (30 km/h) – entsprechende Beschilderung fehlt zumindest am Beginn der Bahnstraße in der Ortsmitte
- Kreuzung im Mühlweg mit Fuß-/Radweg vom Michael-Müller-Ring: Sichtbehinderung bei stadtauswärtiger Fahrt (Gefahrstelle 201)
- Der Straßenbahnübergang in der Straße Im Wildgraben aus dem Mühlweg heraus ist ungesichert (Gefahrstelle 200)
- Schmale Durchfahrt zwischen Geländer und Schild stadteinwärts kurz vor der Binger Straße (Gefahrstelle 68)
- Ungepflegte und tlw. nicht durch Lochplatten gesicherte Baumscheiben in der Unteren Zahlbacher Straße stadtauswärts (Gefahrstelle 76)
- Fehlende Aufstellfläche an der Ampel in der Binger Straße für Abbieger in die Untere Zahlbacher Straße (Gefahrstelle 230)

Maßnahmen:

- Zu den Maßnahmen im Bereich Binger Straße bis zur Kreuzung mit der Unteren Zahlbacher Straße vgl. Routen-Beschreibung der Mapathonroute M13 Braun bzw. M12 Schwarz. Der Wartebereich am Abzweig von der Binger Straße in die Untere Zahlbacher Straße könnte ggf. auch durch die Nutzung eines Teils der seitlichen Grünfläche vergrößert werden. Ein gesicherter Wechsel auf die Abbiegespur mit Aufstellfläche vor der Ampel wäre eine noch bessere Lösung.



- Sanierung Baumscheiben in der Unteren Zahlbacher Straße stadtauswärts
- Markierung der Parkflächen mit Abstandstreifen zu den seitlich parkenden KFZ in der Bahnstraße und Im Wildgraben (stadtauswärts) und Piktogramme auf der Fahrbahn, um knappe Überholvorgänge zu vermeiden

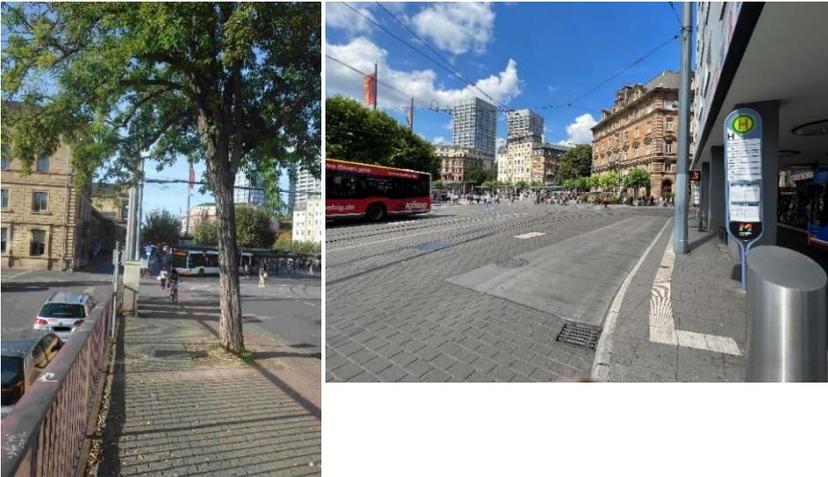
- Tempolimit 30 km/h auf der Bahnstraße
- Rückschnitt Pflanzenwuchs an Kreuzung im Mühlweg mit Fuß-/Radweg vom Michael-Müller-Ring zur Minderung der Sichtbehinderung stadtauswärts; Verkehrszeichen VZ 138.10 + 1000.32 Achtung querende Radfahrer
- Gelb blinkende Warnampel bei Annäherung einer Straßenbahn beim Übergang vom Mühlweg zur Straße Im Wildgraben
- Frühzeitige Markierung des Fahrwegs für Radfahrende auf der Fahrbahn Im Wildgraben stadteinwärts vor dem Abzweig Zahlbacher Steig (auf Rechtsabbiegerspur!)
- Verlegung des Radstreifens auf dem Bürgersteig Untere Zahlbacher Straße stadteinwärts (Hausnr. 78 – 96) als Schutz- oder Radstreifen auf der Fahrbahn bis zur Kreuzung Binger Straße
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

2.3 Hauptbahnhof – Kaiser-Wilhelm-Ring – Barbarossaring – Kaiser-Karl-Ring – Kaiserbrücke

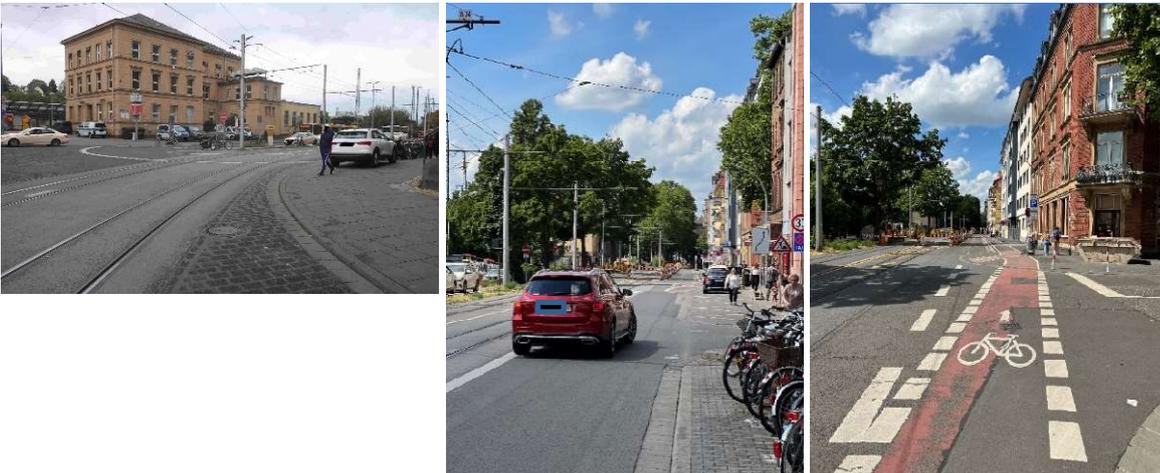
Status Verkehrsführung:

Stadttauswärts:

Radfahrende, die die Alicenstraße von der Binger Straße kommend herabfahren, stehen vor dem Bahnhofsvorplatz vor dem Problem, wie sie diesen queren oder umfahren können. Die Querung des Bahnhofsvorplatzes ist im Schrittempo erlaubt (Fußgängerzone, Fahrrad frei), wegen der vielen Fußgänger und abgestellten Fahrräder jedoch konfliktträchtig. Die Umfahrung auf der Fahrbahn ist wegen der vielen Schienen und des hohen Verkehrsaufkommens jedoch ebenfalls gefährlich.



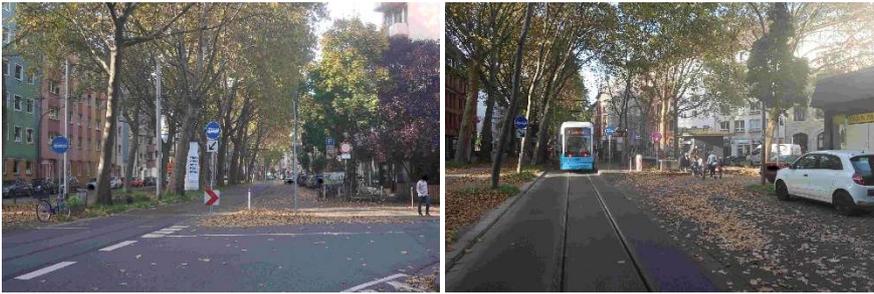
Haben Radfahrende den Bahnhofsvorplatz durchquert oder umfahren, steht am Beginn der Kaiser-Wilhelm-Rings/Ecke Bahnhofsvorplatz ein schmaler Streifen Fahrbahn neben der Kurve der Straßenbahnschienen zur Verfügung, um auf die weiterführende Fahrbahn des Kaiser-Wilhelm-Rings zu gelangen. Auf dem gesamten Ring gilt ab diesem Punkt Tempo 50. An der Einmündung der Frauenlobstraße beginnt ein Radstreifen auf dem Bürgersteig, der bidirektional genutzt und bis zur Einmündung der Aspeltstraße fortgeführt wird.



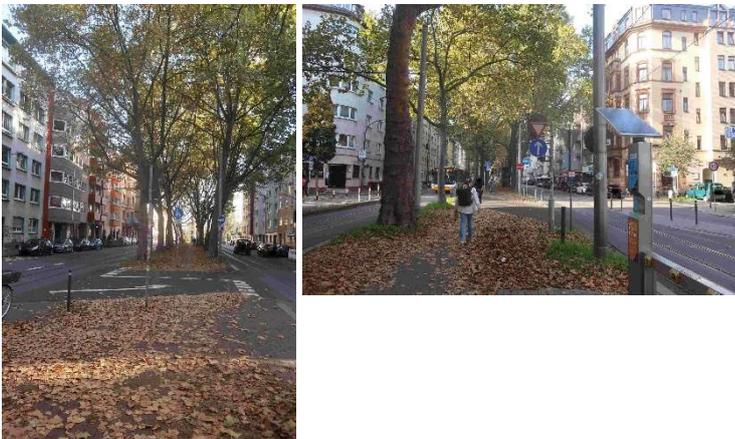
Dort haben Radfahrende die Wahl, entweder den Fußweg in der Mitte des Kaiser-Wilhelm-Rings mit zu nutzen (für Radfahrer freigegeben) oder der Fahrbahn zu folgen.



Radfahrende auf der Fahrbahn stehen jedoch an der Kreuzung Josefstraße vor dem Problem, dass eine Weiterfahrt geradeaus nicht vorgesehen und eine Abzweigung auf die Boppstraße erforderlich ist (Verkehrsschild VZ 250 mit Zusatzschild 1020-30 Anlieger frei). Selbst bei einer widerrechtlichen Weiterfahrt müssen Radfahrende vor der Haltestelle Lessingstraße nach rechts auf die Boppstraße ausweichen.



Radfahrende, die den Fußweg in der Mitte des Kaiser-Wilhelm-Rings mit nutzen, queren an der Einmündung der Josefstraße und der Boppstraße Straßenverbindungen zwischen den beiden Fahrspuren des Kaiser-Wilhelm-Rings.



An der Kreuzung Goethestraße kann weiterhin sowohl der Fußweg mit genutzt als auch der Fahrbahn des Barbarossarings weiter gefolgt werden. Es gilt weiterhin Tempo 50 auf der Fahrbahn. Der Fußweg ist anfangs wegen der Haltestelle Goethestraße sehr verengt, so dass ein gleichzeitiges Passieren von zwei Fahrrädern nicht und von Fußgänger und Radfahrer nur eingeschränkt möglich ist.



Vor dem Bismarckplatz werden Radfahrende vom Fußweg in der Mitte des Barbarossarings auf den Radstreifen auf dem Bürgersteig verwiesen. Dabei sind die Schienen der Straßenbahn zu queren.

Am Bismarckplatz kreuzt die gelbe Mapathonroute M11 Finthen-Innenstadt.

Bei der Weiterfahrt in den Kaiser-Karl-Ring kann weiterhin sowohl der Fußweg in der Mitte mit genutzt als auch der Fahrbahn weiter gefolgt werden. Es gilt weiterhin Tempo 50 auf der Fahrbahn.



Nutzen Radfahrende den Fußweg in der Mitte, muss an der Kreuzung Kreyßigstraße die Verbindungsfahrbahn mit schräg verlaufenden Schienen gequert werden und im weiteren Verlauf verengt sich der Pfad so sehr, dass Radfahrende ihn eigentlich nicht mehr nutzen können.

Der Fußweg in der Mitte des Kaiser-Karl-Rings endet an der Einmündung der Mozartstraße. Von dort muss die Fahrbahn bis zur Kreuzung mit der Rheinallee genutzt werden. Auf der Rheinallee kreuzt die Mapathonroute Dunkelblau M5 Schierstener Brücke – Bodenheim.



Auch nach der Querung der Rheinallee muss auf der Inge-Reitz-Straße die Fahrbahn bis zur Endhaltestelle der Straßenbahn am Zollhafen genutzt werden.



Um zur Kaiserbrücke nach Wiesbaden zu gelangen, müssen Radfahrende die Verbindungsspanne von der Inge-Reitz-Straße zur Straße An der Hafenbahn nutzen. In dieser sind nah am Bordstein die Schienen der Wendeschleife verlegt. Die Straße An der Hafenbahn führt dann direkt zum Aufstieg der Kaiserbrücke. In diesem Bereich gilt Tempo 30.



Stadteinwärts:

Radfahrende, die von Wiesbaden über die Kaiserbrücke kommen, nutzen zuerst wie stadtauswärts die Fahrbahn der Straße An der Hafenbahn zur Weiterfahrt. An der Kreuzung mit der Verbindungsspanne zur Inge-Reitz-Straße muss jedoch der Straße An der Hafenbahn gefolgt werden, da die Fahrt entgegen der Einbahnstraße nicht vorgesehen ist. Auch hier sind die Schienen der Wendeschleife nah am Bordstein verlegt.



Die Straße An der Hafenbahn mündet in die Inge-Reitz-Straße, auf deren Fahrbahn Radfahrende die Kreuzung mit der Rheinalle erreichen.



Nach der Querung der Rheinallee steht auf dem Kaiser-Karl-Ring nur die Fahrbahn zur Verfügung, die anfangs durch die Haltestelle Straßenbahnamt stark verengt ist. Danach kann auch der Fußweg in der Mitte des Kaiser-Karl-Rings genutzt werden, der jedoch an der Kreuzung Hattenbergstraße auf die Fahrbahn verlassen werden muss.





Der weitere Verlauf bis zur Einmündung der Aspeltstraße in den Kaiser-Wilhelm-Ring entspricht grundsätzlich der Beschreibung der stadtauswärtige Verkehrsführung: Es kann die Fahrbahn genutzt werden oder der Fußweg in der Mitte des Rings.



Am Ende des Fußwegs in der Mitte des Kaiser-Wilhelm-Rings stadteinwärts ist für Radfahrende die weitere Wegführung nicht direkt ersichtlic. Das Verkehrsschild für den verpflichtenden bidirektionalen Radweg auf dem Bürgersteig links der Fahrtrichtung ist auf Grund der Entfernung und des Baumbewuchses fast nicht erkennbar. Ein Wechsel auf die Fahrbahn erscheint möglich bzw. ist erforderlich, wenn Radfahrende die Osteinunterführung nutzen wollen, um zum Hartenberg bzw. Hbf West zu gelangen (Lückenschluss M12c Fritz-Kohl-Straße – Gärtnergasse).



Radfahrende, die die Fahrbahn des Kaiser-Wilhelm-Rings nutzen, werden automatisch über die Rampe der Osteinunterführung Richtung Bahnhofsvorplatz geführt.

Auch aus dieser Fahrtrichtung stehen Radfahrende vor dem Bahnhofsvorplatz vor dem Problem, wie sie diesen queren oder umfahren können. Die Querung des Bahnhofsvorplatzes ist im Schritttempo erlaubt (Fußgängerzone, Fahrrad frei), wegen der vielen Fußgänger und abgestellten Fahrräder jedoch konfliktträchtig. Die Umfahrung auf der Fahrbahn ist wegen der vielen Schienen und des hohen Verkehrsaufkommens jedoch ebenfalls gefährlich.



Aus der Osteinunterführung heraus kommend quert hier der Lückenschluss M12c Fritz-Kohl-Straße – Hbf – Gärtnergasse.

Status Beschilderung:

Dieser Streckenabschnitt ist wenig beschildert.

Status Wegqualität:

Der Fußweg in der Mitte des Rings, der von Radfahrenden mit genutzt werden kann, ist teilweise gepflastert. Es sind jedoch Sturzkanten durch Auswaschungen entstanden. Auf Grund von herabfallendem Laub sind diese Sturzkanten tlw. nicht sichtbar.

Die Straßen sind in unterschiedlichem Zustand. Auf dem Ring behindern teilweise Schlaglöcher. Ab der Mozartstraße in das Zollhafengebiet ist der Straßenbelag neu.

Status Markierung:

Ein kurzer Streckenabschnitt zwischen Einmündung Frauenlobstraße und Aspeltstraße ist markiert. An den Kreuzungen Goethestraße, Hattenbergstraße und Rheinallee sind Aufstellflächen auf der Fahrbahn markiert. Auf der Inge-Reitz-Straße finden sich markierte Aufstellplätze an der Straßenbahnhaltestelle Zollhafen und (verfrüht) an der Einmündung An den Grachten statt vor der Ampel der Kreuzung Rheinallee.

Status Breite:

An der Einbiegung aus dem Bahnhofsvorplatz in den Kaiser-Wilhelm-Ring ist die Fahrbahn neben den Schienen 1,10 m (ohne Abstandsstreifen zu Schienen, zzgl. Rinnstein) schmal.

Der Zweirichtungsradweg auf dem Bürgersteig des Kaiser-Wilhelm-Rings zwischen Frauenlobstraße und Aspeltstraße ist 1,50 m schmal.

Die Fahrbahn im Kaiser-Wilhelm-Ring, Barbarossaring und Kaiser-Karl-Ring ist zwischen dem Bordstein der ÖPNV-Fahrspur und den parkenden Kfz zwischen ca. 3,00 und 3,50 m breit.

Der Fußweg in der Mitte von Kaiser-Wilhelm-Ring, Barbarossaring und Kaiser-Karl-Ring ist 1,50 m breit, wobei an der Haltestelle Goethestraße Baumscheiben die Pflasterung bis auf 90 cm verengen bzw. unterbrechen.

Die Inge-Reitz-Straße ist ca. 3,40 m breit. In der Verbindung von Inge-Reitz-Straße und An der Hafenbahn beträgt der Abstand zwischen Schienen und Rinnstein 1 m und in der Straße An der Hafenbahn in der Kurve 1,40 m (jeweils ohne Abstandsstreifen zu Schienen).

In der Straße An der Hafenbahn ist die Fahrbahn zwischen parkenden Kfz und den Schienen 2,20 m breit (ohne Abstandsstreifen zu Schienen).

Status Beleuchtung:

Der Streckenabschnitt ist beleuchtet. In Beleuchtung auf dem von Radfahrenden mit nutzbaren Fußweg in der Mitte des Rings ist auf Grund der Bäume eingeschränkt.

Gefahrstellen:

- Querung/Umfahrung des Bahnhofsvorplatzes (Verbesserung 231)
- Einbiegung aus dem Bahnhofsvorplatz in den Kaiser-Wilhelm-Ring (Gefahrstelle 142)
- Zweirichtungsradweg auf dem Bürgersteig des Kaiser-Wilhelm-Rings zwischen Frauenlobstraße und Aspeltstraße: gefährlicher Übergang vom für Radfahrende freigegebenen Fußweg in der Mitte des Kaiser-Wilhelm-Rings auf diesen Radweg (Gefahrstelle 36), Breite für Zweirichtungsverkehr nicht ausreichend, kein Hinweisschild in Einmündung Osteinstraße auf Zweirichtungsverkehr (Gefahrstelle 195), gefährlicher Übergang vom Radweg an der Kreuzung Frauenlobstraße zum oberen Ende der Osteinunterführungsrampe
- Osteinrampe schlecht befahrbar und wegen parkender Busse unübersichtlich (Gefahrstelle 141)

- Querung Josefstraße für Nutzer des mittigen Fußweges ungesichert (Gefahrstelle 35) – analog Querung Boppstraße
- Nutzung mittiger Fußweg durch Radfahrende gefährlich (Gefahrstelle 34). Abbiegungen sind nur über die Fußgängerübergänge möglich. An der Kreuzung Boppstraße besteht kein Fußgängerübergang, so dass Radfahrende nicht in die Boppstraße abbiegen können, ohne mit dem Kfz-Verkehr in Konflikt zu kommen!
- Unübersichtliche Kreuzung Goethestraße sowie Engstelle neben der Haltestelle
- Tempo 50 auf dem gesamten Ring gefährdet Radfahrende bei der Querung zum mittigen Fußweg und bei der Fahrt auf der schmalen Fahrspur neben den seitlich parkenden Kfz (Kfz weichen oft nur teilweise auf Fahrspur der Straßenbahn/Busse) aus (vgl. Gefahrstellen 141 und 7)
- Straßenbahngleise nah am Bordstein in der Wendeschleife der Straßenbahn an der Haltestelle Zollhafen bedeuten Sturzgefahr (Gefahrstellen 73 und 74)

Maßnahmen:

- Radverkehrskonzept für den Bahnhofsvorplatz erstellen und umsetzen (z.B. markierter Radweg am Rand des Vorplatzhalbkreises für die Querung)
- Verbreiterung der Fahrspur an der Einbiegung aus dem Bahnhofsvorplatz in den Kaiser-Wilhelm-Ring
- Tempo 30 auf dem gesamten Ring und Umwandlung des Rings in eine (unechte) Fahrradstraße – d.h. Kfz sind zugelassen
- Aufhebung des verpflichtenden Zweirichtungsradweg auf dem Bürgersteig des Kaiser-Wilhelm-Rings zwischen Frauenlobstraße und Aspeltstraße
- Asphaltierung oder geglättetes Kopfsteinpflaster auf den Osteinrampen
- Sanierung des mittigen Fußwegs und Schaffung einer Abbiegemöglichkeit in die Boppstraße
- Entschärfung der Sturzgefahr in der Wendeschleife der Straßenbahn an der Haltestelle Zollhafen durch einen deutlich breiteren Zu- und Abweg zur bzw. von der Kaiserbrücke
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

2.4 Lückenschluss Ebersheim – Nieder-Olm



Wegabschnitt in Mapathon-Karte

Status Verkehrsführung:

Vom Ortszentrum aus fahren Radfahrende zuerst auf der Fahrbahn der stark befahrenen Römerstraße und dann der Nieder-Olmer-Straße zum Ortsausgang. Innerorts gilt zuerst Tempo 30, auf der Nieder-Olmer-Straße jedoch bald auch noch innerorts Tempo 50. Ab dem Ortsrand existiert kein getrennter Weg für Fußgänger oder Radfahrende nach Nieder Olm. Am Ortsrand ist keine weitere Geschwindigkeitsbegrenzung angegeben, so dass die Nutzung der Fahrbahn aus Sicherheitsgründen für Radfahrende derzeit quasi ausgeschlossen ist. Trotz der objektiven und subjektiv gefühlten Gefahren wird die Straße von vielen Radlern mangels Alternativen genutzt. Um diesen Lückenschluss nutzen zu können, ist deshalb dringend ein von der Fahrbahn getrennter Weg für Fußgänger oder Radfahrende erforderlich.



Status Beschilderung:

Der Streckenabschnitt ist nicht in Richtung Nieder-Olm beschildert (nur nach Harxheim/Gau-Bischofsheim).

Status Wegqualität:

Der Streckenabschnitt verläuft auf der asphaltierten Fahrbahn. Die Oberfläche ist in ausreichendem Zustand.

Status Markierung:

Im Streckenabschnitt befinden sich keine Markierungen.

Status Breite:

Die Römerstraße ist ausreichend breit für zwei Fahrspuren. Überholen von Radfahrenden bei Gegenverkehr ist jedoch im kurvigen Ortskern nicht möglich. Auf der Nieder-Olmer-Straße sind versetzt Parkflächen markiert. Zwischen parkenden Kfz und dem Rinnstein stehen ca. 4,10 m Fahrbahn zur Verfügung, so dass Gegenverkehr und Überholen unter Wahrung des Mindestabstands von 1,50 m möglich ist, sofern es sich nicht um Busse oder LKW handelt.

Die Fahrbahn nach Nieder Olm ist ca. 5,70 m breit. Dies ermöglicht knappe (aber unerlaubte) Überholvorgänge von Radfahrenden auch bei Gegenverkehr, wenn diese direkt am Fahrbahnrand fahren.

Status Beleuchtung:

Der Streckenabschnitt ist außerorts nicht beleuchtet.

Gefahrstellen:

- Die Fahrbahn nach Nieder Olm ist auf Grund der geringen Breite und hohen erlaubten Geschwindigkeit für Radfahrende lebensgefährlich, ohne dass es eine Ausweichmöglichkeit gäbe (Gefahrstelle 231)

Maßnahmen:

- Tempo 30 innerorts auch auf der Nieder-Olmer-Straße bis Ortsausgang
- Das VZ 138-10 Achtung Radverkehr sollte am Ortsausgang nach Nieder Olm auf Radfahrende auf der Fahrbahn hinweisen. Das Tempo sollte auf 50 km/h reduziert werden, solange keine Ausweichroute für Radfahrende existiert.
- Bau eines parallel zur Straße oder auf separater Route geführten Weges für Fußgänger oder Radfahrende nach Nieder Olm
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung

2.5 Lückenschluss IGS Bretzenheim – Kurmainz-Kaserne



Wegabschnitt in Mapathon-Karte

Status Verkehrsführung:

Dieser Lückenschluss stellt über den Ziegelei- und Dampfbahnweg eine Verbindung zwischen Bretzenheim und Berliner Siedlung/Hechtsheim her.

Aus der Hans-Böckler-Straße führt der nicht verpflichtende Radweg auf dem Bürgersteig direkt weiter entlang der Albert-Stohr-Straße Richtung Pariser Straße und Alte Ziegelei. Aus dem Ortskern Bretzenheim besteht kein verkehrsrechtlich zulässiger Zugang, da an der Kreuzung mit der Hans-Böckler-Straße verpflichtend der Radweg rechts um die Kurve in die Hans-Böckler-Straße zu nutzen ist. Die Geradeausfahrt in Richtung Pariser Straße und Alte Ziegelei ist nicht vorgesehen.



Ab dem ampelgesicherten Übergang an der Bushaltestelle Albert-Stohr-Straße/IGS verläuft der Radstreifen auf dem Bürgersteig rechts neben der Fahrbahn zum Zubringer der Pariser-Straße. Dieser wird über drei Zebrastreifen gequert und bis zur Zufahrt zur Alten Ziegelei fortgeführt.



Von der Zufahrt zur Alten Ziegelei zweigt der Ziegeleipfad ab, der Radfahrende zum Abzweig auf den Dampfbahnweg führt. Der Dampfbahnweg führt auf der Nordwestseite der Kurmainz-Kaserne vorbei bis zum Studentenwohnheim an der Berliner Straße.



Am Studentenwohnheim kann der Dampfbahnweg weiter Richtung Rodelberg oder der Abzweig Richtung Generaloberst-Beck-Straße genutzt werden. Die Fahrbahn der Generaloberst-Beck-Straße führt zur Geschwister-Scholl-Straße, auf der die Mapathonroute M15 Kastel – Hechtsheim (Messe) verläuft.



In umgekehrter Fahrtrichtung kann der Bürgersteig der Generaloberst-Beck-Straße durch Radfahrende mitgenutzt werden. Dies ist sinnvoll, da in dieser Straße sehr viele rechtwinklig angeordnete Parkplätze markiert sind, die eine Gefahr für Radfahrende darstellen, da sie von zurückstoßenden Kfz zu spät erkannt werden können. Am Ende des Lückenschlusses in umgekehrter Fahrtrichtung an den Sportstätten seitlich der Albert-Stoher Straße ist zu beachten, dass der bis dahin bidirektionale Radweg auf dem Bürgersteig an der ampelgesicherten Querung an der Bushaltestelle Albert-Stoher-Straße/IGS endet und diese genutzt werden muss, um auf der gegenüberliegenden Straßenseite in den Ortskern von Bretzenheim fahren zu können. Dies ist nicht beschildert.

Status Beschilderung:

Dieser Streckenabschnitt ist nur unzulänglich beschildert.

Status Wegqualität:

Der Radwege auf dem Bürgersteig ist gepflastert bzw. der Zielgelei- und Dampfbahnweg asphaltiert. Die Wege sind überwiegend in gutem Zustand - auf dem Dampfbahnweg stören an einigen Stellen jedoch Wurzelanhebungen.

Status Markierung:

Die Wegstrecke entlang der Albert-Stoher-Straße ist gut markiert. Im weiteren Wegverlauf fehlen Markierungen - mit Ausnahme einer Markierung am Eingang der Generaloberst-Beck-Straße von der Geschwister-Scholl-Straße aus.

Status Breite:

Der Radwege auf dem Bürgersteig der Albert-Stoher-Straße ist 1,10 m breit. Der Ziegeleiweg ist ausreichend breit für Fußgänger und Radfahrende. Der Dampfbahnweg ist für Fußgänger und Radfahrende knapp bemessen.

Status Beleuchtung:

Der Streckenabschnitt ist ab der Unterführung der Pariser Straße und auf dem Zielgelei- und Dampfbahnweg nicht beleuchtet. Die übrigen Teilstrecken sind beleuchtet.

Gefahrstellen:

-

Maßnahmen:

- Beschilderung und Markierung an der Kreuzung Hans-Böckler-Straße aus Richtung Bretzenheim Ortsmitte, dass die Fahrbahn weiter genutzt werden kann, um Richtung Alte Ziegelei fahren zu können
- Beschilderung des Endes des bidirektionalen Radwegs an der Bushaltestelle Albert-Stohr-Straße/IGS in Richtung Bretzenheim Ortsmitte
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

2.6 Lückenschluss Binger Straße - Am Linsen- berg



Wegabschnitt in Mapathon-Karte

Status Verkehrsführung:

Dieser Lückenschluss ist der natürliche Zugang vom Hbf West Richtung Uniklinik über die Straße Am Linsen-
berg. Der Lückenschluss ist über die benutzungspflichtigen bidirektionalen Radwege auf beiden Seiten der
Binger Straße vom Hbf aus erreichbar. Bergauf kann der Bürgersteig von Radfahrenden mitgenutzt werden.
Bergab müssen Radfahrende die Fahrbahn nutzen.



Status Beschilderung:

Dieser Streckenabschnitt ist nicht beschildert.

Status Wegqualität:

Straße bzw. Bürgersteig sind in gutem Zustand.

Status Markierung:

In diesem Streckenabschnitt gibt es keine Fahrbahn-Markierungen.

Status Breite:

Der kombinierte Fuß-/Rad-Weg bergauf ist ausreichend breit.

Status Beleuchtung:

Der Streckenabschnitt ist beleuchtet.

Gefahrstellen:

-

Maßnahmen:

- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten.

2.7 Kapazitätserweiterung Kaiserbrücke und Zugang zu Mapathonroute M5 auf der Rheinachse



Wegabschnitt in Mapathon-Karte

Zwischen Wiesbaden und Mainz pendeln jeweils ca. 10.000 Beschäftigte hin und her. Ein Teil nutzt die Kaiserbrücke als kürzeste Verbindung zwischen den beiden Innenstädten. Hinzu kommen Gelegenheitsfahrer, die zum Einkauf, zu kulturellen Veranstaltungen oder aus anderen Gründen die Nachbarstadt besuchen. Die Kaiserbrücke ist mithin trotz des derzeit noch nicht barrierefreien Zugangs eine bedeutende Verbindung über den Rhein.

Da der derzeit genutzte Betriebsweg zu schmal ist für Fußgänger und Radfahrende, stellt sich die Frage, wie die Kapazität erhöht werden könnte. Sofern der Betriebsweg nicht verbreitert werden kann und kein zusätzlicher Betriebsweg auf der unterstromigen Seite der Brücke nutzbar ist, könnte eine Brücke für Fußgänger und Radfahrende vom Kaisertor zur Rampe vor dem Rathenauplatz auf Kasteler Seite eine Lösung des Kapazitätsproblems darstellen.

Radfahrende aus Richtung Finthen/Gonsenheim/Mombach müssen derzeit das Gelände der Firma Schott über Hattenbergstraße und Kaiser-Karl-Ring umfahren, um auf die Kaiserbrücke zu gelangen. Würde der Betriebsweg auf der Kaiserbrücke zur Oberen Austraße verlängert oder der nur in Notfällen zu öffnende Bahnübergang von der Straße An der Hafenbahn zur Oberen Austraße geöffnet, ergäbe sich eine deutlich kürzere Verbindung unter Nutzung der Zwerchallee.