

## Bestandsaufnahme und Maßnahmenvorschläge Mapathon-Route M9 Graugrün („Rheinradweg“)

Von der Kreuzung Rheinallee/Inge-Reitz-Straße über Nord-/Südmole Zollhafen weiter am Rheinufer auf  
Wegführung der Rheinradroute RLP bis Nackenheim

einschließlich des Lückenschlusses zur Route dunkelblau (Schiersteiner Brücke über Rheinallee und Peter-  
Altmeier-Allee, Rheinstraße, Weisenauer Straße, Wormser Straße, Oppenheimer Straße,  
L431 nach Bodenheim)

### Inhaltsverzeichnis:

1.	Kurzbeschreibung Route aus Mapathon-Dokumentation	Seite 2
2.	Protokoll Befahrung	Seite 3
2.1	Theodor-Heuss-Brücke bis Kreuzung Rheinallee/Kaiser-Karl-Ring/Inge-Reitz-Straße	Seite 3
2.2	Theodor-Heuss-Brücke bis Eisenbahnbrücke Süd	Seite 7
2.3	Eisenbahnbrücke Süd bis Autobahnbrücke Mainz-Weisenau	Seite 11

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:

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

*Diese Stadtteil-übergreifende Verbindung verknüpft*

*a.) Das Zollhafengebiet mit Gewerbe und Wohnflächen mit der Innenstadt, Kastel und den südlichen Stadtteilen*

*b.) Erschließt die Freizeitstätten entlang dem Mainzer Rheinufer*

*c.) Das südlich gelegene Nackenheim mit Mainz*

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

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

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

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



## 2. Protokoll Befahrung zur Bestandsaufnahme und Ermittlung erforderlicher Maßnahmen

### 2.1 Theodor-Heuss-Brücke bis Kreuzung Rheinallee/Kaiser-Karl-Ring/Inge-Reitz-Straße

#### stadtauswärts und stadteinwärts

##### Status Verkehrsführung:

Am Rathaus wird der von Süden kommende Rheinradweg auf dem Weg unter den Platanen am Hochufer unter der Theodor-Heuss-Brücke hindurch über Raimundtor und Kaisertor zur Caponniere geführt. Anfangs sind Radfahrende bidirektional auf dem Fußweg mit Schritt-Tempo zugelassen, ab dem Kaisertor ist der Weg als gemischter Fuß-/Radweg ausgewiesen.

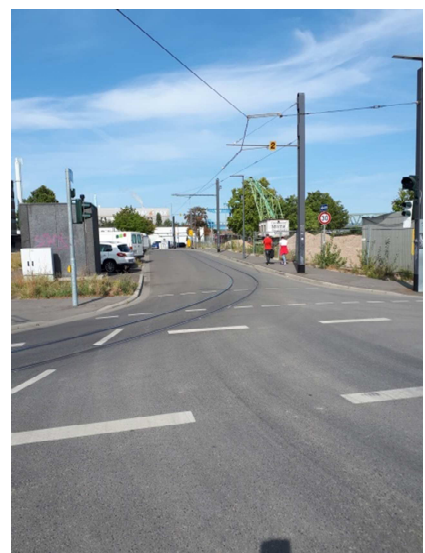
Am Adenauerufer befindet sich parallel ein gemischter Fuß-/Radweg, der jedoch stadtauswärts nicht ausgeschildert ist und sowohl am Kaisertor als auch an der Caponniere über Kopfsteinpflaster (und an der Caponniere zusätzlich über Schienen) geführt wird und damit für Radfahrende nicht nutzbar ist.

An der Caponniere führt die Beschilderung die Radfahrenden über Feldbergplatz, Hafenstraße und die Straße am Zollhafen auf den nicht benutzungspflichtigen Radweg entlang der Rheinallee.

Auf Grund der Bebauung des Zollhafens und der neuen Brücke über den Hafeneingang hat sich sowohl für die Touristikradler als auch die Pendler nach Wiesbaden über die Kaiserbrücke eine neue, allerdings noch nicht beschilderte und durch Verkehrszeichen erlaubte Wegführung eröffnet: Radfahrende benutzen die Taunusstraße weiter bis zum Ende und fahren dann über den Bürgersteig auf der Uferseite der Südmole weiter zur Brücke über den Hafeneingang. Von dort führt ein provisorischer Weg auf der Nordmole zur Inge-Reitz-Straße. Diese neue Möglichkeit wird rege genutzt. Allerdings ist derzeit noch nicht bekannt, inwieweit diese Möglichkeit nach der Bebauung der Nordmole noch vorhanden ist.

Radfahrende, die die Touristikroute weiterfahren wollen, können am Ende der Nordmole über die Inge-Reitz-Straße zur Rheinallee abbiegen.

Radfahrende mit Ziel Wiesbaden müssen entlang der Schienen im Wendehammer der Straßenbahnlinie zum Zollhafen zur Zufahrt der Kaiserbrücke fahren.



Pendler nach Wiesbaden aus oder nach Mombach/Gonsenheim/Finthen können alternativ für den Zugang zur Kaiserbrücke den (kürzeren) Straßenast An der Hafenbahn nutzen. Dieser ist jedoch für Radfahrende gefährlich wegen der dort nah am Bordstein verlegten Schienen und der insgesamt geringen Straßenbreite. Da die Nutzung der Straße An der Hafenbahn bereits einen Umweg darstellt und das Industriegebiet rund um Schott und Werner&Mertz direkter erreichbar sein sollte, wäre eine zusätzliche Verlängerung des Betriebswegs neben den Bahngleisen bis zu Oberen Austraße mit einer zweiten Rampe oder zumindest alternativ die

Öffnung des Notübergangs über die Bahngleise in Höhe der Gaststätte Zum Schorch eine deutliche Infrastrukturverbesserung.



#### Status Beschilderung:

Die Beschilderung der alten Touristikroute an der Caponniere kann leicht übersehen werden. Diese sollte durch eine Beschilderung über die neue de-facto-Route durch das Zollhafengebiet ersetzt werden. Die Beschilderung zur Kaiserbrücke nach Wiesbaden fehlt.

#### Status Wegqualität:

Der gemischte Fuß- und Radweg unter den Platanen ist bis zum Kaisertor gut zu befahren, auch wenn die Seitenstreifen nach Regenfällen matschig sind und bei viel Verkehr Fußgänger beschmutzt werden können. Ab dem Kaisertor bis zur Caponniere ist der Belag für Radfahrende ungeeignet und der Seitenstreifen bei Regen besonders matschig. Am Kaisertor und der Caponniere sind die Bordsteinabsenkungen zu schmal. Von der Caponniere an ist der Weg asphaltiert. Im Zollhafengebiet sind die Wege asphaltiert.

#### Status Markierung:

Am Kaisertor ist eine rote Furt markiert. Auf der Inge-Reitz-Straße und An der Hafenbahn sind Fahrradpiktogramme aufgebracht. Ansonsten fehlt jegliche Markierung.

#### Status Breite:

Der (asphaltierte bzw. gepflasterte) kombinierte Fuß- und Radweg unter den Platanen ist zwar 3,10 m breit, aber auf Grund des großen Verkehrsaufkommens nicht ausreichend, um der Vielzahl Fußgänger und Radfahrende eine konfliktfreie Fortbewegung zu ermöglichen.

Die Taunusstraße zwischen Caponniere und der Straße Am Zollhafen ist nur 3,10 m breit zwischen den beid-seits parkenden Fahrzeugen. Zusätzlich wird die Fahrbahn wegen der parkenden Fahrzeuge oft auch von

Fußgängern (insbesondere wegen der schmalen verbleibenden Bürgersteigbreite für Kinderwagen) und von Joggern genutzt.

Auf Süd- und Nordmole ist derzeit ausreichend Platz für Fußgänger und Radfahrende. Auf der Nordmole ist im Bebauungsplan jedoch an der Molenspitze nur ein relativ schmaler Fußweg (4 m?) um das Gebäude auf dem Molenkopf herum vorgesehen.

In der Wendeschleife der Straßenbahn am Nordende des Zollhafens steht den Radfahrenden für den Weg zur Kaiserbrücke zwischen Schienen und Bordstein weniger als 1 m zur Verfügung. Das gleiche gilt in der Fortführung An der Hafenbahn.

Die Straßenbreite der Inge Reitz-Straße und An der Hafenbahn erlaubt kein Überholen von Radfahrenden mit dem Mindestabstand von 1,50 m.

### Status Beleuchtung:

Der gesamte Streckenabschnitt ist beleuchtet.

### Gefahrstellen aus dem Gefahrstellenkataster:

#### **Gefahrstelle PRIO 1 Inge-Reitz-Str: Schienen liegen mitten im von Radfahrern benutzten Straßenbereich (SO) (Ifd. Nr. 73)**

Schienen müssen auf dem Weg von der Nordmole zur Kaiserbrücke schräg überquert und dann mittig durchfahren werden - Sturzgefahr!  
Lösungsvorschlag: unbedingt einen Radweg auf verbreitetem Bürgersteig parallel zur Wendeschleife zwischen Zufahrt Kaiserbrücke und Nordmole einrichten (derzeitiger Bürgersteig ist zu schmal und weist Hindernisse durch Pfosten auf - vgl. Foto)  
aufgenommen: 27.1.2021 (Michael Gutmann)  
an Stadt übergeben: Radarmeldung 13.5.21  
Rückmeldung:  
Erledigung:



#### **Gefahrstelle PRIO 1 Taunusstr 66: unmarkierter Absatz mit Sturzgefahr aus Richtung Zollhafen (SG) (Ifd. Nr. 71)**

unmarkierter Absatz am Gebäude Rhainkai mit Sturzgefahr aus Richtung Zollhafen  
Lösungsvorschlag: Markierung mit gelber Linie (nachts leuchtend)  
aufgenommen: 31.07.2020 (Michael Gutmann)  
an Stadt übergeben: 31.07.2020 und Radarmeldung 9.5.21  
Rückmeldung: 07.12.2020 Behebung, sobald Witterung dies zulässt und 17.5.21 Wir werden Ihre Meldung an die zuständige Abteilung zur Prüfung und weiteren Bearbeitung weiterleiten.  
Erledigung: offen



#### **Gefahrstelle PRIO 1 Taunusstr. 43-45: Kreuzung wg. parkenden Autos nicht einsehbar und Gefahr durch Schienen (KS/KU/SO) (Ifd. Nr. 10)**

Die Kreuzung Am Zollhafen/Taunusstr. ist wegen parkenden Autos nicht einsehbar  
Lösungsvorschlag: Parkreihe auf Bürgersteig sollte entfallen, Zebrastreifen für Fußgänger, Anwohnerzone zur Vermeidung auswärtiger Parksuchverkehr, Anwohnerparken auf dem Rheinuferparkplatz  
aufgenommen: 27.1.2021 (Michael Gutmann)  
an Stadt übergeben: Radarmeldung 9.5.21  
Rückmeldung: 17.5.21 Der gesamte Bereich Taunusstraße befindet sich gerade in der Umplanung. Mit der Neuplanung werden die angesprochenen Probleme behoben. Die noch vorhandenen Schienen werden kurzfristig entfernt und die Oberfläche angepasst.  
Erledigung: Schienen entfernt (07/2021)



**Gefahrstelle PRIO 1 Taunusstr. 47-49:  
Enge wg. beidseits parkender Autos  
(KS/KU/SO) (Ifd. Nr. 11)**

Enge wg. beidseits parkender Autos und  
starkem Fußgänger-/Joggerverkehr  
Lösungsvorschlag: bordsteinseitig Parkverbot  
aufgenommen: 20.2.2021 (Michael Gutmann)  
an Stadt übergeben: Radarmeldung 9.5.21  
Rückmeldung:  
Erledigung



(entnommen dem Gefahrstellenkataster des MRF [https://umap.openstreetmap.de/de/map/qualitatsmangel-und-gefahren-im-mainzer-radverkehr\\_8343](https://umap.openstreetmap.de/de/map/qualitatsmangel-und-gefahren-im-mainzer-radverkehr_8343))

An der Caponniere befindet sich derzeit noch eine weitere Gefahrstelle, da Fuß- und Radverkehr mit parkenden und kreuzenden PKW in Konflikt kommen. Hinzu kommt, dass an dieser Stelle wegen des Kinderspielplatzes viele Eltern mit Kindern unterwegs sind. Diese Gefahrstelle sollte mit der geplanten Umgestaltung des Umfelds der Caponniere entschärft sein.

#### Maßnahmen:

- Am Rheinufer von der Theodor-Heuss-Brücke bis zum Zollhafengebiet sollten Fußgänger auf dem Platanenweg und Radfahrende unterhalb des Platanenwegs auf getrennten Wegen geführt werden. Der Weg für Radfahrende unterhalb des Platanenwegs sollte als gemischter Fuß-/Radweg ausgewiesen werden. Piktogramme sollten Radfahrende auf den Flächen im Zollhafengebiet leiten und Fußgänger darüber informieren, dass diese Flächen als share space auch von Radfahrenden genutzt werden.
- In der Taunusstraße zwischen Caponniere und Am Zollhafen sollte eine Parkreihe (möglichst auf Bürgersteigseite) entfernt werden, um Fußgängern und Joggern ausreichend Platz zu bieten und die Gefahr des Doorings für Radfahrende zu mindern.
- Am Ende der Taunusstraße sollte ein ausreichend breiter und ausgeschilderter Durchlass durch die Pfostenreihe zur Weiterfahrt über die Rheinseite der Südmole und die Hafenbrücke geschaffen werden.
- Bei der Bebauung der Nordmole sollte für ausreichend Platz für Fußgänger und Radfahrende gesorgt und für Radfahrende eine möglichst direkte Verbindung zur Kaiserbrücke geschaffen werden.
- In der Wendeschleife der Straßenbahn am Nordende des Zollhafens sollte ein Radweg zwischen Nordmole und Kaiserbrücke geschaffen werden, um Stürze auf den Gleisen zu vermeiden.
- Die Inge Reitz-Straße sollte als Fahrradstraße ausgewiesen werden, da Radfahrende nicht mit dem Mindestabstand überholt werden können.
- Im Zuge des Rampenbaus an der Kaiserbrücke sollte der Betriebsweg über die Obere Austraße verlängert und dort eine zweite Rampe errichtet werden, um eine kürzere und schnellere Verbindung des Industriegebiets an der Rheinallee mit der Kaiserbrücke zu erreichen. Alternativ sollte der vorhandene Gleisübergang geöffnet und durch Schranke/Signal gesichert werden.
- Die fehlende Beschilderung im Zollhafengebiet sollte ergänzt werden.
- Breitere bodengleiche Bordsteinabsenkung an Kaisertor und Caponniere
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

## 2.2 Theodor-Heuss-Brücke bis Eisenbahnbrücke Süd

### stadtauswärts und stadteinwärts

#### Status Verkehrsführung:

Radfahrende können ab der Theodor-Heuss-Brücke den Fußweg unter den Platanen bidirektional mit Schritt-Tempo mitbenutzen. Der Zugang von der Südrampe der Theodor-Heuss-Brücke ist unter Nutzung des ampel-gesicherten Übergangs über den Brückenplatz am Hotel Hilton vorbei oder einen direkten Abzweig durch das Brückentor möglich (Verknüpfung mit der dunkelbraunen und lachsfarbenen Mapathonroute).

Unterhalb der Rheingoldhalle können Radfahrende zusätzlich die tiefer liegende Rampe mit den Schiffsanlegern bidirektional mitbenutzen. Allerdings ist nordseitig die Zu-/Abfahrt steil und extrem eng; im Sommer befindet sich an dieser Stelle zusätzlich der Eingang zum Mainz-Strand.



Im Bereich des Fischtors müssen sich Fußgänger und Radfahrende die große Fläche vor den Schiffsanlegern teilen (Fußgängerzone, Radfahrende mit Schritttempo frei).



Ab dem Fischtorplatz bis zum Fort Malakoff können Radfahrende bidirektional nur die abgesetzte Rampe mit den Schiffsanlegern nutzen. Diese ist für Fußgänger und Radfahrende als gemischter Fuß-/Radweg zugelassen. Das Hochufer ist ausschließlich Fußgängern vorbehalten.





Bis zum Templertor kann auch die Uferstraße mitbenutzt werden. Diese Einbahnstraße ist in Gegenrichtung für Radfahrende freigegeben. Um zum Winterhafen zu gelangen, muss die Fußgängerzone am Fort Malakoff durchquert werden (Radfahrende im Schrittempo zugelassen).



Nach dem Fort Malakoff findet sich an der Drehbrücke über den Zugang zum Winterhafen die nächste Beschilderung, die Fußgängern und Radfahrenden die Nutzung des Victor-Hugo-Ufers bidirektional gestattet. Die Nutzung des Fußgängerweges Am Winterhafen ist Radfahrenden im Schrittempo gestattet.



Am Ende des Victor-Hugo-Ufers Richtung Süden zweigt die Rampe auf die Südbrücke für den Übergang nach Gustavsburg ab (Verknüpfung mit der schwarzen Mapathonroute).





#### Status Beschilderung:

Der Rheinradweg und der Abzweig zur Theodor-Heuss-Brücke bzw. zur Südbrücke ist beschildert.

#### Status Wegqualität:

Die Wegequalität im Streckenabschnitt ist sehr unterschiedlich:

Vor dem Rathaus und der Rheingoldhalle ist ein schmaler Fußweg mit abwechselnd Platten und Noppenstreifen verlegt, die für Radfahrende ungeeignet sind. Hinzu kommen Baumscheiben tlw. mit erhöhten Wurzeln, die sogar in der Dunkelheit eine Gefahr darstellen können.

Zwischen Fischtor und Fort Malakoff ist nur die Hälfte der Wegbreite asphaltiert. Wegen des dichten Fußgängerverkehrs müssen Radfahrende auf den mit Kopfsteinpflastern belegten Streifen ausweichen.

Die übrigen Abschnitte sind asphaltiert oder gut befahrbar.

#### Status Markierung:

Im betrachteten Abschnitt befinden sich zwischen Fischtor und Fort Malakoff kaum sichtbare, in grau gehaltene Markierungen für Radfahrende auf dem asphaltierten Streifen.

#### Status Breite:

Die Wegbreite im Streckenabschnitt ist sehr unterschiedlich:

Der von Radfahrenden mit nutzbare Fußweg unter den Platanen ist vor dem Rathaus und der Rheingoldhalle sehr schmal (engste Stelle 1,20 m bis zur wurzeldurchsetzten Baumscheibe). Auf Grund der Vielzahl von Fußgängern insbesondere am Wochenende schließt diese Wegbreite eine Nutzung durch Radfahrende eigentlich aus.

Unterhalb der Rheingoldhalle können Radfahrende zusätzlich die abgesetzte Rampe mit den Schiffsanlegern mitbenutzen. Allerdings ist nordseitig Zu-/Abfahrt steil und mit 1,30 m viel zu eng.

Der abgesenkte Weg mit Schiffsanlegern zwischen Fischtorplatz und Fort Malakoff ist 6,20 m breit, von denen jedoch nur 2,70 m asphaltiert sind; ca. 3,50 m sind mit Kopfsteinpflaster belegt. Bei einer bidirektionalen Nutzung durch Radfahrende und angesichts der Vielzahl von Fußgängern und behindernder Poller, Bänke und Schiffsanleger auf dem mit Kopfsteinpflaster belegten Bereich ist dieser Weg ebenfalls zu schmal.

Die parallele Uferstraße ist mit 4,10 m Breite bei Wahrung des Abstandsgebots von 1,50 m nicht ausreichend breit für eine Kfz-Spur und entgegenkommende Radfahrende. Außerdem stellt diese Strecke nur eine Ausweichstrecke dar, da am Fort Malakoff die Fußgängerzone durchquert werden und eine Treppenstufe umfahren werden muss.

Das Victor-Hugo-Ufer ist zwar breit angelegt, kann jedoch vor allem an Sommerwochenende kaum die Vielzahl Fußgänger und Radfahrende aufnehmen.

#### Status Beleuchtung:

Der gesamte Streckenabschnitt ist beleuchtet.

### Gefahrstellen:



Die Poller am Fischtorplatz erfüllen keine Funktion und stellen vor allem in der Dunkelheit und bei großem Verkehrsaufkommen eine Gefahr dar.

### Maßnahmen:

- Fuß- und Radverkehr sollten in diesem Abschnitt besser entflechtet bzw. dem Radverkehr ausreichende Fläche zur Verfügung gestellt werden.
- Die Fläche unterhalb des Platanenweges sollte unterhalb der Theodor-Heuss-Brücke für Radfahrende im Mischbetrieb mit Fußgängern nutzbar gemacht werden. Die Fläche des Mainz-Strand sollte an der Stadtseite entsprechend reduziert werden.
- Die Rampe vom Brückentor zum abgesenkten Uferbereich sollte verbreitert werden, um den Zugang für Radfahrende von der Südrampe der Theodor-Heuss-Brücke gefahrlos zu ermöglichen.
- Die Poller an der Rampe zum Uferbereich am Fischtorplatz sollten ersatzlos entfernt werden (vgl. Gefahrstelle).
- Im Abschnitt zwischen Fischtor und Fort Malakoff sollte die Asphaltspur zur Flussseite hin verlegt werden, damit die Treppenabgänge von Fußgängern gefahrlos genutzt werden können. Die Asphaltspur sollte mit Fahrradpiktogrammen und an den Schiffsanlegern mit Zebrastreifen versehen werden, damit Fußgänger und Radfahrende besser entflochten sind. Die Beschilderung zur Mischnutzung durch Fußgänger und Radfahrende (VZ 240) sollte dennoch beibehalten werden.
- Im Abschnitt Fort Malakoff bis Südbrücke sollte Mischverkehr (VZ 240) auf dem Weg Am Winterhafen zugelassen werden.
- Durchgängige Beschilderung und Routen-Markierung gemäß Vorschlag zu Nummerierung, Markierung und Beschilderung der Mapathonrouten

## 2.3 Eisenbahnbrücke Süd bis Autobahnbrücke Mainz-Weisenau

### stadtauswärts und stadteinwärts

#### Status Verkehrsführung:

Der Rheinradweg verläuft bis zum Zementwerk in Laubenheim entlang dem Rheinufer bidirektional getrennt von Bahn und Straße. In Höhe von Weisenau besteht eine Abzweigmöglichkeit nach Weisenau und Großberg (Anschluss und Lückenschluss zur oliven Mapathonroute).



Am Zementwerk verläuft der Rheinradweg zwischen Bahn und Werksgelände. Ab dem Zementwerk wird der Rheinradweg ein kurzes Stück auf der Straßenanbindung des Zementwerks unter der Autobahnbrücke hindurchgeleitet, um dann südlich der Brücke wieder zum Ufer geführt zu werden. Dort besteht auch der Zugang zur Rampe der Weisenauer Brücke, über die Ginsheim erreicht werden kann.



Kurz danach zweigt ein Fuß-/Radweg bidirektional entlang dem Flutgraben zum Bahnhof Laubenheim ab und ermöglicht über die Bahnunterführung den Lückenschluss mit der dunkelblauen Route, die die Oppenheimer Straße entlang führt.



An der Einmündung des Flutgrabenwegs in die Straße Tuchbleiche werden Radfahrende stadtauswärts über Tuchbleiche, Kiefernweg und Rheintalstraße zur Bahnunterführung gewiesen. Stadteinwärts führen die Wegweiser die Radfahrende über die enge Rampe zum Bahnhof und nach einer 180 Grad Kehre über die Rheintalstraße weiter zu Tuchbleiche und den Weg Am Flutgraben.



Der Lückenschluss zur Dunkelblauen Mapathonroute erfolgt dann über die Bahnunterführung (Rheintalstraße):



Status Beschilderung:

Der Rheinradweg ist in diesem Streckenabschnitt gut ausgeschildert.

Status Wegqualität:

Die Wegequalität ist an mehreren Stellen durch Wurzelanhebungen beeinträchtigt. Im Bereich der Überführung am Zementwerk haben die Anhebungen das Ausmaß einer Gefahrstelle erreicht.

Status Markierung:

In diesem Streckenabschnitt finden sich bis auf die Unterführung der Bahnlinie in Laubenheim keine Markierungen. Dort sind Fuß- und Radweg unter der Bahnlinie durch einen Streifen getrennt.

Status Breite:

Der Weg zwischen Südbrücke und Zementwerk ist 2,60 m breit. Entlang dem Zementwerk verengt sich der Weg auf 2,20 m und ist an der schmalsten Stelle mit 1,80 m für bidirektionalen Rad- und Fußverkehr zu

schmal. Entlang dem Flutgraben ist der Weg mit 2,10 m für bidirektionalen Rad- und Fußverkehr ebenfalls zu schmal. Entlang der Rheintalstraße Richtung Bodenheim ist der Weg mit 1,20 m für Radfahrende deutlich zu schmal.

#### Status Beleuchtung:

Bis auf den Weg entlang dem Zementwerk ist dieser Abschnitt unbeleuchtet.

#### Gefahrstellen:

Die fehlende Beleuchtung im Abschnitt zwischen Südbrücke und Zementwerk bedeutet bei Dunkelheit vor allem für Fußgänger eine erhebliche Gefahr.

Der Abschnitt unterhalb der Überführung am Zementwerk ist durch Wurzelanhebungen so uneben geworden, dass diese Anhebungen insbesondere bei Dunkelheit eine Sturzgefahr bedeuten.

Entlang dem Zementwerk ist der Weg mit 1,80 bis 2,20 m für bidirektionalen Rad- und Fußverkehr zu schmal und wegen mehrerer engen Kurven außerdem gefährlich..

#### **Gefahrstelle PRIO 1 Am Zementwerk Kurve 1 Richtung Laubenheim: enge und unübersichtliche Kurve (KE/KU) (lfd. Nr. 63)**

enge und unübersichtliche Kurve mit viel Fußgänger- und Radverkehr -> Kollisionsgefahr  
Lösungsvorschlag: bauliche Veränderung erforderlich  
aufgenommen: 24.2021 (Michael Gutmann)  
an Stadt übergeben: Radarmeldung 11.5.21  
Rückmeldung: 17.5.21 Hierfür ist eine umfangreiche Überplanung notwendig. Diese muss in Abstimmung mit privaten Eigentümern erfolgen, evtl. ist ein Ankauf von privaten Flächen notwendig. Es ist ein langfristiges Projekt, das wir aber bereits im Blick haben.  
Erledigung:



#### **Gefahrstelle PRIO 1 Am Zementwerk Richtung Laubenheim: Engstelle in engem Weg (KE/KU) (lfd. Nr. 64)**

Engstelle in engem Weg -  
KollisionsgefahrLösungsvorschlag: bauliche Veränderung erforderlich  
aufgenommen: 24.2021 (Michael Gutmann)  
an Stadt übergeben: Radarmeldung 11.5.21  
Rückmeldung: 17.5.21 Hierfür ist eine umfangreiche Überplanung notwendig. Diese muss in Abstimmung mit privaten Eigentümern erfolgen, evtl. ist ein Ankauf von privaten Flächen notwendig. Es ist ein langfristiges Projekt, das wir aber bereits im Blick haben.  
Erledigung:



(entnommen dem Gefahrstellenkatalog des MRF [https://umap.openstreetmap.de/de/map/qualitatsmangel-und-gefahren-im-mainzer-radverkehr\\_8343](https://umap.openstreetmap.de/de/map/qualitatsmangel-und-gefahren-im-mainzer-radverkehr_8343))

**Gefahrstelle PRIO 1 Am Zementwerk  
Kurve 2 Richtung Laubenheim: enge und  
unübersichtliche Kurve (KE/KU) (Ifd. Nr.  
65)**

enge und unübersichtliche Kurve mit viel Fußgänger- und Radverkehr -> Kollisionsgefahr  
Lösungsvorschlag: bauliche Veränderung erforderlich  
aufgenommen: 24.2021 (Michael Gutmann)  
an Stadt übergeben: Radarmeldung 11.5.21  
Rückmeldung: 17.5.21 Hierfür ist eine umfangreiche Überplanung notwendig. Diese muss in Abstimmung mit privaten Eigentümern erfolgen, evtl. ist ein Ankauf von privaten Flächen notwendig. Es ist ein langfristiges Projekt, das wir aber bereits im Blick haben.  
Erledigung:



**Gefahrstelle PRIO 1 Am Zementwerk  
Kurve 3 Richtung Laubenheim: enge und  
unübersichtliche Kurve (KE/KU) (Ifd. Nr.  
66)**

enge Kurve mit viel Fußgänger- und Radverkehr mit zusätzlicher Durchfahrtsperre -> Kollisionsgefahr  
Lösungsvorschlag: bauliche Veränderung erforderlich mit ggf. Schranke (sofern Schienenstrecke überhaupt noch genutzt - deshalb Einschränkung für Radfahrer durch Durchfahrtsperre unangemessen)  
aufgenommen: 24.2021 (Michael Gutmann)  
an Stadt übergeben: Radarmeldung 11.5.21  
Rückmeldung: 17.5.21 Hierfür ist eine umfangreiche Überplanung notwendig. Diese muss in Abstimmung mit privaten Eigentümern erfolgen, evtl. ist ein Ankauf von privaten Flächen notwendig. Es ist ein langfristiges Projekt, das wir aber bereits im Blick haben.  
Erledigung:



**Gefahrstelle PRIO 1 Am Zementwerk  
Kurve 4 Richtung Laubenheim: enge und  
unübersichtliche Kurve (KE/KU) (Ifd. Nr.  
67)**

enge Kurve mit viel Fußgänger- und Radverkehr mit zusätzlicher Durchfahrtsperre -> Kollisionsgefahr  
Lösungsvorschlag: bauliche Veränderung erforderlich mit Schranke (selten genutzte Schienenstrecke - deshalb Einschränkung für Radfahrer durch Durchfahrtsperre unangemessen)  
aufgenommen: 24.2021 (Michael Gutmann)  
an Stadt übergeben: Radarmeldung 11.5.21  
Rückmeldung: 17.5.21 Hierfür ist eine umfangreiche Überplanung notwendig. Diese muss in Abstimmung mit privaten Eigentümern erfolgen, evtl. ist ein Ankauf von privaten Flächen notwendig. Es ist ein langfristiges Projekt, das wir aber bereits im Blick haben.  
Erledigung:



(entnommen dem Gefahrstellenkataster des MRF [https://umap.openstreetmap.de/de/map/qualitatsmangel-und-gefahren-im-mainzer-radverkehr\\_8343](https://umap.openstreetmap.de/de/map/qualitatsmangel-und-gefahren-im-mainzer-radverkehr_8343))

Die Pfosten in der Verbindung vom Zementwerk bis zum Bahnhof Laubenheim sowie in der Bahnunterführung in Laubenheim sind mittig im kombinierten Fuß-/Radweg angebracht. Die Schilder sollten seitlich angebracht werden, da der Weg insgesamt zu schmal ist.



### Maßnahmen:

- Der Weg im Abschnitt zwischen Südbrücke und Zementwerk sowie am Flutgraben sollte beleuchtet werden.
- Der Weg an der Überführung Zementwerk sollte saniert und die Wurzelanhebungen entfernt werden. Gleiches gilt für einen kurzen Abschnitt unter der Südbrücke.
- Der Weg entlang dem Zementwerk sollte Fußgängern vorbehalten werden. Radfahrende sollten (nach einer Sanierung) den parallel verlaufenden Bahnbetriebsweg nutzen dürfen.



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