

Positionspapier Bahnhofsumfeld Mainz
(ADFC KV Mainz-Bingen e.V. – (09.03.2020))

Dieses Positionspapier adressiert die heute unzureichende, Radfahrer abschreckende und Fußgänger gefährdende Situation rund um den Mainzer Bahnhof – ein Gebiet mit dem höchsten Radverkehrsaufkommen der Stadt. Es ist eine aktuelle Ergänzung zu unserem Radpolitischen Programm (Letzteres veröffentlicht auf unserer Homepage mit Aktualisierung vom 14.12.2020).

Umfeld HBF Mainz:

Einbindung Radparkhaus:

- Beim Bau des Fahrradparkhauses sind alle dazugehörigen Zu- und Abfahrten ausreichend zu dimensionieren. Hier denken wir z.B. an die Wege zur Alicenbrücke und die Verbreiterung des Weges entlang des ehemaligen Postareals.
- Die Wegemarkierungen und Hinweise sind möglichst eindeutig zu halten. Es muß allen Verkehrsteilnehmern intuitiv klar sein, ob es sich bei den Zu- und Abfahrten um SharedSpace, einer Straße oder auch einen Fußgängerweg-Radfahrer-frei oder im besten Fall um einen reinen Radweg handelt.

Wallstraße aufwärts:

- Die zukünftige Stadtteilroute Richtung HaMü und Gonsenheim braucht entlang des alten Postareals eine gut sichtbare und sichere Radinfrastruktur. Das könnte bestmöglich ein eigener Radweg oder mindestens eine Piktogrammreihe und auf der ganzen Strecke Tempo 20 sein.
- Bergab gibt es aktuell den Anschein eines Radwegs entlang des Bürogebäudes und eine unzureichende Überleitung zum HBF selbst, sowie zur Alicenbrücke.

Von der Mombacher Str aus:

- Schon wegen des in Planung befindlichen Pendleradwegs Mainz-Bingen ist diese Verbindung besonders wichtig. Neben der erforderlichen Verbreiterung des Weges entlang des alten Postareals ist auch die Weiterführung besonders wichtig. In Richtung Mombach sollte es möglich sein, ab Einfahrt Postareal die Straße zu queren und auf einen Radfahrstreifen zu führen, der dann die Weiterfahrt nach Mombach oder durch die Osteinunterführung ermöglicht.
- In umgekehrter Richtung braucht es einen Radfahrstreifen mindestens ab Fritz-Kohl-Straße der dann auf den verbreiterten Weg am alten Postareal führt.
- Die Osteinunterführung sollte auf beiden Seiten zur Neustadt und nach HaMü mit Rampen für Radfahrer ausgestattet werden.

Osteinunterführung:

- Die Osteinunterführung selbst braucht natürlich eine deutliche Verbesserung des „Ambientes“ so daß Fußgänger und Radfahrer diese denn auch mit sicherem Gefühl benutzen können. Unabhängig davon, braucht es an beiden Ausgangsseiten deutliche Verbesserung der vom Kopfsteinpflaster geprägten Fahrbahn um eine gute Verbindung in die Neustadt zu schaffen. Der Anschluß zu und die Radwegführung auf Kaiser Wilhelm- und Barbarossaring in Richtung Bismarckplatz sind ebenfalls zu verbessern.

Bahnhofsvorplatz:

- Der Bahnhofsvorplatz mit den Bahnhofsseiten braucht in Ergänzung zu den aktuell in Planung befindlichen Abstellanlagen (Radparkhaus und wohl Abstellanlage zur Neustadt hin), wenigstens ein paar „Kurzparkerbügel“ in direkter Nähe des Eingangs. Dies ginge allerdings nur, wenn auch zeitnah abgeschleppt werden könnte.
- Die Beschilderung insbesondere für neu ankommende Radler sollte gut sichtbar und intuitiv für Klarheit sorgen.

Schottstr / Gärtnergasse:

- Zur weiteren Verbesserung der Verbindung zur Gärtnergasse und in die Stadt sollte die Schottstraße schnellstmöglich einen Radfahrstreifen erhalten. Will man insgesamt noch mehr Verkehrsberuhigung, müsste das Areal zu SharedSpace umgewandelt werden. Die aktuelle Ausleitung auf den Fußgängerüberweg in Richtung Bahnhof ist suboptimal.
- Die Verbindung von der Gärtnergasse in die Boppstraße sollte dann auf dem zukünftigen Protected Bike Lane (s.u.) entlang der Kaiserstraße geführt werden und auch eine Abbiegespur zur Boppstraße bekommen.

Verbindung vom Hauptbahnhof bis runter an den Rhein:

- Hier ist u.E. die beste Alternative eine Protected Bike Lane von der Alicenbrücke über die Parcusstraße bis runter an den Rhein. Die verschiedentlich diskutierten Varianten „Adam-Karrillon“/„HintereBleiche“ etc. würden u.E. längst keine so leistungsfähige Radverkehrsachse darstellen. Auch sollte der Umbau der Kaiserstrasse einfacher, kostengünstiger und schneller umsetzbar sein.

Verbindung in Richtung Alicenbrücke und weiter:

- Die Verbindung zur Innenstadt in Richtung Binger und Schillerstraße verläuft aktuell durch den kleinen Tunnel unter der Alicenbrücke. Diese Verbindung sollte jedenfalls verbreitert werden und einen direkt fahrbaren Anschluß an die Alicenstraße Richtung Oberstadt bekommen. Gleiches gilt in Richtung der Binger Straße und/oder der Münsterstraße (s.u.). Die Rampe Richtung Saarstraße und über die Brücke braucht ebenfalls eine Verbreiterung.
- Schaffung einer direkten Verbindung von der um eine Fahrradspur zu erweiternden Alicenbrücke über die Alicenstraße in die Münsterstraße – idealer Weise mittels einer Unterführung in direkter Fortsetzung der kleinen Fußgängerunterführung.
- Von der Saarstraße über die Brücke Richtung Kaiserstraße sollte die Markierung direkt auf die o.g. Protected Bike Lane in der Parcusstraße führen.
- Für Radler Richtung Binger und Schillerstraße führt die aktuelle Route bergab in den schmalen kombinierten Rad- und Fußweg. Eine gute Alternative ist u.E. die direkte Abzweigung rechts am Bürohochhaus vorbei in die Münsterstraße. Der dortige Parkplatz müsste weichen und/oder ein Tunnel unter der Alicenstraße hindurchgeführt werden. Diese Maßnahme würde dann die neu entstandene Situation am Münsterplatz entschärfen – so diese denn nicht nochmal grundlegend geändert wird (s.u.).

Neue Bushaltestellen Münsterplatz:

Die Haltestellen der Linien 6,64 und 65 wurden (seit dem aktuellen Fahrplanwechsel) am Münsterplatz aus der Bahnhofstraße in die Binger Straße verlegt. Stadtein- wie –auswärts bringt dies eine besondere Gefährdungslage für Radfahrer, Fußgänger und ÖPNV-Nutzer mit sich.

Stadteinwärts haben wir hier einen benutzungspflichtigen und recht schmalen Rad- und Fußweg der in Höhe der Haltestelle durch ein Gelände provisorisch von der Aufstellfläche der ÖPNV-Nutzer abgetrennt ist. Schon die Wahl des Standorts ist aufgrund des begrenzten Raumes recht unglücklich.

Es sollten folgende Maßnahmen geprüft werden:

Mittelfristig: Verlagerung der Haltestelle z.B. durch Rückverlagerung in die Bahnhofstraße mit Anfahrt über Parcusstraße und ggf. auch über Bahnhof.

Kurzfristig: Weitestmögliche Beseitigung von Engstellen wie z.B. „Abschleppen“ der am Geländer festgemachten Räder etc.

Stadtauswärts liegt ab Bahnhofstraße ein „Fußgängerweg-Radfahrer frei“ vor. Für den aus der Großen Bleiche nach oben fahrenden Radler ist die Situation als unübersichtlich zu bezeichnen. Die teils schon nachgebesserten Radkennzeichen auf dem neuen Pflaster sind wenig deutlich auszumachen. Wenn man als Radfahrer auf der Straße fährt, hat man in Höhe der Haltestelle eine Hoppelpiste und wird ab der Hinteren Bleiche auf den kombinierten Rad- und Fußweg gelenkt. Radelt man auf dem Fußgängerweg, kommt man ggf. mit den wartenden ÖPNV-Nutzern in Konflikt. Dies um so mehr, als viele Wartende die Fensterbänke der Sparkasse nutzen und beim Herannahen der Busse dann schnell und ggf. ohne auf Radler zu achten zum Bus hechten. Auch ist die Fahrplaninformationstafel mitten auf den Gehweg platziert und bildet eine zusätzliche Barriere.

Es sollten folgende Maßnahmen geprüft werden:

Mittelfristig: Rückverlagerung der Haltestelle in die Bahnhofstraße. Als Konsequenz ergibt sich dann, dass die Busse entweder die Parcusstrasse hochfahren oder auch wieder den Bahnhof direkt anfahren.

Kurzfristig: Ersatz der stehenden durch eine hängende Fahrplaninformationstafel und bessere Markierungen mittels eines Radfahrerschutzstreifen oder Piktogrammen auf der Fahrbahn und deutlichere Markierung auf dem Fußgängerweg.

Rolf Pinckert

Stellv. Vorstandssprecher

ADFC KV Mainz-Bingen e. V.

Wir, der ADFC-KV MZ-BIN nehmen regelmässig Anregungen und Vorschläge zu unserem Radverkehrspolitischen Programm mit dem Ziel der laufenden Impulsgebung für die Weiterentwicklung des Radverkehrs und des respektvollen Umgangs aller Verkehrsteilnehmer miteinander an.

Versionierung:

- Version 1.0 mit Stand vom 09.03.2020
- Gemäß Abstimmung in der Sitzung des ADFC-KV MZ-BIN am 09.03.2020