



Verkehrszählung Alicebrücke am 11. Mai 2023

Anlass

Geplant als Anschluss zu einer innerstädtischen Autobahntangente, verfügt die Alicebrücke heute über **sieben Fahrspuren für den Kfz-Verkehr** sowie zwei für Busse und Tram. (Zu) Viel Platz für den motorisierten Verkehr. Für das außergewöhnlich hohe Fuß- und Rad-Aufkommen in zentraler Lage der Stadt werden dagegen nur beengte Verhältnisse angeboten. Trotz geänderter Wertevorstellungen in Politik und Gesellschaft wurde an dieser prekären Situation nichts geändert.

Da eine Brückenverbreiterung ausgeschlossen werden kann, kommt zur Behebung der Mängel nur eine Flächenumverteilung in Frage. Weil auf der Brücke für Kfz-Fahrten von der Innenstadt stadtauswärts zwei Abbiege-Fahrspuren vorgehalten werden, die deutlich weniger ausgelastet sind als die beiden Geradeaus-Spuren, bietet sich eine Umnutzung einer Spur an. Auch auf der Südseite gibt es ungenutzte Reserve-Flächen: ein Streckenabschnitt ist per Markierung straßenverkehrsrechtlich gesperrt.

Die Zählung soll dazu beitragen, um Lösungsvorschläge auf eine fundierte Basis auch unter Berücksichtigung des Fußverkehrs zu stellen.

Die Zählung dient auch der Vorbereitung einer geplanten Demonstration für die Verkehrswende und zur Einschätzung der Wirkungen auf den Verkehrsablauf am 15. Juni 2023.

Durchführung

In Hinblick auf die Überprüfung der Dimensionierung der Infrastrukturangebote wurde der Zählzeitraum auf die Hauptlastzeit - Berufsverkehr werktags - mit Richtung stadtauswärts gelegt.

Zur gleichen Tageszeit soll auch die geplante Demonstration stattfinden, so dass mögliche Folgen der temporären Absperrung durch die Polizei besser eingeschätzt werden können.

Eckdaten der Erhebung

- Stichprobenhafte Zählung im Mai (regelkonformer Zählmonat)
- werktags donnerstags in der Hauptverkehrszeit 16:00 bis 18:00 Uhr
- Zählpersonal 4 Personen,
- Erfassung Fußgänger, Räder, Roller per Strichliste
- Wetter: Temperatur 15°, leichter Regen, ab 17:30 Uhr zunehmend.



Ergebnisse

Beim Bau der Straßenbrücke erfolgte die Gewichtung der konkurrierenden Ansprüche der verschiedenen Verkehrsarten eindeutig zu Lasten des Fußgänger- und Radverkehrs. Während dem Kfz-Verkehr in der Spitzenstunde für rund 430 Kfz/h gleich zwei Fahrspuren angeboten werden, müssen sich 550 Fußgänger und Radfahrer:innen auf einer gemeinsamen Fläche mit 3,90m Breite begnügen.

Die sich daraus ergebenden Konflikte von Fußgängern und Radfahrenden untereinander liegen zudem überdurchschnittlich hoch, weil den Radfahrenden aus Richtung Universität und Hartenberg keine separaten Querungsmöglichkeiten auf der Bingerstraße angeboten werden. Für Radfahrende mit Ziel Hauptbahnhof/ Neustadt bleibt ohnehin nur die Option auf der Nordseite der Brücke zu bleiben. Daher erhöhen sich Konfliktpunkte durch Anforderungen der Radfahrenden, den Gehweg in beiden Richtungen zu nutzen. Die Nähe zum Hauptbahnhof und der Straßenbahn- und Bushaltestelle lässt zudem vermuten, dass ein hoher Anteil von Personen, die eilig unterwegs sind, darunter ist.

Die beiden nach rechts abbiegenden Kfz-Spuren sind dagegen kaum ausgelastet. Insbesondere die zweite Spur von rechts weist eine „Belastung“ von lediglich 130 Kfz/Sph auf. Das entspricht zwei Fahrzeugen pro Minute. Auch der Anteil des Schwerverkehrs - nicht separat erfasst - war augenscheinlich gering.

Im gesamten Beobachtungszeitraum war kein Rückstau von mehr als fünf stehenden Fahrzeugen zu sehen gewesen. In der zweiten Spur standen bei ROT meist weniger als drei Fahrzeuge vor der Ampel. Die Grünphase war oft länger als ankommende Pkw.

Eine Umnutzung einer der beiden Spuren zu einer Radspur wird daher ohne spürbare Auswirkungen auf die Rückstaulänge des Kfz-Verkehrs einhergehen.

Angesichts des höheren Aufkommens des Fußgänger- und Radverkehrs ist dieser sogar im Sinne der Flächengerechtigkeit geboten. Die vorhandenen Verkehrsverhältnisse tragen dazu bei, dass die Mobilität der umweltfreundlichen Verkehrsarten unterdrückt wird und Potentiale nicht ausgeschöpft werden.

Die einschlägigen Regularien im Straßenbau, hier „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt06, unterscheiden für den Nutzungsanspruch des Kraftfahrzeugverkehrs nach fünf Klassen. Der Schwellenwert der untersten Klasse liegt bei <400 Kfz/h Verkehrsstärke und entspricht damit der empfohlenen Dimensionierung der Verkehrsstärke für Wohnstraßen in beiden Richtungen.

Mängel der Querungsmöglichkeiten

Die Bingerstraße bildet aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens eine schwer zu überwindende Barriere. Radelnde, die aus der Wallstraße (vom Hartenberg/ King-Park) oder der Fahrradparkhaus am Hbf. kommen und Richtung Stadt fahren, finden keine angemessene Querungsmöglichkeit vor. Neben der Nutzung des hier erhobenen Fußgängerüberweges wurde beobachtet, dass viele sich um die Wartehäuschen und teilweise durch wartende Gruppen den Tram-/ Bussteig und bei der Weiterfahrt die andere Ampel auf der Parkhausseite nutzen. In den 2 Stunden nutzten ca. 15 Radelnde diesen „Schleichweg“.

Tram- und Busstau

Es ist in den 2 Stunden der Beobachtung acht mal vorgekommen, dass Busse und Bahnen nicht direkt in den Haltestellenbereich ein- oder abfahren konnten. Als Folge wurde der Fußgängerüberweg komplett blockiert.

Orientierung für sehbehinderte Menschen

Eine blinde Person war vollkommen desorientiert zwischen den Fahrzeugen gestrandet, - bis irgendwer geholfen hat.

Spurwechsel verringert Verkehrssicherheit

Auffällig war die Häufigkeit plötzlicher Spurwechsel. Offenbar merkten viele Autofahrer erst spät, dass sie sich falsch eingeordnet hatten. Sie fuhren unvermittelt von der zweiten auf die dritte (Geradeaus-)Spur. Über 70 plötzliche Spurwechsel auf der Brücke führten zu einer Einschränkung der Verkehrssicherheit, weil sich diese auch bei durchgehender Linie verkehrswidrig in den weitaus dichteren Verkehrsfluss der Geradeauspuren „hineindrängten“. Weitere, noch riskantere Wechsel folgten sogar hinter der Fußgängerampel unter der Hochbrücke.

Nur 3 Fahrspuren = bessere Orientierung

Engstelle Fußgängerüberweg/ Zufahrt PH
 Die „Aufstellfläche“ vor dem Fußgängerüberweg ist zu schmal. Konflikte von wartenden Passanten vor der Ampel mit Durchgangsradfahrerinnen sind vorprogrammiert. Auch die Zufahrt zum Fahrradparkhaus und zur Mombacher Straße ist ohne separate Radspuren unregelt und ein Gefahrenpunkt.

ÖPNV-Nutzer in alle Richtungen
 Die Haltestelle gehört zu den am stärksten frequentierten Ein-, Aus- und Umsteigehaltestellen in Mainz. Viele eilen noch schnell zu Tram und Bus oder wollen den Zug am Bahnhof noch erreichen. Eine klare Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr würde die Querung deutlich sicherer machen.

Übersicht und Einzelergebnisse der Zählung



Kfz	Autofahrspuren Nordseite/ Hbf stadtauswärts			Verkehrssicherheit (1)	
	Uhrzeit	2. Spur rechts	1. Spur rechts		Summe
	16:00 - 16:30	67	139	206	14
	16:30 - 17:00	66	155	221	7
	17:00 - 17:30	70	149	219	25
	17:30 - 18:00	60	153	213	25
SUMME		263	596	859	71
1. Stunde		133	294	427	21
2. Stunde		130	302	432	50
SUMME		263	596	859	71

(1) Autofahrer:innen, die auf der Alicebrücke von Spur 2 auf die Geradeaus-Spur wechseln.

Gehweg Nordseite (zum Hauptbahnhof)						
	zu Fuß	Rad		Summe Fuß + Rad	Roller E-Scooter	Gesamt- summe (1)
Uhrzeit	beide Richtungen	Richtung Stadt	Richtung Universität	beide Richtungen	beide Ri	beide Ri
16:00 - 16:30	116	37	121	274	7	281
16:30 - 17:00	107	33	128	268	5	273
17:00 - 17:30	76	26	116	218	7	225
17:30 - 18:00	75	34	127	236	7	243
SUMME	374	130	492	996	26	1022
1. Stunde	223	70	249	542	12	554
2. Stunde	151	60	243	454	14	468
SUMME	374	130	492	996	26	1022

Gehweg Südseite (zum Grüngürtel)						
	zu Fuß	Rad		Summe Fuß + Rad	Roller E-Scooter	Gesamt- summe (2)
Uhrzeit	beide Richtungen	Richtung Stadt	Richtung Bretzenheim	beide Richtungen	beide Ri	beide Ri
16:00 - 16:30	78	72	23	173	4	177
16:30 - 17:00	102	104	15	221	4	225
17:00 - 17:30	100	91	9	200	4	204
17:30 - 18:00	75	122	7	204	6	210
SUMME	355	389	54	798	18	816
1. Stunde	180	176	38	394	8	402
2. Stunde	175	213	16	404	10	414
SUMME	355	389	54	798	18	816

(1) Hinzu kommt ein Hund

(2) Hinzu kommen zwei Hunde

Fußgängerrampel Höhe Haltestelle/ Beginn Alicebrücke Nordhälfte (beide Richtungen)					
Uhrzeit	Fußgänger	Radfahrer: innen	Summe Fuß + Rad	Roller E-Scooter	Gesamt- summe
16:00 - 16:30	286	36	322	5	327
16:30 - 17:00	193	30	223	3	226
17:00 - 17:30	138	32	170	4	174
17:30 - 18:00	186	27	213	1	214
SUMME	803	125	928	13	941
1. Stunde	479	66	545	8	553
2. Stunde	324	59	383	5	388
SUMME	803	125	928	13	941