



PresseSpiegel

Wenn nicht jetzt, wann dann?

15. Juni - 16 Uhr
Verkehrswende
auf die Straße bringen!



Treff Bahnhofsvorplatz in Richtung
Alicebrücke

**++ Gesicherte Radspur sofort ++ Breitere Gehwege, eigene
Radfurt +++ Radschnellweg Neustadt - Uni - Ingelheim +++**

Wenn nicht hier, wo dann?

Mainzer
Radfahrforum 

MAINZzero 

www.klimaentscheid-mainz.de



Mainz-Neustadt

Gesellschaft

Verkehr

DEMO

Alicenbrücke in Mainz bekommt Pop-up-Fahrradspur

Am 15. Juni wird einer der Autofahrstreifen auf der Mainzer Alicenbrücke für eine Fahrradspur gesperrt. Was dahintersteckt, verraten wir euch hier.



Von
Veronika Dyks

veröffentlicht am 04.06.2023 10:35

Normalerweise gibt es sieben Autofahrspuren auf der Mainzer Alicenbrücke: drei in Richtung Innenstadt und vier stadtauswärts. Am Donnerstag, 15. Juni, wird sich das ändern: Einer der Fahrstreifen kann dann ausschließlich mit Fahrrädern genutzt werden.

Denn von 16 bis 18 Uhr soll eine Fahrspur der Alicenbrücke für eine Fahrraddemo mit Pop-up-Fahrradspur gesperrt werden, auch ein Aktionsprogramm ist geplant. Treffpunkt ist der Bahnhofsvorplatz in Richtung Alicenbrücke.

Hinter der Aktion stecken die Initiativen MainzZero, Mainzer Radfahrforum (MRF) und Greenpeace Mainz-Wiesbaden. Ihnen zufolge ist die Fläche auf der Alicenbrücke nicht gerecht zwischen Kraftfahrzeugen, Fahrradfahrern und Fußgängern aufgeteilt.

Mit der Pop-up-Fahrradspur wollen die Initiativen eine Alternative zur jetzigen Flächenverteilung im Straßenverkehr aufzeigen. Sie fordern eine gesicherte, eigene Radspur, breitere Gehwege und einen Radschnellweg von der Neustadt über die Umföhrung nach Ingelheim.

Gesetzliche verschweigen: Deutsche über 35 haben

Anspruch auf kostenlosen Zahnersatz

Pro Verbraucher | Anzeige

Read Next Story >



(/)

Raddemo auf der Alicenbrücke

Die findet am Donnerstag statt.

12.06.2023 | 06:34 UHR



„7 zu 0 für's Auto“ - das ist das Ergebnis einer Untersuchung des Mainzer Radfahrforums MRF und MainzZero. Die Flächenverteilung zwischen PKW und Rad- sowie Fußverkehr in Mainz sei nicht mehr zeitgemäß, so MainzZero und das MRF. Daher veranstalten die beiden Bündnisse am Donnerstag von 16:00 bis 18:00 Uhr eine Raddemo auf der Alicenbrücke. Neben einem Aktionsprogramm ist auch die Sperrung einer PKW Spur geplant. Gefordert werden unter anderem mehr Sicherheit und Komfort für Radfahrer und Fußgänger auf der Alicenbrücke sowie der Neubau von Radschnellwegen auf viel befahrenen Straßen. Alle weiteren Infos findet Ihr [hier](https://www.klimaentscheid-mainz.de/70-fuers-auto-flaechengerechtigkeit-sieht-anders-aus/)(<https://www.klimaentscheid-mainz.de/70-fuers-auto-flaechengerechtigkeit-sieht-anders-aus/>).

DAS KÖNNTE DICH AUCH INTERESSIEREN

Kostenlos mit Bus und Bahn

(/aktuell/verkehr/kostenlos-mit-bus-und-bahn-BD14351189)

Mobilitätsbefragung 2023

(/aktuell/nachrichten-aus-der-region/mainz/mobilitatsbefragung-2023-HD14351116)

Datenschutz



„7 zu 0 für das Auto“ – das ist das Ergebnis einer Untersuchung des Mainzer Radfahrforums MRF und MainzZero. Laut MainzZero und dem Mainzer Radfahrforums MRF ist die Verteilung der Flächen zwischen PKW-Verkehr und Fahrrad- sowie Fußgängerverkehr in Mainz nicht mehr zeitgemäß. Aus diesem Grund veranstalten die beiden Bündnisse am Donnerstag (15. Juni 2023) von 16:00 bis 18:00 Uhr eine Fahrraddemo auf der Alicenbrücke. Neben einem Aktionsprogramm ist auch die Sperrung einer PKW-Spur geplant. Es werden unter anderem mehr Sicherheit und Komfort für Radfahrer und Fußgänger auf der Alicenbrücke sowie der Neubau von Radschnellwegen auf stark befahrenen Straßen gefordert.

Die Initiatoren teilen dazu folgendes mit:

Der Rad- und Fußverkehr in Mainz hat seit Jahren nicht den Stellenwert, der ihm nach dem Verkehrsaufkommen gebühren würde. Darauf haben das Mainzer Radfahrforum (MRF) mit dem Projekt ‚Mapathon Mainz‘ bereits 2021 als auch die Bürgerinitiative MainzZero in ihrem Mobilitätskonzept ‚Verkehrswende jetzt!‘ 2022 hingewiesen. Passiert ist von Seiten der Stadt Mainz bisher – Fast Nichts!

Jetzt haben sich die beiden Aktionsbündnisse entschieden am praktischen Beispiel aufzuzeigen, wie mit einfachen Mitteln eine Flächengerechtigkeit zwischen Kraftfahrzeugen und dem Fuß- sowie dem Radverkehr geschaffen werden kann. Denn 7:0 (Auto-) Spuren auf der Alicenbrücke am Mainzer Hauptbahnhof sind nach Meinung der Initiatoren alles andere als eine flächengerechte Verteilung des Verkehrsraums.



1. Ausgangslage auf der Alicenbrücke

Geplant als Anschluss zu einer innerstädtischen Autobahntangente, verfügt die Alicenbrücke heute über insgesamt sieben Fahrspuren für den Kfz-Verkehr sowie zwei für Busse und Tram.

Tausende von Fußgänger und Radfahrer müssen sich dagegen täglich auf beiden Seiten schmale Flächen teilen, die den gesetzlich vorgeschriebenen Straßenbau-Standards von Geh- und Radwegen nicht gerecht werden – geschweige denn den Bedürfnissen der Menschen. Gegenseitige Behinderungen und Konflikte zwischen den beiden Verkehrsarten sind dabei vorprogrammiert und wurden bei der Planung der Brücke bewusst in Kauf genommen.

Die heutige autogerechte Gestaltung ist schon lange nicht mehr zeitgemäß. Sie verschlechtert zudem das Klima in unserer Stadt. Sowohl was die Luftqualität als auch die zwischenmenschlichen Beziehungen betrifft.

Rad- und Fußverkehr nehmen zu, sodass dringend getrennte Flächen benötigt werden, um Konflikte so weit wie möglich zu verhindern. Der heute zur Nutzung vorgesehene gemeinsame Platz ist zu schmal in der Breite, insbesondere vor dem Hintergrund, dass immer mehr Lastenräder für tägliche Fahrten im Einsatz sind und künftig von einer weiter steigenden Anzahl auszugehen ist. Aber auch Fahrten mit Kinderanhängern nehmen zu, darüber hinaus möchten viele Eltern ihre Kinder sicher begleiten bzw. überzeugt sein, dass sie alleine sicher unterwegs sein können.

2. Wir demonstrieren für eine Stadt, die Fußgängern und Radfahrern bessere Bedingungen einräumt und fordert:

- Mehr Sicherheit und Komfort für den Fuß- und Radverkehr auf der Alicenbrücke mit den jeweiligen Anschlussverbindungen für den Fuß- und Radverkehr auf wichtigen Verbindungen:
 - Von der Innenstadt/Neustadt zum Hartenberg, Universität und Stadion.
 - Kürzeste Radstrecke von der City nach Bretzenheim, Finthen, Gonsenheim und darüber hinaus.
- Eine Bedarfserfassung mit Zukunftsperspektive bei den Planungen. Denn das heutige Aufkommen auf der Alicenbrücke ist mit mehr als 5.000 Radfahrer pro Tag bereits beachtlich wird aufgrund von geändertem Mobilitätsverhalten noch erheblich in den nächsten Jahren steigen. Ab einem Aufkommen von 2.000 Radfahrern pro Tag wird der Bau separater Radspuren mit Standard „Radschnellwege“ empfohlen.



- Auf stark befahrenen Strecken in Städten und Umland würde der Neubau von Radschnellwegen die Attraktivität des zu planenden Rad-Hauptnetzes für die Stadt Mainz wesentlich erhöhen und das Umland besser anbinden. Grundlage hierfür ist der vom Mainzer Radfahrforum bereits in 2021 erstellte Marathon-Plan, siehe www.mapathon.adfc-mainz.de.
- Mehr Radfahrenden, weniger Autos, das heißt auch für die verbleibenden Auto mehr Platz, weniger Staus. Am Beispiel der Alicenbrücke zeigt sich die Flächenungerechtigkeit:
 - 130 Kfz pro Spitzenstunde am Tag beanspruchen 3,25 Meter Breite auf einer der beiden Abbiegespuren. Diese Autos könnten ohne Weiteres auf der benachbarten Abbiegespur ohne jeden Nachteil fahren.
 - Dagegen müssen rund 550 Fußgänger und Radfahrer zeitgleich auf dem 3,90m schmalen Gehweg miteinander auskommen.
 - Weitere 500 Personen pro Spitzenstunde wollen über die Straße zur Haltestelle oder auf die andere Straßenseite gehen.

Wir fordern daher von der Stadt Mainz als Baulastträger der Straße endlich mit der Umsetzung entsprechender Maßnahmen sehr kurzfristig zu beginnen. Denn: Kaum Platz für Fußgänger und Radfahrer und kein Sicherheitsabstand zwischen Geh- und Radweg und zu den Kfz-Fahrspuren. Ein unverantwortlicher Zu- und Missstand, der dringend aus Sicht der Initiatoren abgestellt werden muss!

Zudem sollte das Land Rheinland-Pfalz die gesetzliche Benachteiligung des Radverkehrs gegenüber dem Autoverkehr aufheben und im Landesstraßengesetz (§ 3 LStrG) ein landesweites Radhauptnetz ausweisen und damit diese Radwege den Landesstraßen gesetzlich gleichstellen. So können die Vorfahrtregelungen und ein höherer Ausbaugrad sichergestellt werden.

3. Aktueller Stand: Zu wenig Platz für Fußgänger und Radfahrende

1. Radwege: Note „Mangelhaft“ für den Zustand der Radwege in Mainz
Der Fahrradklima-Test des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub) 2022 zeigt, was Radfahrern wichtig ist. Mainz kommt bei der Umfrage ausgerechnet bei den für die Nutzern wichtigsten Kriterien sehr schlecht weg. Als solche wurden benannt: Breite der Radwege, der Zustand der Wegeoberfläche der Radwege und die Führung an Baustellen. Diese Rahmenbedingungen bestimmen wesentlich den Komfort und damit die Wahl für das Verkehrsmittel Rad. Sie wurden durchweg als mangelhaft bewertet. Und sie liegen allesamt in Zuständigkeit kommunaler Aufgabenträger – also in



Verantwortung der Stadt Mainz!

Da die Umfrage im Zwei-Jahre-Rhythmus stattfindet und diese negative Bewertung bereits bei den Klima-Tests seit 2012 gleich blieb, ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Stadt Mainz keine gegensteuernden Maßnahmen zur Mängelbeseitigung durchgeführt hat.

2. Grundrecht „Laufen“ wird behindert

Nicht nur die Bedingungen für den Radverkehr sind schlecht. Der umweltfreundlichsten Verkehrsart, dem Zu-Fuß-Gehen, ergeht es nicht besser.

- Knapp vier Meter breit sind die „Seitenbereiche“ der Alicenbrücke. Auf diesen findet täglich ein reger Fußverkehr mit mehreren 1.000 Menschen statt.
- Insbesondere bei Ankunft von Bussen und Bahnen von den nahegelegenen Haltestellen und den Zügen des Hauptbahnhofes laufen pulkartig Fußgängerströme Richtung Innenstadt, Neustadt, Hartenberg, der Universität oder den Unikliniken. Sie teilen sich den schmalen Querschnitt mit den Radfahrern, die – infolge der Barrierewirkung (hoher Bordstein) der Kfz-Fahrspuren – in beide Richtungen fahren (müssen).
- Wer die Alicenbrücke passiert hat, wird auch im weiteren Umfeld mit Mängeln konfrontiert: Der „Gehweg“ in der Binger Straße stadtauswärts Richtung Uniklinik verfügt mit 1,25 Meter nicht einmal über die Mindestbreite von dörflichen Gehwegen mit geringem Fußaufkommen. Es existiert somit kein Gehweg gemäß den Straßenbau-Richtlinien.

Fazit: In Mainz haben sich die Bedingungen für Fußgänger, Radfahrende und Anwohner kontinuierlich verschlechtert!

4. Forderung: Gute und sichere Fuß- und Radwege, begrünte Stadtstraßen mit Aufenthaltsqualität

Die Anforderungen des Zu-Fuß-Gehens und Radfahrens, so das Fazit der Initiatoren, werden komplett ignoriert zugunsten des Kfz-Verkehrs. Es wird höchste Zeit, den Menschen wieder in den Mittelpunkt des städtischen Lebens zu stellen. „Die städtische Verkehrspolitik muss sich endlich wieder an den Menschen und deren Bedürfnissen orientieren“, so Michael Lengersdorff, Sprecher von MainzZero. „Andere große Städte wie München, Barcelona oder Kopenhagen machen es vor, wie eine menschengerechte, lebens- und lebenswerte Stadt aussehen kann“, so Lengersdorff weiter. „Mit Komfort-Gewinnen und nicht Komfort-Verlusten wie von manchen Bürgern befürchtet.“



„Wir fordern zudem Bundesverkehrsminister Volker Wissing dazu auf, umgehend die im Koalitionsvertrag angekündigte Reform des Straßenverkehrsrechts auf den Weg zu bringen im Sinne der ‚Mobilität für Alle‘ sowie des Klimaschutzes. Damit erhalten die Kommunen mehr Planungssicherheit“, so Amelie Döres (MRF/ADFC).



Start > Alles&

Fahrraddemo am 15. Juni in Mainz auf der Alicenbrücke: Bündnis will eine Fahrspur zur Radspur umwandeln

Von **Gisela Kirschstein** - 14. Juni 2023

Die Alicenbrücke über dem Mainzer Hauptbahnhof ist eine der wichtigsten Verkehrstangenten in Richtung Mainzer Innenstadt – und das nicht nur für den Autoverkehr: Mehr als 1.800 Fußgänger und Radfahrer zählte das Bündnis MainzZero gemeinsam mit dem Mainzer Radfahrerforum an einem Nachmittag binnen zweier Stunden auf der Brücke. Doch während den Autofahrern sieben Verkehrsspuren zur Verfügung stehen, müssen sich Radfahrer und Fußgänger schmale Wege teilen – ungerecht, findet das Bündnis, und ruft zu einer Demo am 15. Juni auf. Das Ziel: Eine Fahrspur zur Radspur umwandeln.



Die Alicenbrücke führt mit sieben Fahrspuren für Autos über den Mainzer Hauptbahnhof. – Foto: gik

Die Alicenbrücke wurde einst als Anschluss einer innerstädtischen Autobahntangente in Richtung Mainzer Innenstadt geplant worden, und verfügt bis heute über sieben Fahrspuren für den Autoverkehr, sowie über zwei Spuren für Busse und Tram. „(Zu) Viel Platz für den motorisierten Verkehr“, finden das Mainzer Radfahrerforum und die Bürgerinitiative MainzZero – und rufen für Donnerstagnachmittag, den 17. Juni, zu einer Raddemo auf der Alicenbrücke auf. Genau zwischen 16.00 Uhr und 18.00 Uhr wollen die beiden Initiativen zeigen: Es braucht an dieser Stelle dringend mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer.

Und dafür führten MainzZero und das Radfahrerforum Anfang Mai eigens eine Verkehrszählung durch: Am 11. Mai wurden zwischen 16.00 Uhr und 18.00 Uhr Fußgänger, Radfahrer und Rollerfahrer mit einer Strichliste erfasst, die auf der Alicenbrücke unterwegs waren. Als Zeitraum wurde eigens eine Hauptverkehrszeit gewählt, erfasst wurde auch, auf welcher Seite der Alicenbrücke sich die Gezählten bewegten: Auf der Nordseite des Hauptbahnhofs mit

Fahrradparkhaus und Tangente zwischen Neustadt und Hartenberg-Münchfeld, oder auf der Südseite mit Autoparkhaus und Tangente in Richtung Innenstadt.

Verkehrszählung: Wenige Rechtsabbieger, viel Rad- und Fußverkehr

Gleichzeitig beobachteten die Verkehrszähler aber auch den Autoverkehr – und zwar ganz besonders auf zwei Spuren: In Richtung stadtauswärts finden sich auf der Alicenbrücke nämlich neben den zwei Fahrspuren Richtung Saarstraße auch zwei Abbiegespuren. Die eine führt dabei hinauf zur Wallstraße, die ganz rechte Spur aber dient vor allem als Zufahrt zur Hochbrücke sowie zur Vorfahrt Hauptbahnhof West.



Blick aus dem Me and All-Hotel auf Binger Straße und Alicenbrücke. – Foto: gik

Die Zähler stellten nun Überraschendes fest: Auf den beiden Abbiegespuren fand auch zur Hauptverkehrszeit kaum Verkehr statt, beide Spuren seien „kaum ausgelastet gewesen“, berichten die beiden Initiativen: „Insbesondere die zweite Spur von rechts weist eine ‚Belastung‘ von lediglich 130 Fahrzeugen pro Spur und Stunde auf – das entspricht zwei Fahrzeugen pro Minute.“ Im gesamten Beobachtungszeitraum sei kein Rückstau von mehr als fünf stehenden Fahrzeugen zu beobachten gewesen, in der zweiten Spur hätten bei Rot meist sogar weniger als drei Fahrzeuge vor der Ampel gestanden.

Gleichzeitig aber stellten die Zähler eine überaus hohe Auslastung in Sachen Fuß- und Radverkehr fest: 816 Fußgänger, Radfahrer und Rollerfahrer tummelten sich auf dem südlichen Gehweg der Alicenbrücke binnen der beiden beobachteten Stunden – das waren im Schnitt rund 400 Nutzer pro Stunde. Noch dichter drängte es sich auf der Bordseite: Hier wurden binnen der zwei Stunden sogar 1022 Nutzer gezählt, somit also sogar mehr als 500 pro Stunde.

Viel zu wenig Platz für Radfahrer und Fußgänger

Doch dem geballten Rad- und Fußgängerverkehr steht auf der Nordseite der Brücke gerade einmal ein 3,90 Meter breiter Weg zur Verfügung, den sich Fußgänger und Radfahrer auch noch teilen müssen – viel zu wenig, finden die beiden Initiativen. „Die Flächenungerechtigkeit zugunsten des motorisierten Verkehrs auf einer der Hauptverkehrsachsen ist offensichtlich“, kritisieren sie. Dazu kämen verschiedene weitere Konfliktpunkte: So seien die „Aufstellflächen“ vor den Fußgängerüberwegen viel zu schmal, Konflikte von wartenden Passanten vor der Ampel mit Durchgangs-Radfahrern vorprogrammiert.



Ergebnisse der Verkehrszählung von MainzZero und Radfahrforum auf der Alicenbrücke im Mai 2023. – Grafik: Radfahrforum

„Auch die Zufahrt zum Fahrradparkhaus und zur Mombacher Straße ist ohne separate Radspuren unregelt und ein Gefahrenpunkt“, kritisieren die Initiativen weiter. Gleichzeitig bietet die Binger Straße „wegen des hohen Verkehrsaufkommens eine schwer zu überwindende Barriere“, es gebe kaum Querungsmöglichkeiten. Radelnde aus Richtung Wallstraße oder aus dem der Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof, die Richtung Innenstadt wollten, fänden keine angemessene Querungsmöglichkeit vor.

So nutzten Radfahrer den Fußgängerüberweg an der Haltestelle Hauptbahnhof West oder schlängelten sich gar um die Wartehäuschen und durch wartende Gruppen auf dem Bussteig – eine höchst gefährliche Situation. Anfang Juni hatte genau hier ein Radfahrer beim Queren auf Höhe der Bushaltestelle **einen Bus zu einer Vollbremsung gezwungen**, eine Frau stürzte in dem Bus und verletzte sich. „Eine klare Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr würde die Querung deutlich sicherer machen“, finden die beiden Organisationen.

Lösung: Umwandlung einer Rechtsabbiegespur zur Radspur

Als Lösung schlagen MainzZero und das Radfahrerforum nun vor, eine der beiden Rechtsabbiegespuren einfach zur Radspur umzuwidmen: Da die beiden Abbiege-Fahrspuren stadtauswärts „deutlich weniger ausgelastet sind als die beiden Geradeaus-Spuren, bietet sich eine Umnutzung einer Spur an“, so das Fazit der Verkehrszähler. Gleichzeitig könnte eine Reduzierung auf drei Fahrspuren sogar zu mehr Sicherheit für die Autofahrer führen: Die Zähler stellten in den zwei Stunden über 70 plötzliche Spurwechsel auf der Brücke fest, weil Autofahrer zu spät merkten, dass sie sich falsch eingeordnet hatten. Weniger Fahrspuren könnten zu mehr Orientierung führen, konstatieren sie.



So könnte ein Radschnellweg in der Binger Straße aussehen – finden MainzZero und das Mainzer Radfahrerforum. - Grafik: Radfahrerforum

Für diese Lösung wollen MainzZero und Mainzer Radfahrerforum nun am Donnerstag, den 15. Juni werben – just zur selben Zeit und am selben Ort wie ihre Verkehrszählung im Mai. „Angesichts des höheren Aufkommens des Fußgänger- und Radverkehrs ist diese Umwidmung sogar im Sinne der Flächengerechtigkeit geboten“, fordern sie. Derzeit führten die Verkehrsverhältnisse hingegen dazu, „dass die Mobilität der umweltfreundlichen Verkehrsarten unterdrückt und Potentiale nicht ausgeschöpft werden.“

Info& auf Mainz&: Die Fahrraddemo für mehr Verkehrsflächengerechtigkeit findet am Donnerstag, den 15. Juni 2023 von 16.00 Uhr bis 18.00 Uhr auf der Alicenbrücke statt, Treffpunkt ist auf dem Bahnhofsvorplatz.



Mainz-Neustadt

Verkehr

DONNERSTAG

Demo auf der Mainzer Alicenbrücke angekündigt – mit Sperrung

Forderung nach kürzeren, sichereren und komfortableren Radwegen in Mainz



Von
Anna Huber

veröffentlicht am 14.06.2023 09:37

Eine Fahrraddemo wird am Donnerstag, 15. Juni, auf der Alicenbrücke stattfinden. Dabei soll auch eine Fahrspur gesperrt werden. Das kündigt die Bürgerinitiative MainzZero auf ihrer Website an. Die Demo soll zwischen 16 und 18 Uhr laufen und sowohl ein Aktionsprogramm als auch die Sperrung einer Fahrspur auf der Binger Straße umfassen. Treffpunkt ist auf dem Bahnhofsvorplatz.

Die Forderungen der Bürgerinitiativen MainzZero und Mapathon Mainz, auf die mit der Demo hingewiesen werden soll, umfassen mehr Sicherheit und Komfort für Rad- und Fußverkehr auf der Alicenbrücke und ihren Anschlussverbindungen. Zudem soll darauf hingewiesen werden, dass in den Augen der Initiatoren auch von der Innenstadt und Neustadt zum Hartenberg, der Universität und dem Stadion sichere Radwege fehlen. Darüber hinaus plädieren sie für kürzere Radstrecken von der Innenstadt nach Bretzenheim, Finthen, Gonsenheim und an weitere Standorte. Radschnellwege auf stark befahrenen Strecken werden ebenfalls gefordert.

VERLAUF

Raddemo: „Alicenbrücke ein Symbol für autogerechte Planung“



Bei einer Demonstration am Donnerstagnachmittag rund um die Mainzer Alicenbrücke am Hauptbahnhof fordern die Protestierenden mehr Platz für Rad- und Fußverkehr.

📅 15. Juni 2023 – 16:15 Uhr

🕒 3 min

👤 Paul Lassay

Mainz. Es dauert, bis sich der Bahnhofsvorplatz langsam leert. Nach und nach setzt sich der vielrädige Demonstrationszug aus Touren- und Rennrädern, E-Bikes, Lasten- und Klapprädern in Bewegung in Richtung der Alicenbrücke, um die die Kundgebung kreist. Insgesamt sind es rund 150 Menschen, die dem Aufruf des Mainzer Radfahrforums (MRF) und der Klima-Initiative Mainz Zero gefolgt sind, um auf der zentralen Verkehrsachse in der Mainzer Innenstadt eine andere Aufteilung der zur Verfügung stehenden Fläche einzufordern. An der Zufahrt aus Richtung Innenstadt auf die Brücke hat die Polizei zwei Fahrspuren absperren lassen, um den Radfahrer zumindest jetzt schon einmal provisorisch Platz zu verschaffen. Klingelnd und skandierend geht es über die Brücke in die Binger Straße und bis zum Arbeitsamt und von dort wieder zurück zum Hauptbahnhof auf die nächste Runde.



Insgesamt dreht der Demo-Zug vier Runden um die Alicenbrücke, um seinem Anliegen Nachdruck zu verleihen. (© Sascha Kopp)

Bei einem Stopp auf der Brücke erklärt Organisator Armin Schulz, warum man sich gerade diesen Ort ausgesucht hat. Die Alicenbrücke sei „ein Symbol für die autogerechte Verkehrsplanung“, so der ehemalige Verkehrsplaner und „aktive Rentner“, der unter anderem bereits ein Radkonzept für Gonsenheim erarbeitet hat, in seiner Ansprache. Die Brücke sei als Anschluss für die Innenstadtangente geplant worden, weshalb vor allem an das Auto gedacht worden sei. Trotz zahlreicher Bekenntnisse zur Verkehrswende habe sich an dieser Straßenraumaufteilung seit den 1960er Jahren nichts geändert. Dabei sei das hohe Radverkehrs- und Fußgängeraufkommen eigentlich kaum zu übersehen, so Schulz. Um aber Klarheit zu schaffen, habe man seitens der Initiativen am Donnerstag, 11. Mai, zwischen 16 Uhr und 18 Uhr, eigenhändig nachgezählt. Das Ergebnis: Auf dem Gehweg auf der zum Hauptbahnhof hin gelegenen Nordseite der Brücke seien 1022 Fußgänger, Rad- und Rollerfahrer gezählt worden und auf der Südseite 816. In der gleichen Zeit habe man auf der zweiten Rechtsabbiegerspur in Richtung Wallstraße nur 263 Autos registriert.

Mehr zum Thema

Stadt Mainz

Demonstration für mehr Platz fürs Rad auf der

„Dass die Menge im Fuß- und Radverkehr viermal so hoch ist wie das Aufkommen der Auto-Spur, hat bisher leider nicht dazu geführt, dass die Stadt den umweltfreundlichen Verkehrsarten mehr Platz einräumt“, kritisiert Schulz. „Die Zeit- und Komfortverluste im Fuß- und Radverkehr scheinen der Stadt egal zu sein.“ Dies sei umso unverständlicher, da ein Wegfall der zweiten Abbiegespur keinen Fahrzeitverlust für den Autoverkehr bedeuten würde. „Das ist ein Unding.“ Zumal mit der Universität und dem Stadion zwei der größten Verkehrsanziehungspunkte der Stadt entlang der Route lägen. Die Achse vom Kaisertor über die Universität bis zum Stadion mit der Weiterführung nach Finthen und Ingelheim gehöre zu den Routen mit dem höchsten Rad-Potenzial in Rheinland-Pfalz. „Wer hier nichts tut, setzt die falschen Schwerpunkte.“



Man fordere deshalb die „sofortige Umwandlung der nördlichen Auto-Spur in eine gesicherte Radspur, die durch zwei durchgezogene Linien und Pfosten vom Autoverkehr sicher getrennt ist“. Dies sei ohne große Umstände möglich und sei auch ein großer Vorteil für den Fußverkehr. Der Verweis der Stadt, auf die Ausarbeitung des Mainzer Radnetzes zu warten, mache an dieser Stelle keinen Sinn: „Was soll denn das Ergebnis sein? Dass die Uni nicht angebunden werden soll?“ Diese Stelle sei ein Prüfstein, ob die Stadt wirklich ihre Klimaschutz-Strategie umsetzen wolle. „An der Alicenbrücke zeigt sich die Glaubwürdigkeit der Stadt bei der Verkehrswende“, so Schulz, der sich

anschließend mit der Teilnehmerzahl der Demonstration sehr zufrieden zeigt. Eigentlich habe man nur eine Spur in Beschlag nehmen wollen, um zu demonstrieren, wie gering die Auswirkungen seien, doch die Polizei habe dann auf einer weiteren Spur zur Sicherung bestanden.



Paul Lassay

[Startseite](#) > [Lokales](#) > [Mainz](#) > [Stadt Mainz](#) > [Raddemo: „Alicenbrücke ein Symbol für autogerechte Planung“](#)



Mainz-Neustadt

Innovation und Nachhaltigkeit

Verkehr

DEMONSTRATION

Hunderte Radfahrer auf Binger Straße in Mainz unterwegs

Straßen teilweise gesperrt



Von
Sandra Werner

veröffentlicht am 15.06.2023 18:48

Am Donnerstagnachmittag wurden die Straßen um den Mainzer Hauptbahnhof teilweise gesperrt. Zwischen 16 und 17:30 Uhr fand sowohl auf der Alicenbrücke als auch der Binger Straße eine Fahrraddemonstration statt, zu der die Bürgerinitiative MainzZero aufgerufen hatte.

Vom Bahnhofsvorplatz aus fuhren die Teilnehmer mehrmals über die Alicenbrücke und die Binger Straße zurück zum Hauptbahnhof. Dazu wurden zwei Fahrspuren stadtauswärts für den Autoverkehr gesperrt. Zudem gab es Kundgebungen und Aktionsprogrammpunkte.

Facebook Watch

Begleitet wurde der Demonstrationzug von mehreren Polizisten auf Pedelecs. Wie ein Polizeisprecher auf *Merkurist*-Anfrage mitteilt, sei die Veranstaltung ruhig und ohne besondere Vorkommnisse verlaufen. Die Polizei schätzt, dass etwa 200 Menschen an der Demonstration teilgenommen haben

Wie MainzZero und Mapathon Mainz mitteilten, fordern sie mit der Demo mehr Sicherheit und Komfort für Rad- und Fußverkehr auf der Alicenbrücke und ihren Anschlussverbindungen. Außerdem würden sichere Radwege von der Innenstadt und Neustadt zum Hartenberg, der Universität und dem Stadion fehlen. Auch plädieren sie für kürzere Radstrecken, etwa von der Innenstadt nach Bretzenheim, Finthen und Gonsenheim ebenso wie Radschnellwege auf stark befahrenen Strecken.

Mehr Eindrücke bekommt ihr auf der *Merkurist*-Instagram-Seite.

VERLAUF

● 15.06.2023 18:48 Artikel veröffentlicht

META

Mainz-Neustadt, Innovation und Nachhaltigkeit, Verkehr

Unfassbar, was HelloFresh abliefern: Tausende gehen jetzt nicht mehr in den Supermarkt

Superfood Blog | Anzeige

Hier klicken

Read Next Story >



ZWEI FAHRSTREIFEN GESPERRT

Fahrrad-Demo auf der Alicenbrücke in Mainz: Autos mussten weichen

von Katharina Feisst – 15.6.2023

150 Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer haben am Donnerstag für mehr Sicherheit und Platz auf der Alicenbrücke demonstriert. Sie radelten dabei über Spuren, auf denen sonst Autos rollen.

Die Rad-Demo auf der Alicenbrücke wurde von der Bürgerinitiative MainzZero und dem Mainzer Radfahrforum (MRF) organisiert. Von 16 bis 18 Uhr waren zwei der sieben Fahrstreifen für den Autoverkehr gesperrt. Etwa 150 Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer starteten gemeinsam am Mainzer Hauptbahnhof. Anschließend radelten sie auf dem rechten Fahrstreifen stadtauswärts über die Brücke und drehten eine kurze Runde auf der Binger Straße.

Nach Angaben des Pressesprechers von MainzZero, Michael Lengersdorff, wurde die Strecke bei der Demo insgesamt vier Mal gefahren. Zwischen den Runden fanden mehrere Kundgebungen statt. Die Demonstrierenden wurden von Polizisten auf Fahrrädern begleitet.

Wenig Platz für Fahrräder und Fußgänger

Die Organisatoren der Demo bemängeln, dass es auf der Alicenbrücke - einer wichtigen Hauptverkehrsachse in Mainz - zu wenig Platz für Fußgänger und Fahrräder gebe. Während für den Autoverkehr sieben und den Straßenbahn- und Busverkehr zwei Spuren bereitstünden, müssten sich Fußgänger und Fahrräder auf beiden Seiten schmale Flächen teilen. Gegenseitige Behinderungen und Konflikte seien dadurch vorprogrammiert.

"Die heutige autogerechte Gestaltung ist schon lange nicht mehr zeitgemäß. Sie verschlechtert zudem das Klima in unserer Stadt. Sowohl was die Luftqualität als auch die zwischenmenschlichen Beziehungen betrifft."

Statement von MainzZero und dem Mainzer Radfahrforum



150 Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen demonstrieren auf der Alicenbrücke für die Verkehrswende. Immer wieder hielten sie für Kundgebungen an.

Indem bei der Demo am Donnerstag zwei Spuren für den Autoverkehr gesperrt und den Radverkehr freigegeben wurden, wollten die Veranstalter nach eigenen Angaben an einem ganz konkreten Beispiel aufzeigen, wie mit einfachen Mitteln eine Flächengerechtigkeit geschaffen werden kann.

Forderung nach sicheren Radschnellwegen

"Die städtische Verkehrspolitik muss sich endlich wieder an den Menschen und deren Bedürfnissen orientieren", so Lengersdorff. Andere große Städte wie München, Barcelona oder Kopenhagen würden es vormachen.

So fordert das Bündnis zum Beispiel sichere Radspuren, die sowohl vom Gehweg als auch zur Straße abgetrennt sind, breitere Gehwege und einen Radschnellweg von der Neustadt über die Uni bis nach Ingelheim.



Diese Montage zeigt, wie sich das Aktionsbündnis MainzZero den Geh- und Radwegeausbau in der Binger Straße vorstellt.



Menü



Suchen



Wetter



Verkehr

Freie Wähler kritisieren Rad-Demo

Kritik an der Demo kam im Vorfeld von den Freien Wählern Mainz. Auch wenn die Forderungen nach einer besseren Radinfrastruktur berechtigt seien, würden Pendler durch die Aktion mitten in der Hauptverkehrszeit "unverhältnismäßig belastet", sagte der Vorsitzende der Partei, Christian Weiskopf. "Wer in bestimmten Bereichen den Autoverkehr ausbremst, um den Radverkehr zu beschleunigen, muss dafür an anderer Stelle Möglichkeiten zur Optimierung des Verkehrsflusses für den immer noch notwendigen Autoverkehr suchen."

Sendung vom

Do., 15.6.2023 18:00 Uhr, Am Abend, SWR4

Alicenbrücke zeigt Glaubwürdigkeit zur Verkehrswende

200 Teilnehmende, Mainzer Radfahrforum (MRF) und MainzZero fordern Flächengerechtigkeit zugunsten von Rad- und Fuß-Verkehr

Prüfstein für die Stadt Mainz, ob Reduzierung des Autoverkehrs Teil einer konsequenten Klimaschutz-Strategie ist

Mainz, 16. Juni 2023. „An der Alicenbrücke zeigt sich die Glaubwürdigkeit der Stadt zur Verkehrswende,“ so Armin Schulz, Verkehrsexperte des Mainzer Radfahrforums (MRF) und MainzZero, bei der Fahrraddemo am 15. Juni. Nicht erst seit einer von den Organisatoren durchgeführte Verkehrszählung hat sich ergeben, dass auf dieser stark frequentierten Verkehrsachse ein klares Ungleichgewicht zugunsten des motorisierten Verkehrs existiert. Mehr als 1.000 nicht motorisierte zu Fuß, per Rad oder Roller mussten sich in den zwei Stunden der Zählung am 11. Mai (16 bis 18 Uhr) den 3,90 m breiten Rad- und Fußweg teilen. Dagegen hatten im gleichen Zeitraum 860 Kfz zwei 3,40 bzw. 3,25 m breite Fahrspuren zur Verfügung. „Ein Ungleichgewicht, das wir so nicht mehr hinnehmen können und werden,“ betont Carola Kühne vom MRF. „Hier muss es schnell zu einer Umverteilung der Flächen kommen – vor allem auch mit Blick auf weiter steigende Zahlen von Radfahrenden,“ ergänzt Armin Schulz. Das geschätzte Potential liege bei bis zu 10.000 Radfahrenden, vor allem auch Studierende an der Mainzer Uni. Schulz: „Deshalb fordern wir die sofortige Umwandlung der nördlichen Kfz-Spur in eine gesicherte Radspur! Die Umnutzung einer der beiden Kfz-Abbiegespuren würde nicht einmal zu Fahrzeugverlusten für den fließenden Auto-Verkehr führen, da die verbleibende Spur dieses geringe Aufkommen ohne Weiteres aufnehmen kann.“



Verkehrswende setzt Umdenken voraus

Die Verkehrs- und Mobilitätswende setze ein grundlegendes Umdenken voraus, davon sind die Organisatoren überzeugt. Dem autozentrierten Planungsdenken, wie es noch in den 1960er- und 1970er-Jahren Standard war, muss nunmehr das ganzheitliche Planen des urbanen Raumes folgen. Der Mensch, für den die Städte seit Jahrzehnten gebaut wurden, muss wieder im Zentrum des Planen und Handelns stehen. Dies betonten auch die rund 200 Teilnehmenden und forderten bei den vier kleinen Rad-Rundtouren in Sprechchören mehr Platz für Menschen und Radfahrende.

Der Rad- und Fußverkehr in Mainz hat seit Jahren einen zu geringen Stellenwert, wenn das tatsächliche Verkehrsaufkommen, betonen die Organisatoren, insbesondere wenn die Ergebnisse der Verkehrszählung betrachtet werden. Doch auf diese bekannten Fakten hatten sowohl das Mainzer Radfahrforum (MRF) mit dem Projekt ‚Mapathon Mainz‘ bereits 2021 als auch die Bürgerinitiative MainzZero in ihrem Mobilitätskonzept ‚Verkehrswende jetzt!‘ 2022 hingewiesen. Doch vermissen nicht nur die Organisatoren die Einleitung von konkreten Planungsschritten für die vorgeschlagenen Projekte, geschweige denn das Umsetzen entsprechender Maßnahmen.

in der HVZ, Werktags

Zum Hauptbahnhof
Eingang West

Keine Radspur
zum Fahrrad-
parkhaus

Engstelle
vor FGÜ

Radspur

941

Haltestelle

Alicebrücke Nordseite

1.022 Fuß + Rad + Roller
596 Kfz
263 Kfz

3,90m
3,40m
3,25m
3,25m
3,25m

Aliceplatz/ Innenstadt

816 Fuß + Rad + Roller

Alicebrücke Südseite
Richtung Grüngürtel

Do, 11. Mai 16:00 bis 18:00



Mainz Alicenbrücke
Stichprobenhafte Zählung
Verkehrsaufkommen stadtauswärts



Forderung: Kein Zögern mehr beim Ausbau zentraler Radachsen

Insbesondere bei den zentralen Achsen der Stadt wie die Verbindungen zur Universität, der Veloroute Rhein (Euroroute 15) am Rheinufer und von Hechtsheim über den Grüngürtel direkt zum Hauptbahnhof darf es kein Zögern mehr geben. Parallel zur Vergabe der Leistungen für die Planung des Radwegenetzes sollten für diese Achsen die Schritte ‚Machbarkeitsstudien und Projektplanung‘ eingeleitet werden, weil diese an die Ausbau-Standards von Radschnellwegen oder Radvorrangrouten angepasst werden müssen. „Nur so ist ein durchdachtes, zukunftsfähiges Radwegenetz für Mainz zu planen und zu realisieren,“ betont Armin Schulz.

Wie im Fall der Alicenbrücke vorgeschlagen, können bereits während der Planungs- und Genehmigungsphase vorhandene Kfz-Spuren in dann gut sichtbare, rot markierte und somit für die Radfahrenden geschützte Radspuren umgenutzt werden. So kann die Schwellenangst insbesondere für weniger geübte Radfahrer:innen gesenkt werden, das Rad im Alltag zu nutzen. Jetzt müsse die Stadt die Chance nutzen, auch im Hinblick auf den Klimaschutz mit kleinen, schnell umsetzbaren Schritten die Verkehrs- und Mobilitätswende in Mainz einzuläuten, so die Organisatoren der Demonstration. Getreu dem Demo-Motto „Wenn nicht jetzt, wann dann?“. Handeln ist für die Mobilitätswende, aber auch für den Klimaschutz zwingend erforderlich. Die Organisatoren stehen bereit, die Stadt bei ihren Bemühungen zu unterstützen.



MOBILITÄTSWENDE

Raddemo zur Verkehrswende in Mainz: Wenn nicht jetzt: wann dann?

OCer 17. Juni 2023

200 Teilnehmende, Mainzer Radfahrforum (MRF) und MainzZero fordern Flächengerechtigkeit zugunsten von Rad- und Fuß-Verkehr

„An der Alicenbrücke zeigt sich die Glaubwürdigkeit der Stadt zur Verkehrswende,“ so Armin Schulz, Verkehrsexperte des Mainzer Radfahrforums (MRF) und MainzZero, bei der Fahrraddemo am 15. Juni. Er stand mitten auf der Alicenbrücke vor rund 200 Fahrraddemonstranten. Oleg Cernavin von Greenpeace Mainz-Wiesbaden hatte die Raddemo mit den Worten eröffnet: „Wenn es in Mainz in diesem Schneckentempo wie bisher weiter geht, wird die notwendige



Die Verkehrs- und Mobilitätswende setze ein grundlegendes Umdenken voraus, davon sind die Organisatoren überzeugt. Dem autozentrierten Planungsdenken, wie es noch in den 1960er- und 1970er-Jahren Standard war, muss nunmehr das ganzheitliche Planen des urbanen Raumes folgen. Der Mensch, für den die Städte seit Jahrzehnten gebaut wurden, muss wieder im Zentrum des Planen und Handelns stehen. Dies betonten auch die rund 200 Teilnehmenden und forderten bei den vier kleinen Rad-Rundtouren in Sprechchören „Mehr Platz für Fuß- und Radverkehr.“

Nicht erst seit einer von den Organisatoren durchgeführte Verkehrszählung hat sich ergeben, dass auf dieser stark frequentierten Verkehrsachse Alicenbrücke ein klares Ungleichgewicht zugunsten des motorisierten Verkehrs existiert. Mehr als 1.000 nicht motorisierte zu Fuß, per Rad oder Roller mussten sich in den zwei Stunden der Zählung am 11. Mai (16 bis 18 Uhr) den 3,90 m breiten Rad- und Fußweg teilen. Dagegen hatten im gleichen Zeitraum 860 Kfz zwei 3,40 bzw. 3,25 m breite Fahrspuren zur Verfügung. „Ein Ungleichgewicht, das wir so nicht mehr hinnehmen können und werden,“ betont Carola Kühne vom NABU Mainz.

„Hier muss es schnell zu einer Umverteilung der Flächen kommen – vor allem auch mit Blick auf weiter steigende Zahlen von Radfahrenden,“ ergänzt Armin Schulz.

Mehr Informationen auf der Website des Mainzer Radfahrforums.

← Pubquiz zur Artenvielfalt in der ESG-Bar

👍 Das könnte dir auch gefallen