

Sofortmaßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs auf der Alicaenbrücke in Mainz

Wir wollen Taten sehen

Mainz, November 2023



Auch ein halbes Jahr nach der Demonstration auf der Alicaenbrücke müssen sich Fußgänger- und Radfahrer:innen die beiden Gehwegflächen teilen, obwohl diese weder über ausreichende Breiten, noch über Sicherheitsabstände zu den Kfz-Fahrspuren verfügen. Vor dem Fußgängerüberweg in Höhe Haltestelle Hauptbahnhof West bilden wartende Pulk weitere Engpässe und Hindernisse für den Radverkehr, weil separate Aufstellflächen fehlen. Die Säulen der Hochbrücke, wild abgestellte E-Scooter verschärfen die Situation. Auf diesen Verkehrsnotstand hatten das Mainzer Radfahrerforum und MainzZero die Stadt Mainz mehrfach hingewiesen.

Weil täglich trotz widrigster Bedingungen über 5.000 Radfahrer:innen und eine ebenso große Menge von Fußgängern die Alicaenbrücke im Umfeld des Mainzer Hauptbahnhofs nutzen, stand die Demo unter dem Motto „wenn nicht jetzt, wann dann“ und „wenn nicht hier, wo dann?“. Dabei hatten das Radfahrerforum und MainzZero Wege aufgezeigt, wie die Stadt in Schritten einen Radschnellweg von Mainz über die Uni nach Ingelheim auf dieser stark frequentierten Strecke umsetzen kann. Angesichts der mehrjährigen Planungs- und Bauzeiten eines Radschnellweges wurde als erster Schritt die Anlage einer geschützten Radspur auf der Alicaenbrücke für 2023 gefordert.

Seitdem hat sich jedoch nichts getan. Vielmehr hatte die Stadt Mainz die Machbarkeit wegen einer Buslinie bezweifelt, die in Richtung Wallstraße zum Berufsschulzentrum fährt (vgl. AZ-Artikel vom 17.07.2023 *Rad-Demo auf Alicaenbrücke „richtiges Zeichen“*). Dabei handelt es sich allerdings um Buskurse, die nur an Schultagen viermal pro Tag verkehren. Ein weiterer Einwand war der große Aufwand für Änderungen der Ampelschaltungen.

Das Mainzer Radfahrerforum hält diese Einwände für wenig stichhaltig und fordert erneut eine Radspur auf der Nordseite der Alicaenbrücke, um schrittweise Verbesserungen für die wesentlich größere Masse der Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Die Einrichtung einer Radspur ist durchaus zeitlich schnell machbar.

Vorgeschlagen wird:

1. Umnutzung einer Kfz-Fahrspur zugunsten einer von den Autospuren per Markierung und Trennelementen abgesetzten Radspur auf der Strecke zwischen Alicenplatz und Wallstraße vor Einmündung zur Hochstraße. Damit entsteht eine durchgängige Rad-Verbindung bis zum Eingang des Taubertsbades, zum Ärztehaus sowie zum Martin-Luther-King-Park. Auf der Alicenbrücke würden vor allem Fußgänger davon profitieren, dass der Radverkehr eine eigene Spur erhält. Der Radverkehr in Richtung Bretzenheim/ Universität verbleibt dagegen vorerst auf dem Gehwegniveau, so dass keine Änderung der Ampelschaltung unter der Hochbrücke erfolgen muss.
Möglich wird dies bei Verlegung der Schulbushaltestelle in die Wallstraße. Da die Schulbushaltestelle in einer Kurve liegt, ist der Einstieg nicht barrierefrei und entspricht nicht den Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes. Der Halt in der Wallstraße könnte hingegen geradlinig abgefahren werden, so dass der Spalt an allen Türen gleich ist und minimiert werden kann. Falls eine Verlegung der Bushaltestelle dennoch kurzfristig nicht machbar wäre, muss die Radspur auf der Alicenbrücke schon unmittelbar hinter der Fußgängerfurt an der Tram-Haltestelle auf den Gehweg geleitet werden. Das wäre eine weniger wirkungsvolle Lösung, aber besser als gar keine Verbesserung der Lage.
2. Die Maßnahme geht einher mit der Beseitigung kleinerer Mängel. So ist die Radfurt zur Binger Straße derzeit nur zickzackförmig zu befahren. Bei Neumarkierung und Absenken der Bordsteinkante sollte sie fahrdynamisch verlaufen. Zur Erhöhung von Verkehrssicherheit und Fahrkomfort sollte ein Verkehrsschild (Radwegweisung), welches ohne jeden Sicherheitsabstand zur schmalen Radspur montiert wurde, versetzt werden.

Mögliche Befürchtungen von Autofahrern, dass Staus entstehen, entbehren jeder Grundlage. Die Maßnahme hat keine spürbaren Auswirkungen für den Autoverkehr, weil eine der beiden Abbiegespuren auf der Alicenbrücke überflüssig ist. Beide bestehenden Spuren zusammen wiesen bei einer Zählung im Mai dieses Jahres in der Spitzenzeit nur 430 Kfz/h auf und bleiben daher weit unter den Kapazitätsgrenzen einer Fahrspur, so dass der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt wird. Zudem würden Gefahren durch plötzliche Spurwechsel vermieden, die Verkehrssicherheit erhöht. Zeitgleich teilen sich rund 550 Fußgänger- und Radfahrer:innen eine weitaus schmalere Fläche auf dem Gehweg.

Mittelfristig führt aufgrund des hohen Fuß- und Radaufkommen kein Weg an den Verbreiterungen der Gehwege und Bau eines Radschnellweges vorbei. Auch hier darf nicht länger gezögert werden.

Das Mainzer Radfahrforum und MainzZero fordern die Stadt Mainz auf, unverzüglich mit der Planung des Radschnellweges Mainz – Ingelheim zu beginnen. Das Erstellen einer Machbarkeitsstudie ist u.a. eine Voraussetzung, um Fördermittel des Bundes zu erhalten. Die Planungsphase ‚Straßenvorentwurf‘ sollte schnellstmöglich eingeleitet werden, damit eine politische Entscheidung für das Projekt rasch gefällt werden kann.

Die Rad-Trasse zwischen Neustadt, Universität und Finthen bildet neben der Rheinachse das verkehrlich und städtebaulich bedeutsamste Projekt der Verkehrswende in Mainz.



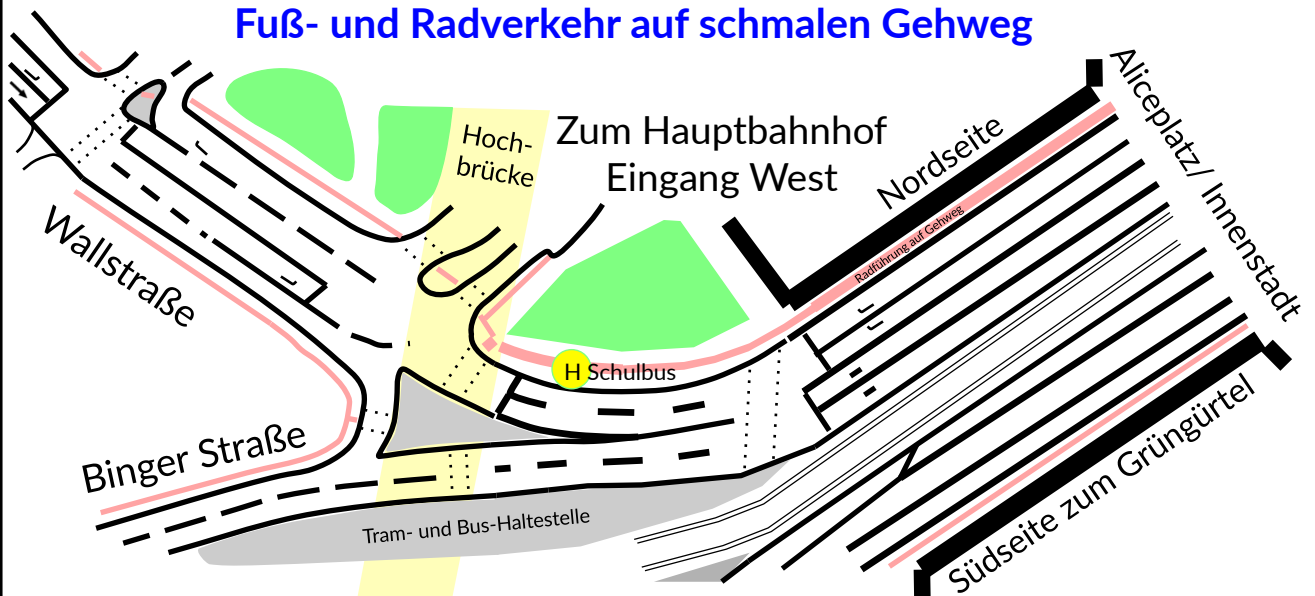
Sofortmaßnahme Alicenbrücke

Eine durchgängige Radspur von Alicenbrücke bis in die Wallstraße zum Taubertsbergbad / Martin-Luther-Kingpark kann angelegt werden durch

1. Einrichten einer Radspur auf der Alicenbrücke und in der Wallstraße
2. Verlegen der Schulbushaltestelle in die Wallstraße
3. Aufheben der Mängel: Schildermast versetzen, Radfurt fahrdynamischer anlegen.

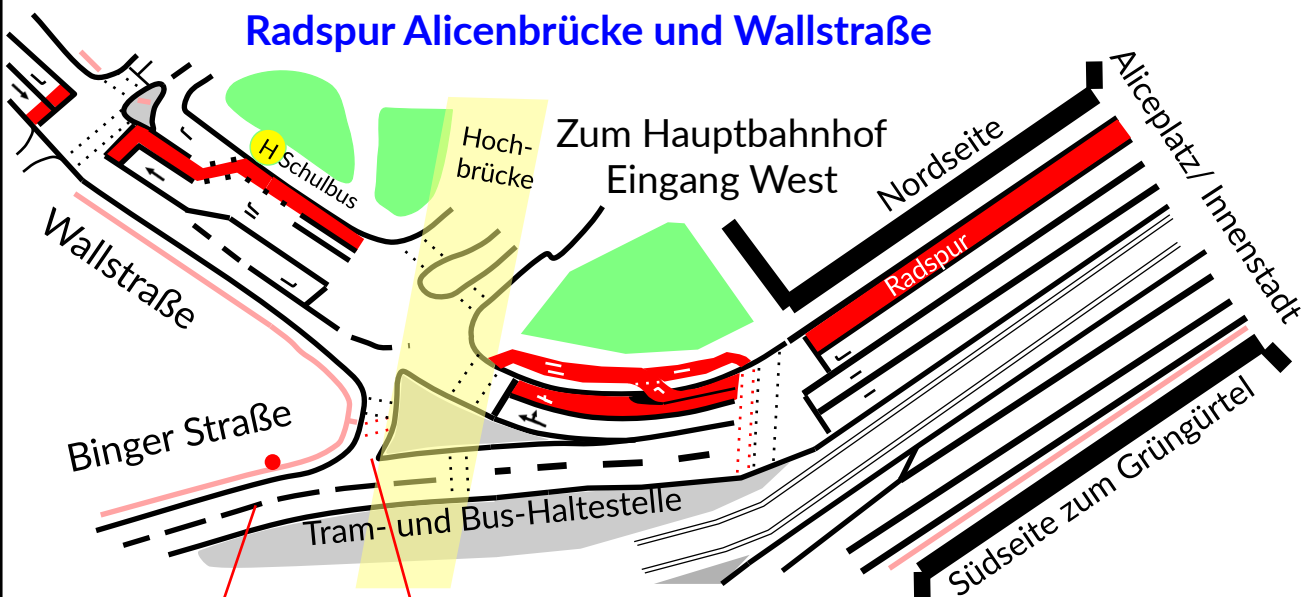
Ist-Situation Alicenbrücke

Fuß- und Radverkehr auf schmalen Gehweg



Sofortmaßnahme Alicenbrücke

Radspur Alicenbrücke und Wallstraße



Verkehrsschild versetzen
Radfurt fahrdynamischer anlegen

Sofortmaßnahme Alicenbrücke

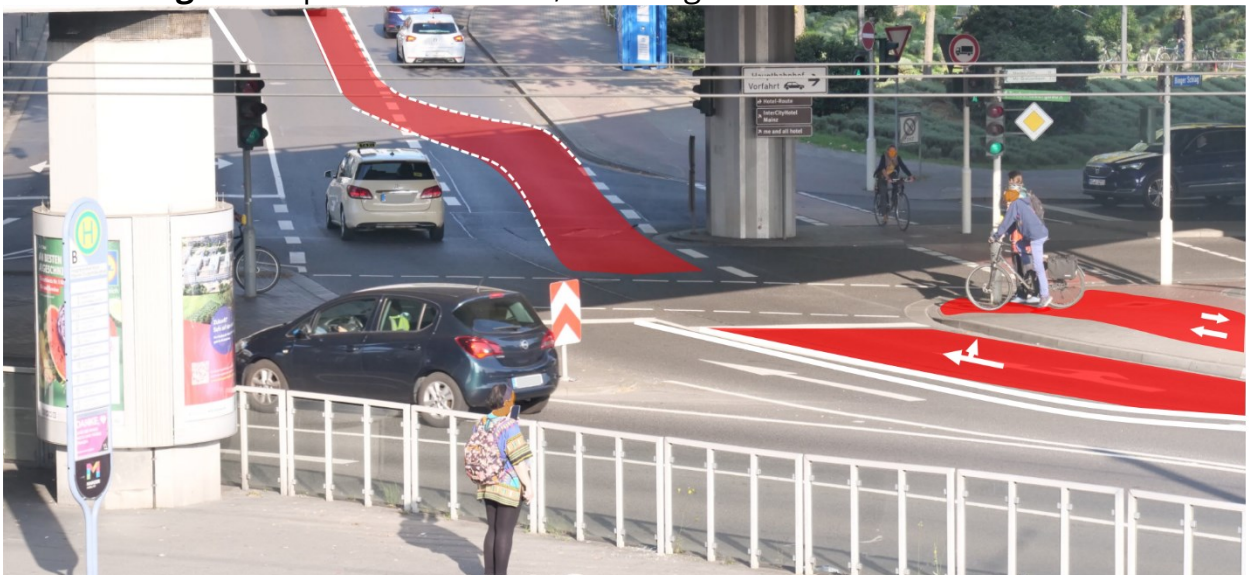
Visionsbild: Alicenbrücke mit geschützter Radspur



Eine Radspur vom Alicenplatz, unter der Hochbrücke in die Wallstraße bis zur Einmündung der Hochbrücken-Zufahrt schafft eine durchgängige Verbindung zum Ärztehaus und zum Eingang Taubertsberg. Der Anschluss an den Martin-Luther-King-Park und zum Hartenberg wird verbessert.

Radfahrende zur Binger Straße und Saarstraße nutzen die heutige Strecke auf Gehweg-Niveau.

Fotomontage: Radspur Alicenbrücke, Richtung Wallstraße



Sofortmaßnahme Alicenbrücke

Mängelbeseitigung



Anpassen in Richtung der Furt

Fußgänger- und Radfahrerinnen müssen unter der Brücke Umwege laufen bzw. fahren.

Die Radfurt zwingt zu scharfen, eckigen Abbiegemanövern.

Planvorschlag

Eine fahrdynamische Furt in Hauptfahtrichtung zur Binger Straße hin anlegen.

Maßnahme:

Rotmarkierung und Bordabsenkung



Verkehrsgefährdender Standort eines Radwegschildes

Unmittelbar am schmalen und in beiden Richtungen genutzten „Radweges“ wurde ohne jeden Sicherheitsabstand eine Radwegweisung montiert. Verkehrssicherheit und Komfort sind erheblich beeinträchtigt.

Maßnahme:

Verlegung des Mastes

Sofortmaßnahme Alicenbrücke

In allen Umfragen wünschen sich Radfahr:innen eine klare Abgrenzung zur Kfz-Fahrspur und zum Gehwegbereich. Wie dies auch ohne große Umbaumaßnahmen möglich ist, zeigt diese Grafik:

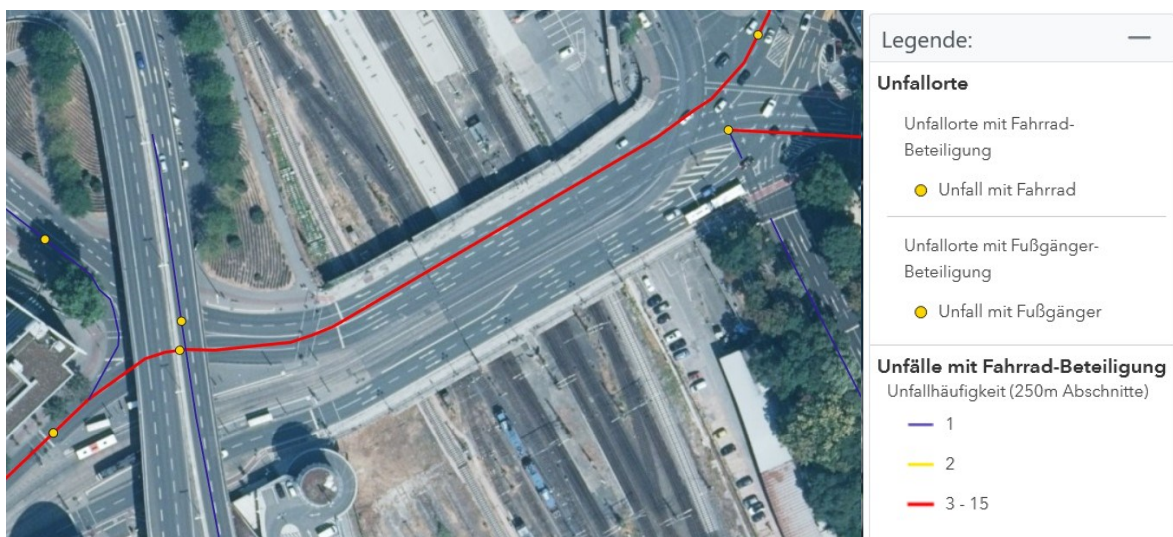
Systemskizze: geschützte Radspur mit Trennstreifen:



Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind geboten

Vor allem der hohe Fußverkehr würde davon profitieren, wenn ein Großteil des Radverkehrs eine eigene Spur nutzen könnte. Wie wichtig die Entflechtung und Anlage einer Radspur mit der Sicherheitsstreifen ist, zeigt die Statistik des Unfallatlasses des Bundes und der Länder. In den vergangenen Jahren haben sich stets zahlreiche Unfälle mit Fußgänger- und Radfahrbeteiligung ereignet, wie kaum an anderen Stellen im Stadtgebiet.

Unfallorte: mit Fußgänger- und Radbeteiligung 2022



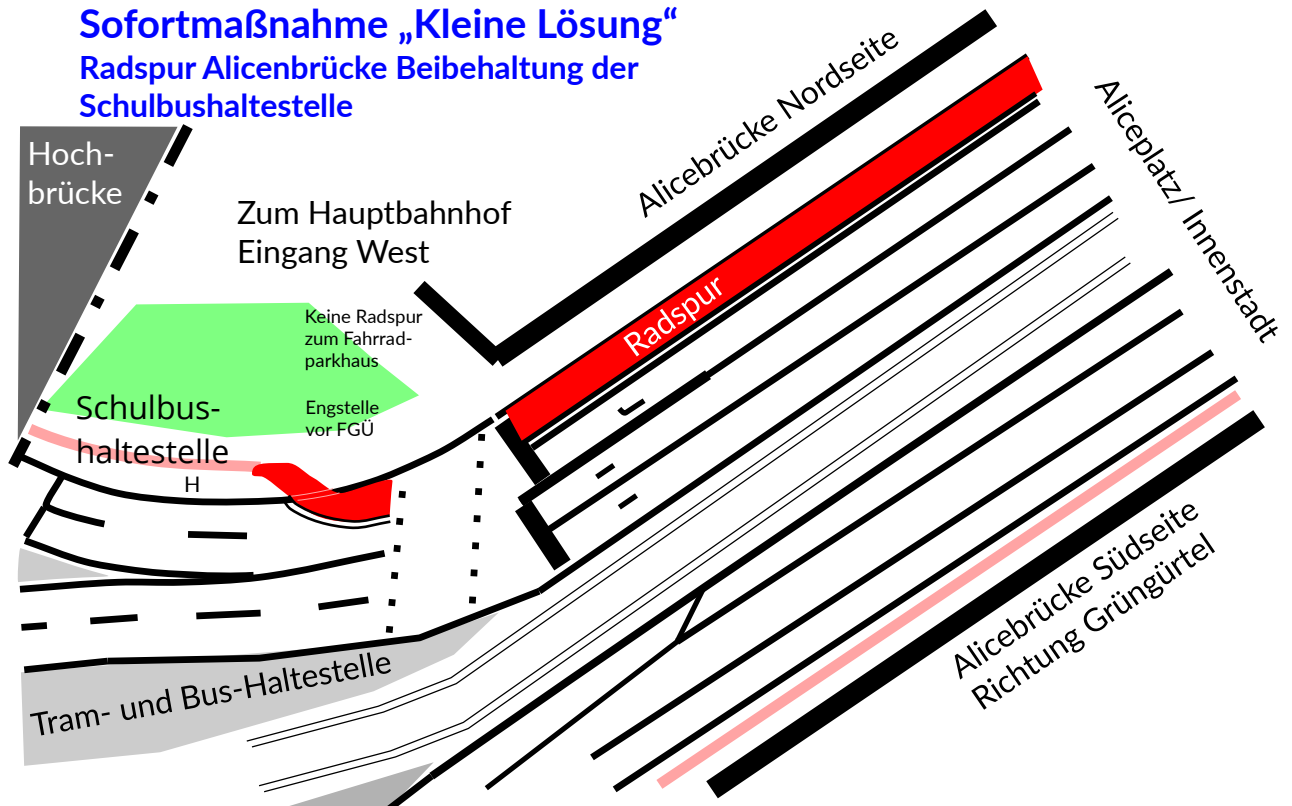
Sofortmaßnahme Alicenbrücke

Kleine Lösung

Die bestehende Schulbushaltestelle liegt im Kurvenbereich und ermöglicht somit keinen barrierefreien Einstieg. Eine Verlegung wäre daher aus ÖPNV-Sicht vorteilhaft. Aber auch ohne Verlegung der Schulbushaltestelle könnte die Stadt Mainz aktiv werden, indem sie auf der Alicenbrücke eine Radspur einrichtet.

Sofortmaßnahme „Kleine Lösung“

Radspur Alicenbrücke Beibehaltung der Schulbushaltestelle



Fotomontage: Übergang Radspur auf Gehwegniveau



Sofortmaßnahme Alicenbrücke

Ergänzende Informationen

Vor der Demonstration am 15. Juni 2023 hatten das Mainzer Radfahrforum und MainzZero im gleichen Tageszeitraum eine Verkehrserhebung durchgeführt.

Dabei wurde festgestellt, dass die beiden Kfz-Abbiegespuren selbst in der Tagesspitzenzeit zwischen 16:00 und 18:00 Uhr nicht ausgelastet sind. Die Beibehaltung einer Spur würde ohne Beeinträchtigungen für den fließenden Kfz-Verkehr erfolgen. In der Grafik unten sind die Ergebnisse dieser Zählung zusammengefasst.



Sofortmaßnahme Alicenbrücke

Ergänzende Informationen

Die nachfolgenden Seiten enthalten die Daten des Unfallatlasses des Bundes und der Länder.



DATEN UND FAKTEN

Startseite > Karten > Unfallatlas

Unfallatlas

Interaktive Karte zu Unfällen

Hinweis:

Die abgebildeten Unfallorte bilden lediglich die ungefähre Lage im Straßennetz ab. Sie sind auf dieser Maßstabsebene nicht exakt georeferenziert und daher in Bezug auf die Spurnutzung und Fahrtrichtung nicht aussagekräftig genug.

Entscheidend ist die Aussage, dass jährlich zahlreiche Unfälle auf dieser Strecke passieren, in die Fußgänger- und Radfahrerinnen verwickelt sind.

Fazit: Für das Stadtgebiet Mainz ein sehr hohes Unfallaufkommen.

Stand: 2016 - 2022

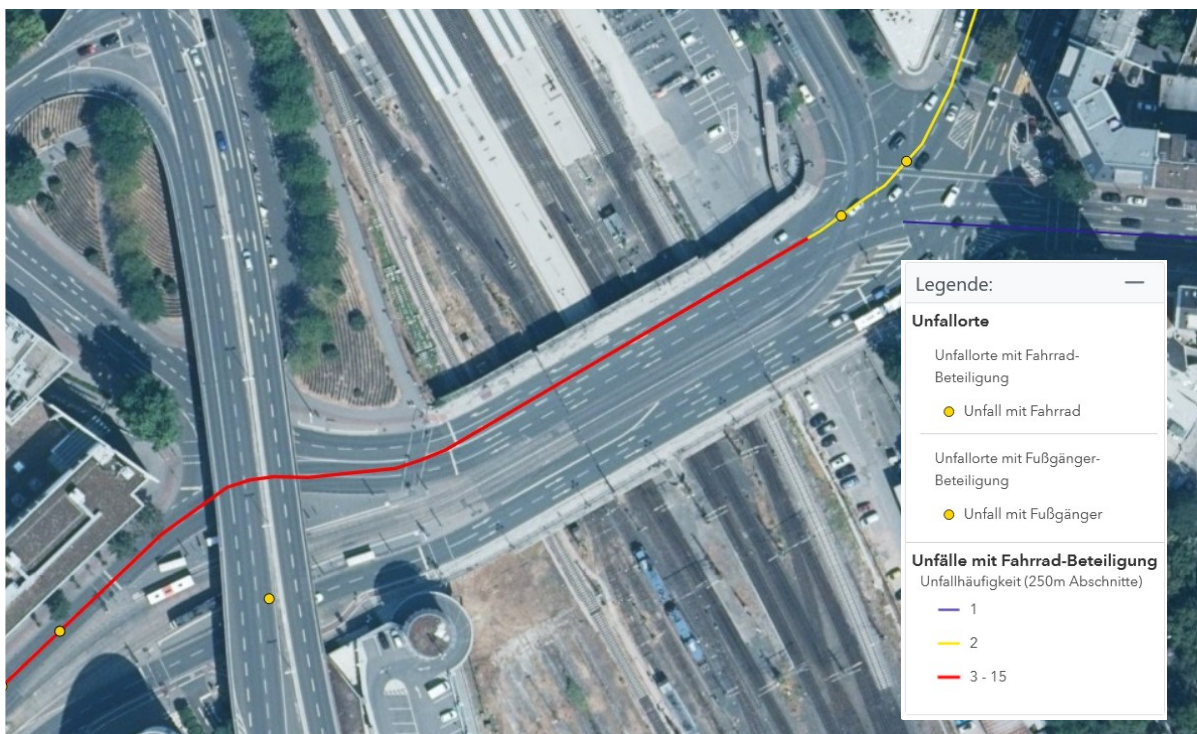
Veröffentlicht: Juli 2023

Nächste Aktualisierung: Juli 2024

Fußgänger und Radunfälle 2021

Unfallorte mit Fahrradbeteiligung

Unfallorte mit Fußgänger-Beteiligung



Sofortmaßnahme Aicenbrücke

STATISTISCHE ÄMTER
DES BUNDES UND DER LÄNDER
GEMEINSAMES STATISTIKPORTAL

DATEN UND FAKTEN

Startseite > Karten > Unfallatlas

Unfallatlas

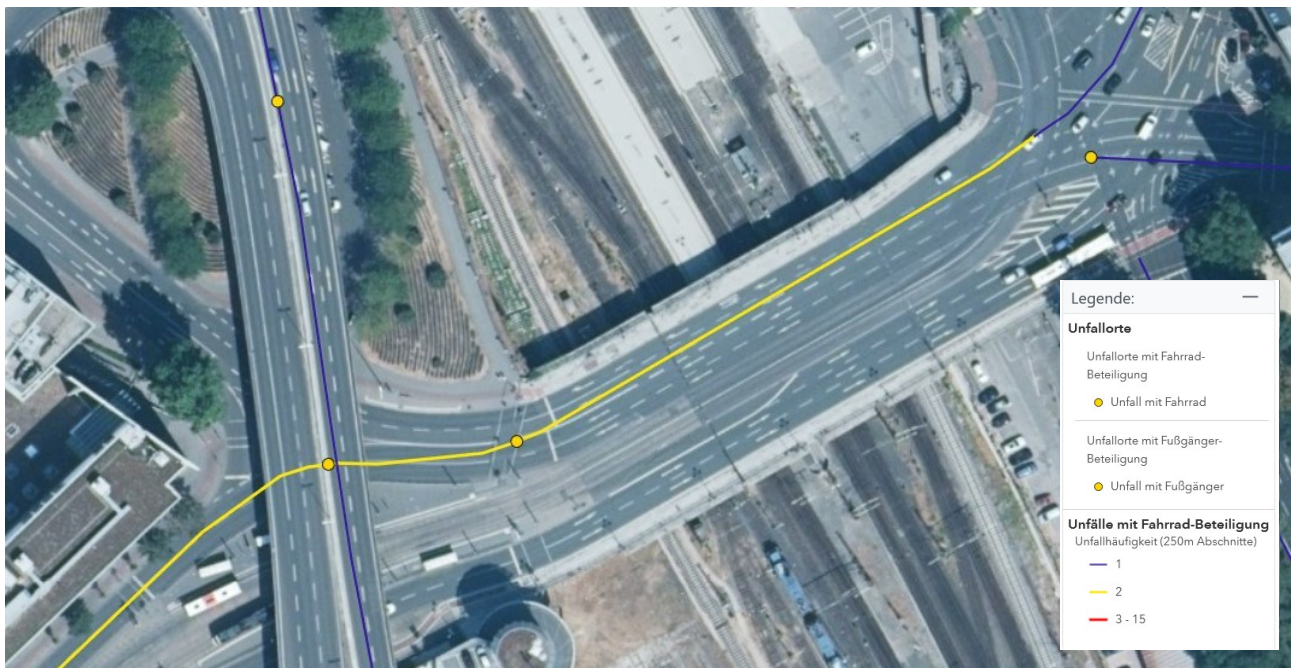
Interaktive Karte zu Unfällen

Ergänzende Informationen

Fußgänger und Radunfälle 2018

Unfallorte mit Fahrradeteiligung

Unfallorte mit Fußgänger-Beteiligung



Stand: 2016 - 2022

Veröffentlicht: Juli 2023

Nächste Aktualisierung: Juli 2024

Fußgänger und Radunfälle 2017

Unfallorte mit Fahrradeteiligung

Unfallorte mit Fußgänger-Beteiligung

