



Sperrung der Salzachtalbrücke

Befragung zum Mobilitätsverhalten

Fachbereich 1: Architektur · Bauingenieurwesen · Geomatik
Fachbereich 3: Wirtschaft & Recht



ReLUT - ResearchLab for Urban Transport

Sperrung der Salzbachtalbrücke

Befragung zum Mobilitätsverhalten

Verfasserinnen:

Prof. Dr.-Ing. Petra Schäfer | Dana Stolte, M. Eng.

Frankfurt University of Applied Sciences

Nibelungenplatz 1, 60318 Frankfurt am Main

Frankfurt am Main, November 2021

Inhalt

I.	Abbildungsverzeichnis.....	3
1	Einleitung.....	4
2	Soziodemographische Daten.....	5
3	Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten.....	7
3.1	Mobilitätsverhalten vor und während der Sperrung	7
3.2	Kommunikation während der Sperrung	12
3.3	Mobilitätsverhalten nach der Sperrung	15
4	Fazit	17
5	Literaturverzeichnis.....	17

I. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Altersverteilung	5
Abbildung 2: Berufliche Situation	6
Abbildung 3: Beeinflussung durch die Sperrung.....	7
Abbildung 4: Hauptzweck der Fahrten	8
Abbildung 5: Vergleich Verkehrsmittelwahl	9
Abbildung 6: Genutzte Wege vor und während der Sperrung	10
Abbildung 7: Nutzung von Alternativen.....	11
Abbildung 8: Genutzte Alternativen	11
Abbildung 9: Kosten durch die Änderung des Mobilitätsverhaltens	12
Abbildung 10: Kommunikation am ersten Tag der Sperrung	12
Abbildung 11: Kommunikation im weiteren Verlauf der Sperrung	13
Abbildung 12: Genutzte Informationsmittel.....	13
Abbildung 13: Vermisste Informationen.....	14
Abbildung 14: Verbesserungsvorschläge	15
Abbildung 15: Wege nach der Wiedereröffnung der Brücke	15
Abbildung 16: Verkehrsmittel Nutzung nach der Wiedereröffnung der Brücke	16

1 Einleitung

Die Sperrung der Salzachtalbrücke (A66) stellt einen wesentlichen Eingriff in das tägliche Verkehrsgeschehen und damit in das Mobilitätsverhalten tausender Bürgerinnen und Bürger im Rhein-Main-Gebiet dar. Rund 80.000 Kraftfahrzeuge (Stand 2015) passierten die Brücke täglich bis zur Sperrung (Hessen Mobil, 2021). Von der Sperrung sind außerdem die unter der Brücke liegende Mainzer Straße sowie die Bahngleise zum Hauptbahnhof Wiesbaden betroffen. Dieses Verkehrsaufkommen muss nun anderweitig abgewickelt werden und stellt den Straßenverkehr und den Öffentlichen Personennahverkehr im Rhein-Main-Gebiet, und vor allem in der Landeshauptstadt Wiesbaden, vor große Aufgaben. Bereits die Befragung zur Sperrung der Schiersteiner Brücke im Jahr 2015 lieferte interessante Ergebnisse. Die Sperrung der Salzachtalbrücke wurde daher erneut zum Anlass genommen, eine verkehrswissenschaftliche Studie durchzuführen.

Das ReLUT – Research Lab for Urban Transport untersucht zusammen mit der Landeshauptstadt Wiesbaden die Veränderungen im Mobilitätsverhalten, die durch dieses Ereignis hervorgerufen wurden und werden.

Aufgrund der Sperrung stellen sich folgende Forschungsfragen:

- Wie sind die Menschen vor der Sperrung unterwegs gewesen?
- Welche Änderungen haben sich durch die Verkehrsbehinderungen ergeben?
- Wie planen die Menschen künftig ihre täglichen Wege zurückzulegen?

Zur Beantwortung dieser und weiterer Fragen, wurde vom ReLUT eine Online-Befragung entwickelt, mit deren Hilfe wissenschaftliche Erkenntnisse erlangt werden sollen. Zielgruppe der Befragung sind alle Menschen im Rhein-Main-Gebiet, deren Mobilität durch die Sperrung beeinflusst wird. Im Wesentlichen zählen dazu alle Pendlerinnen und Pendler im Einflussgebiet der Sperrung – unabhängig davon, wo die Fahrten beginnen und enden. Da die Sperrung sich nicht nur auf die Straße selbst, sondern auch auf das restliche Verkehrsnetz auswirkt – erhöhtes Verkehrsaufkommen auf Ausweichstrecken, ausgefallene Zugverbindung oder verspätete Busse usw. –, sind auch hierzu Rückmeldungen ausdrücklich erwünscht und hilfreich für die Evaluation. Die Befragung lief zwischen dem 14.07.2021 und dem 14.08.2021.

Die Stichprobe n kann bei den Fragen variieren, da zu Beginn Filterfragen in den Fragebogen eingebaut waren und nicht alle Personen die Befragung vollständig abgeschlossen haben. Außerdem war die Beantwortung nicht bei allen Fragen obligatorisch. Insgesamt haben 1325 Personen an der Befragung teilgenommen, 797 Personen haben den Fragebogen vollständig beantwortet.

2 Soziodemographische Daten

Im Folgenden werden zunächst die soziodemographischen Daten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Befragung dargestellt.

An der Befragung nahmen Personen zwischen 13 und 95 Jahren teil (siehe Abbildung 1). Der größte Anteil ist zwischen 50 und 59 Jahren alt (240), gefolgt von den Altersgruppen 40 bis 49 Jahre (168), 30 bis 39 Jahre (139) und 20 bis 29 Jahre (94). Personen über 60 Jahre waren mit einer Anzahl von 67 am zweitwenigsten vertreten. An der Befragung nahmen vier Personen unter 20 Jahren teil. Die Verteilung der Geschlechter ist mit 344 weiblichen Personen und 358 männlichen Personen ausgeglichen. 19 Personen machten keine Angabe zu ihrem Geschlecht.

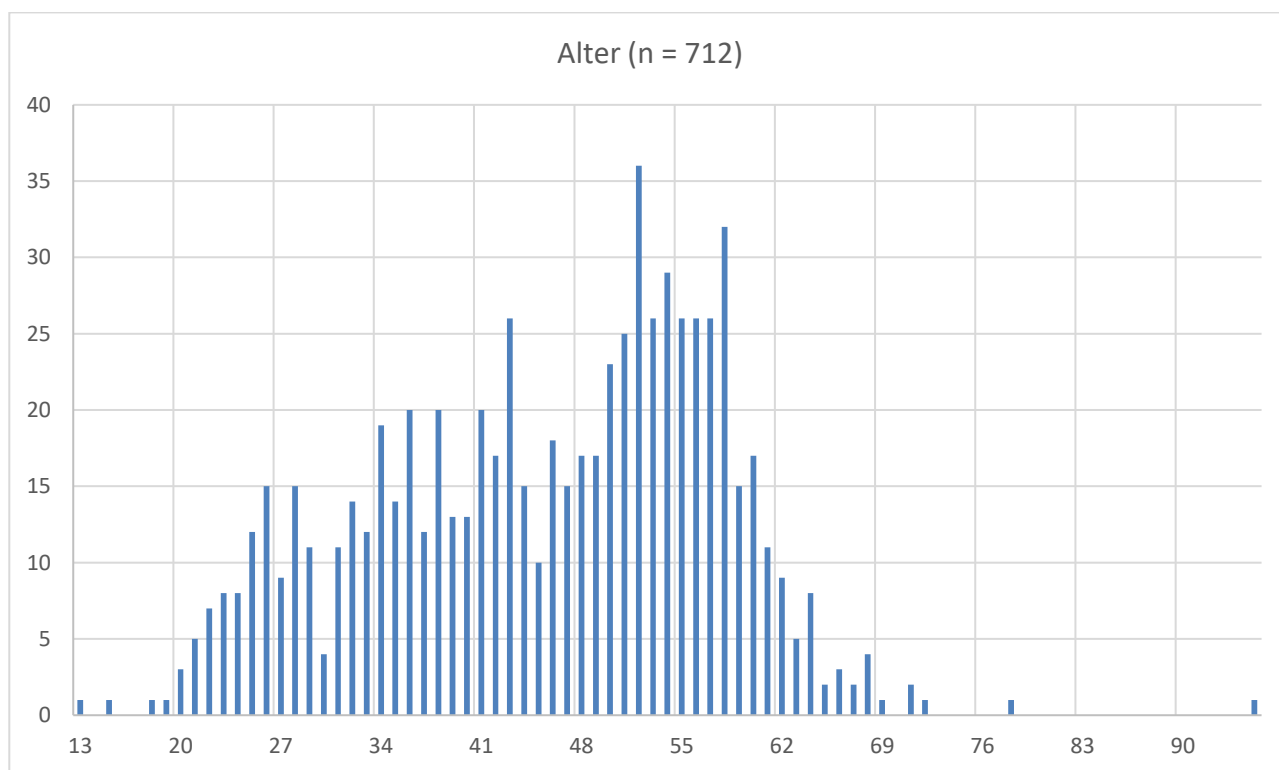


Abbildung 1: Altersverteilung

Die berufliche Situation zum Zeitpunkt der Befragung ist in Abbildung 2 dargestellt. Mit 530 Nennungen ist der größte Teil der befragten Personen Vollzeit erwerbstätig. Am zweithäufigsten sind Teilzeitkräfte vertreten (110), gefolgt von Student/-innen sowie Rentner/-innen und Pensionär/-innen. Unter „Sonstiges“ wurde angegeben, dass die Personen selbstständig, in Kurzarbeit sind oder ein Praktikum absolvieren. Außerdem wurden dort Kombinationen aus „Student/-in“ und Vollzeitarbeit, Teilzeitarbeit oder Freiwilligendienst angegeben.

Die soziodemographischen Daten zeigen, dass es sich hierbei nicht um eine repräsentative Befragung handelt.

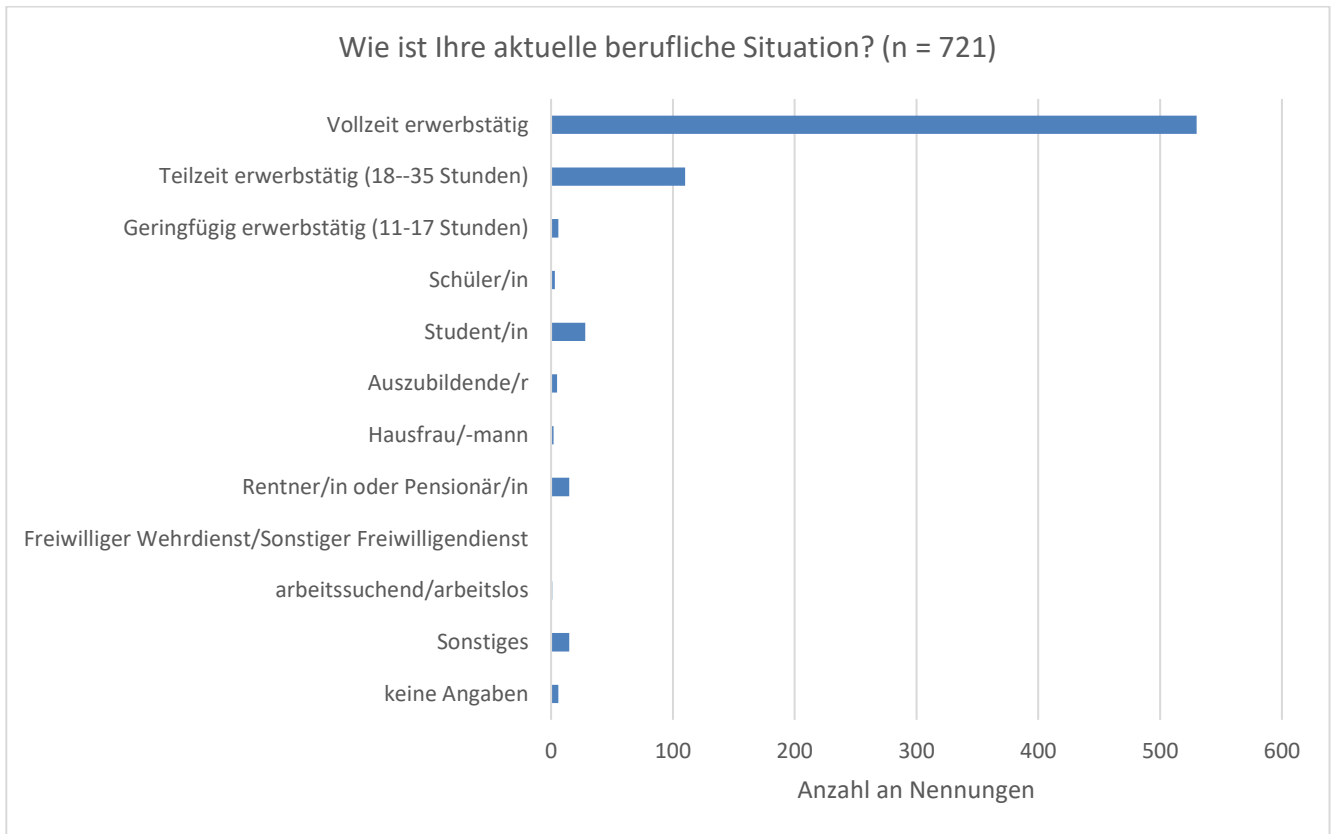


Abbildung 2: Berufliche Situation

3 Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten

3.1 Mobilitätsverhalten vor und während der Sperrung

Zu Beginn der Befragung wurde eine Filterfrage gestellt, damit ausschließlich Personen an der Befragung teilnehmen, die in ihrem Mobilitätsverhalten von der Sperrung betroffen sind. Dabei wurde außerdem abgefragt, inwiefern sie von der Sperrung betroffen sind (siehe Abbildung 3). Etwas weniger als die Hälfte der Personen nutzt normalerweise die Salzachtalbrücke, als die Bundesautobahn A66. Etwa ein Viertel der Personen gaben an, dass durch die Sperrung mehr Verkehr auf ihrem Weg liegt. 252 Personen fahren normalerweise zum Hauptbahnhof Wiesbaden. Die Mainzer Straße wurde vor der Sperrung von etwa 10 % der Befragten genutzt. 68 Personen gaben an, dass sie nicht von der Sperrung betroffen oder sich diesbezüglich unsicher sind. Diese Personen wurden zum Ende des Fragebogens geleitet.

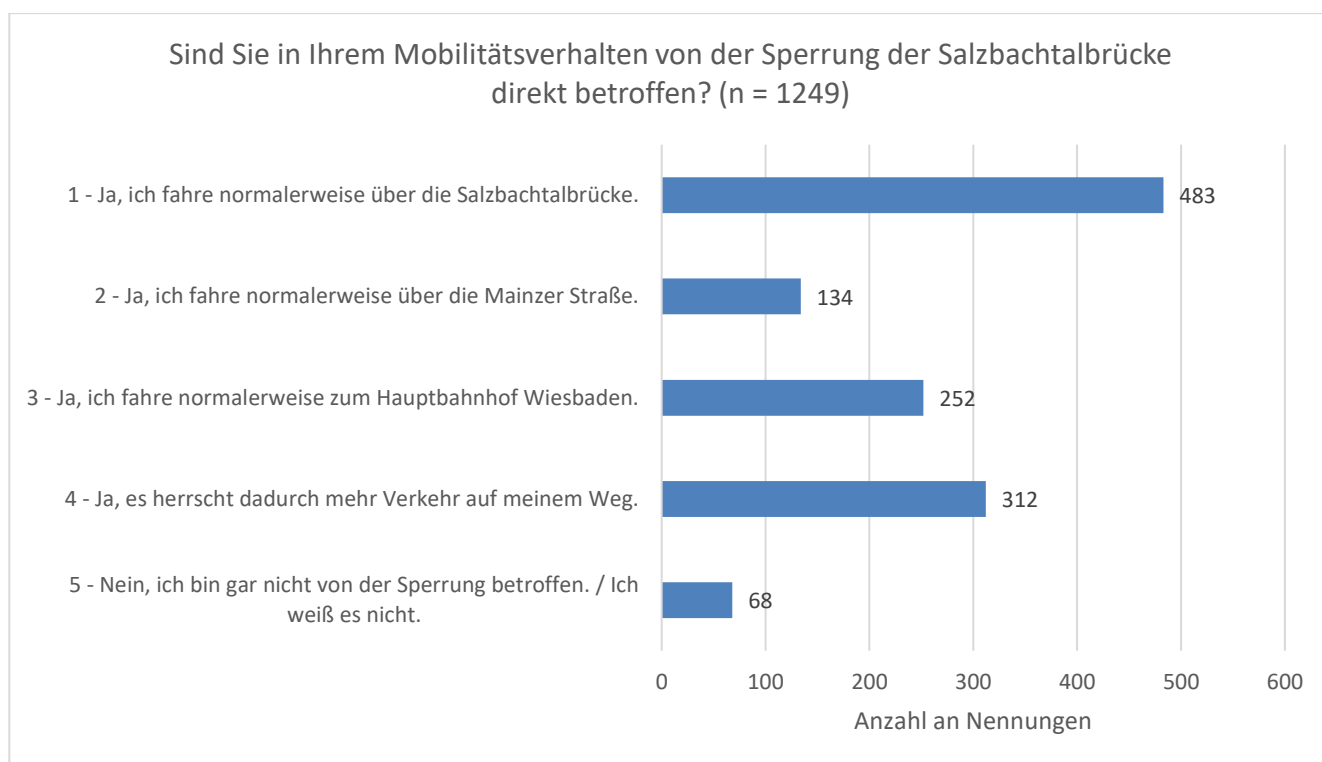


Abbildung 3: Beeinflussung durch die Sperrung

Zu Beginn wurden grundlegende verkehrliche Aspekte abgefragt. Wie Abbildung 4 zeigt, ist der Hauptzweck der Fahrten im Gebiet der Sperrung, die Fahrt zum Arbeitsplatz. Am zweithäufigsten wurde „anderer Zweck“ angekreuzt und gegeben, dass es sich dabei zu einem großen Teil um private Fahrten in der Freizeit bzw. für Besuche von Familie und Freund/-innen handelt.

Die meisten Fahrten wurden zwischen Montag und Freitag zurückgelegt. Dass sie an Samstagen, Sonntagen oder unregelmäßig unterwegs sind, gaben nur wenige der befragten Personen an.

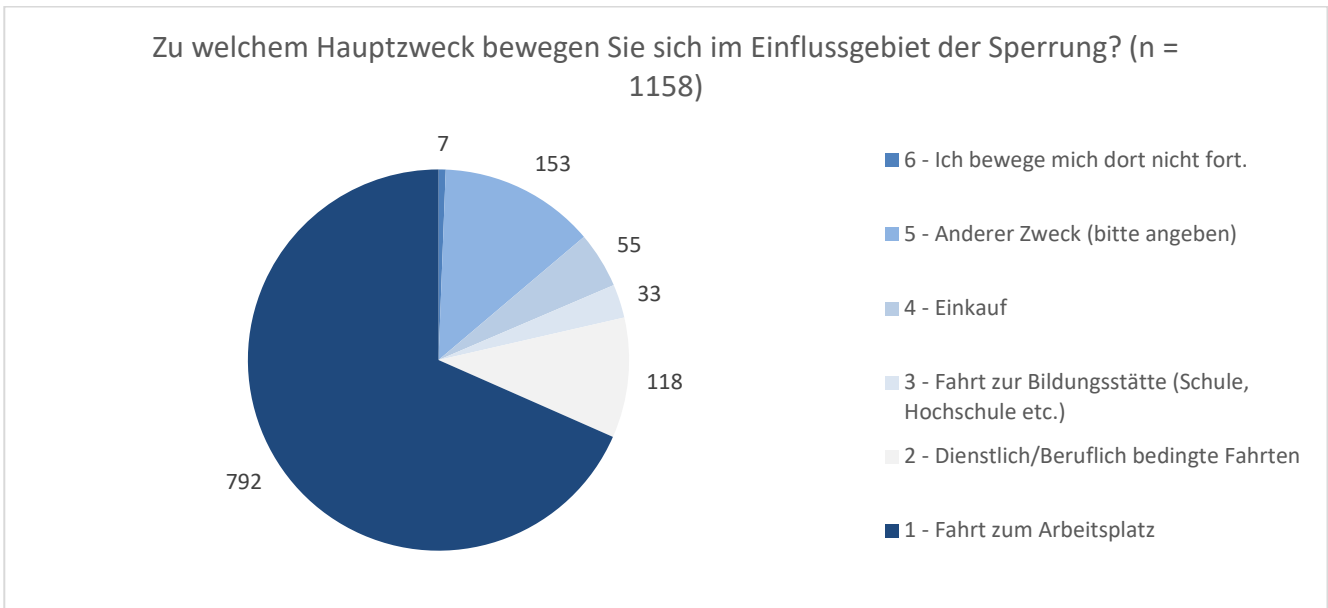


Abbildung 4: Hauptzweck der Fahrten

Eine der wichtigsten Fragestellungen war die Wahl der Verkehrsmittel vor und während der Sperrung. Abbildung 5 zeigt die gewählten Verkehrsmittel vor und während der Sperrung. Der Vergleich zeigt, dass vor allem beim Bahnverkehr ein großer Rückgang zu verzeichnen ist. Die Nutzung des Pkw ist während der Sperrung leicht gesunken. Dies kann zum einen damit zusammenhängen, dass Mehrfachantworten möglich waren. Zum anderen hat die Sperrung eventuell für einen Rückgang der Fahrten insgesamt gesorgt. Das wird dadurch deutlich, dass 24 Personen angaben, den Weg während der Sperrung nicht mehr zu fahren. Die Verteilung auf die anderen Verkehrsmittel ist annähernd gleich geblieben.

Werden die Personen betrachtet, die vor der Sperrung ausschließlich den MIV (als Fahrer und / oder Mitfahrer) oder den ÖV (Zug und / oder Bahn) genutzt haben, ergeben sich folgende Zahlen. Weiterhin ausschließlich MIV nutzen 510 von 550 Personen. Die meisten davon (492) nutzen den Pkw ausschließlich als Fahrer. Diese Personen nutzen auch während der Sperrung alle weiterhin nur den Pkw. Von den Personen, die vor der Sperrung ausschließlich den ÖV nutzen (123), sind 96 bei der alleinigen Nutzung des ÖV geblieben.

Des Weiteren lassen sich bei allen Verkehrsmitteln während der Sperrung Verteilungen auf verschiedene Verkehrsmittel erkennen. Dies kann einerseits bedeuten, dass die Menschen multimodal, oder andererseits, intermodal unterwegs sind. Die stärksten Änderungen sind bei den Verkehrsmitteln Zug, Bus, zu Fuß und Fahrrad zu erkennen.

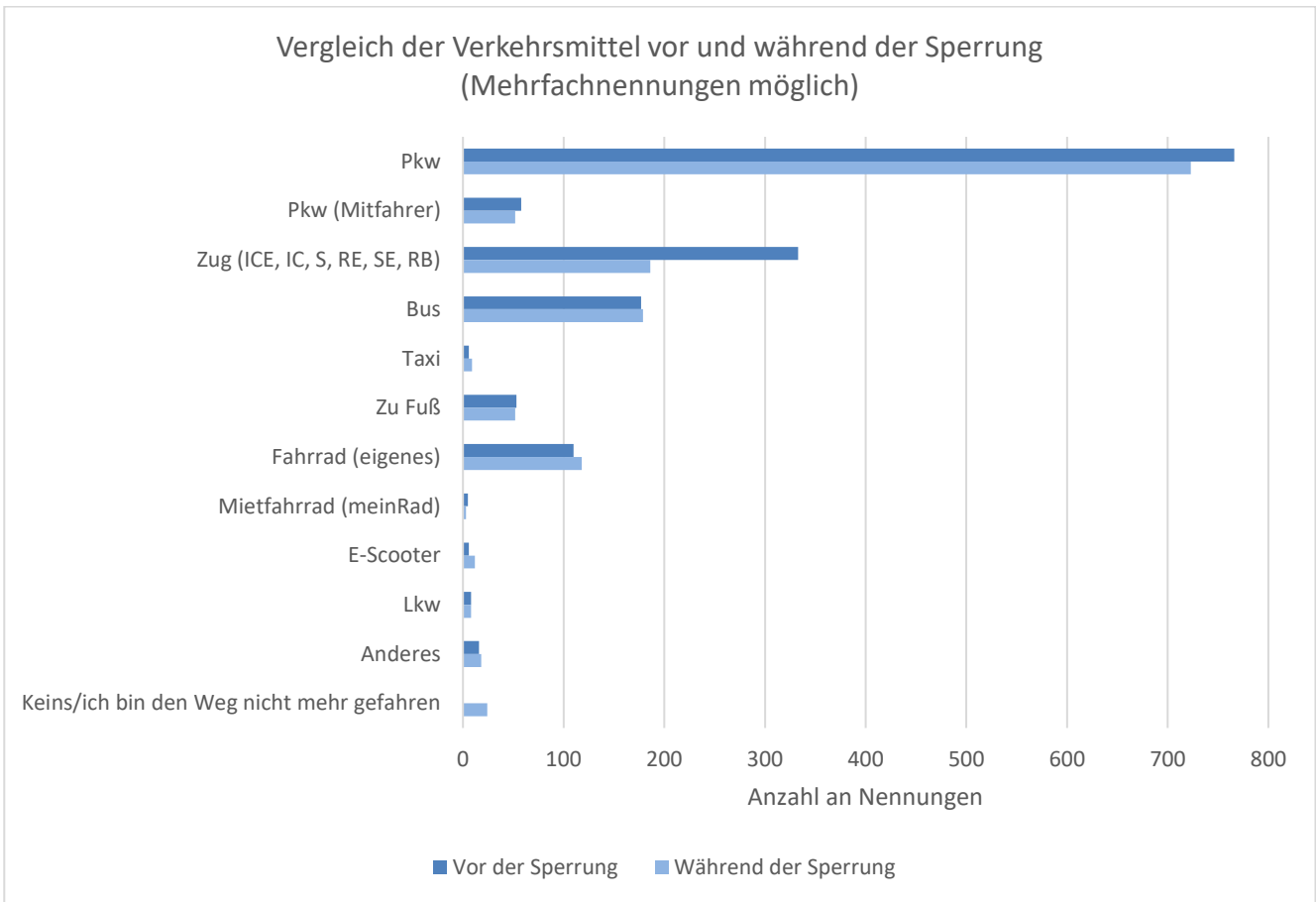


Abbildung 5: Vergleich Verkehrsmittelwahl

Als Folge der Sperrung der Salzachtalbrücke wurden unterschiedliche Wege in Anspruch genommen, um das Gebiet zu umfahren. Um die Verteilung der Alternativen zu bestimmen, wurden die Befragten dazu aufgefordert, ihre Wege vor der Sperrung und während der Sperrung anzugeben. Abbildung 6 zeigt, welche Wege für Hin- und Rückweg vor und während der Sperrung genutzt wurden. Vor der Sperrung wurden am häufigsten die Salzachtalbrücke und der Hauptbahnhof Wiesbaden genutzt. Danach folgen die Mainzer Straße, die Schiersteiner Brücke sowie die Berliner Straße.

Während der Sperrung werden am häufigsten die Berliner Straße und andere Wege genutzt, z.B. indem Wiesbaden über unterschiedliche Wege umfahren wird. Die Mainzer Straße und der Hauptbahnhof Wiesbaden werden weiterhin häufig genutzt. Die Biebricher Allee wird während der Sperrung mehr genutzt als vor der Sperrung.

Sowohl beim Hinweg als auch beim Rückweg hat sich die Fahrtdauer bei vielen der befragten Personen verlängert. Vor der Sperrung lag die Dauer größtenteils zwischen zehn und 60 Minuten. Durchschnittlich dauerte der Hinweg etwa 38 Minuten und der Rückweg etwa 40 Minuten. Während der Sperrung liegen die Angaben größtenteils zwischen 30 und 120 Minuten. Durchschnittlich dauert der Hinweg fast 59 Minuten und der Rückweg 64 Minuten. Sowohl Hinweg als auch Rückweg sind somit durchschnittlich um 50 % angestiegen.

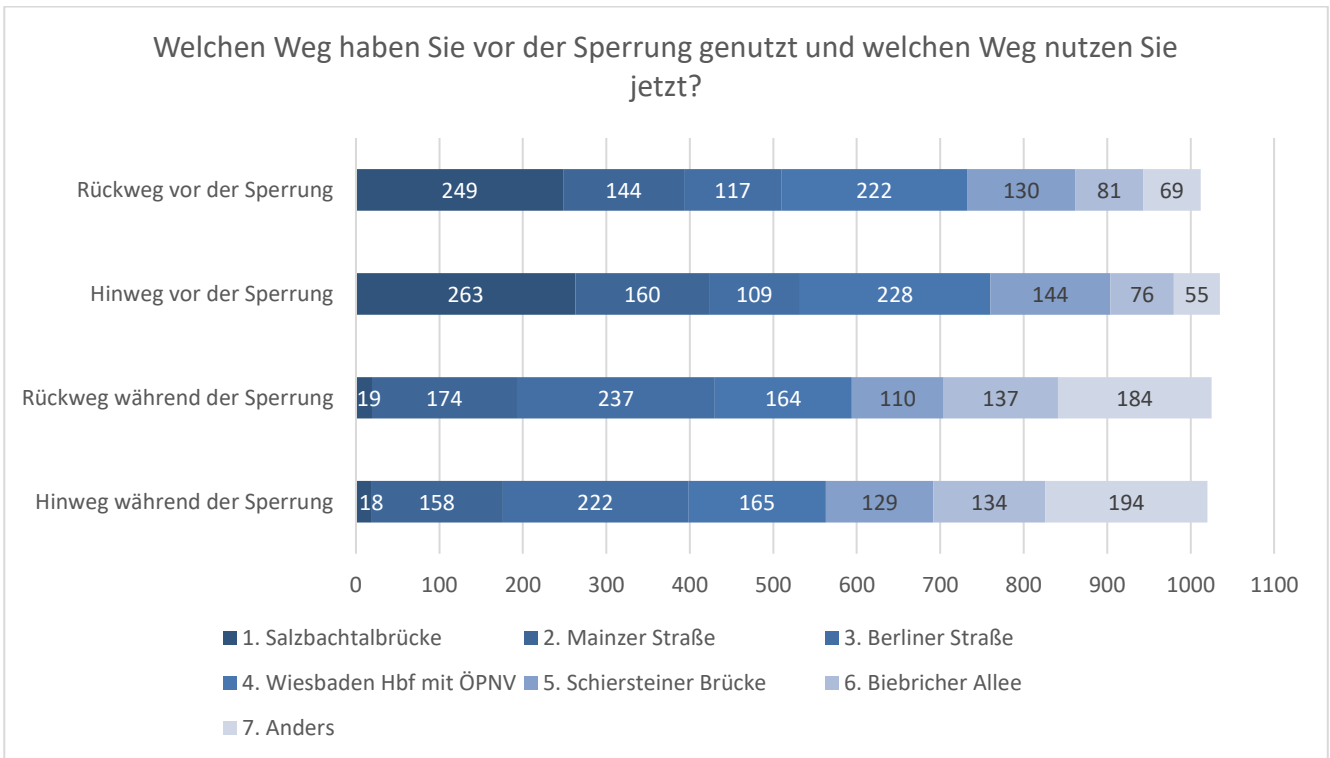


Abbildung 6: Genutzte Wege vor und während der Sperrung

Die Befragten sollten ebenfalls Angaben dazu machen, ob alternative Methoden (z.B. Gleitzeit, Homeoffice, andere Arbeitszeiten/Schichten, Urlaub oder auch externe Übernachtungen) genutzt wurden, um die Sperrung zu kompensieren. Fast die Hälfte der befragten Personen gab an, dass sie keine Alternativen nutzen konnten oder wollten, um die Sperrung zu kompensieren (siehe Abbildung 7). Gut ein Zehntel gab an, keine Alternativen zu nutzen, weil dies nicht notwendig sei. Fast 40 % gaben an, Alternativen zur Kompensation der Sperrung zu nutzen. Die meisten dieser Personen nutzten vor der Sperrung den Pkw oder Zug.

Die genutzten Alternativen sind in Abbildung 8 dargestellt. Am häufigsten wurde Homeoffice genutzt, um die Sperrung zu kompensieren. Danach folgen Gleitzeit, bereits geplanter Urlaub und andere Arbeitszeiten / Schichten. Nur wenige Personen nutzten externe Übernachtungsmöglichkeiten im Hotel oder bei Verwandten und Freunden.

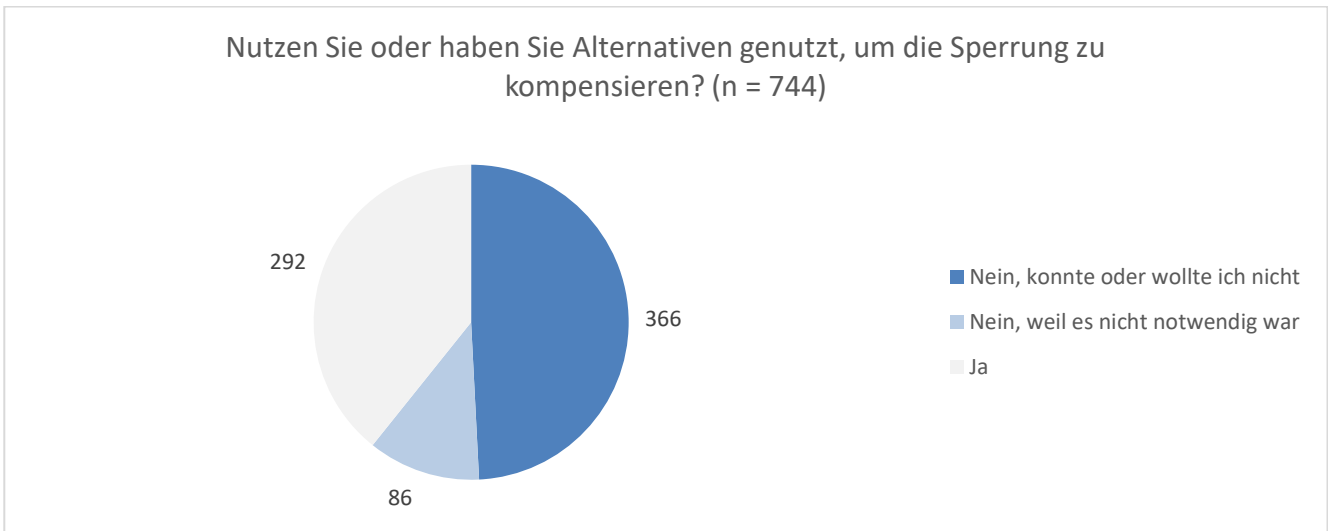


Abbildung 7: Nutzung von Alternativen

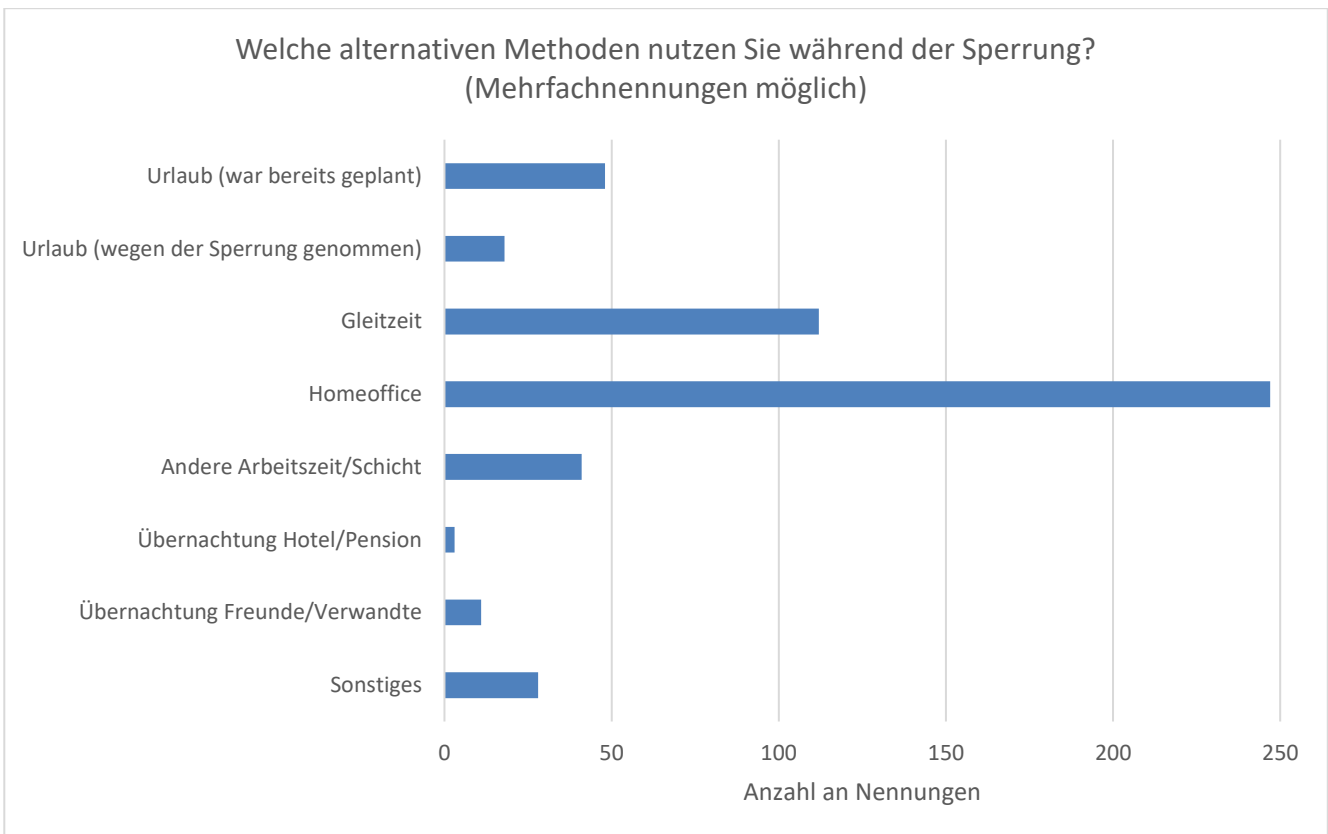


Abbildung 8: Genutzte Alternativen

Als weiterer Aspekt wurden die Zusatzkosten abgefragt, welche durch die Änderung des Mobilitätsverhaltens entstanden sind. Dem Großteil der befragten Personen entstehen keine zusätzliche Kosten durch die Änderung des Mobilitätsverhaltens (siehe Abbildung 9). Vereinzelt entstehen Mehrkosten von bis zu fünf Euro, zehn Euro und teilweise 20 oder 50 Euro.

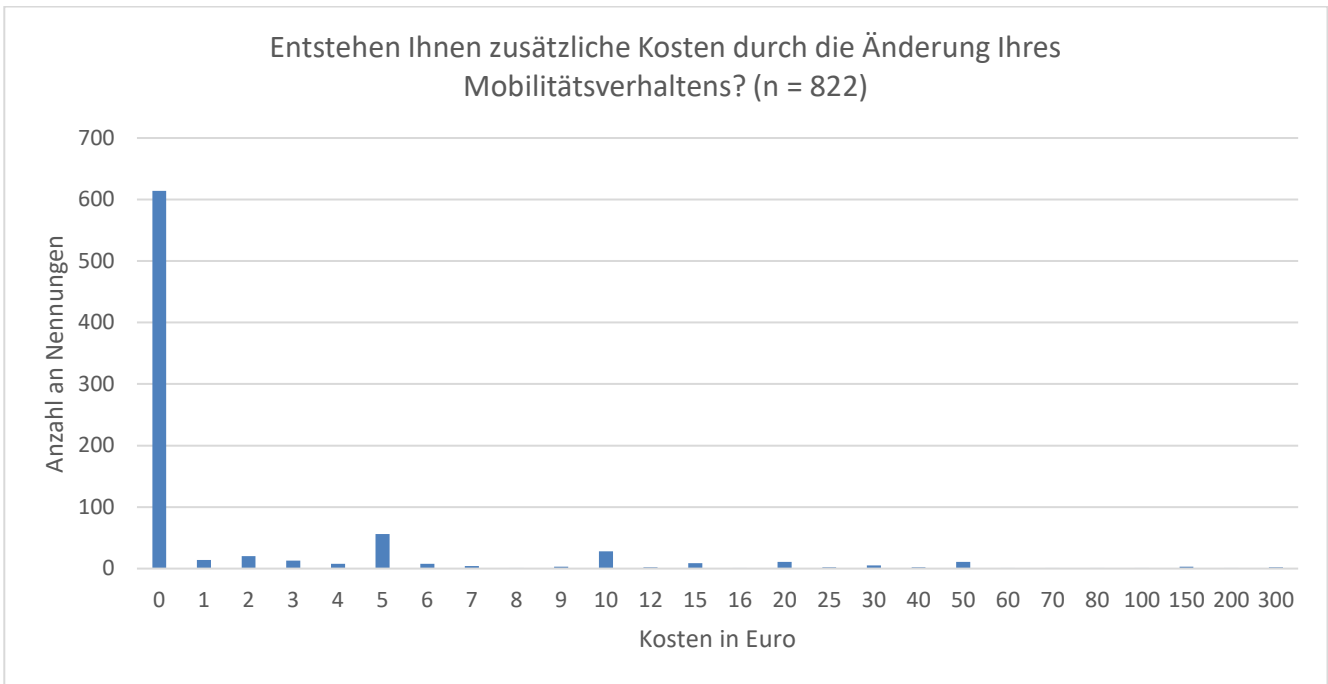


Abbildung 9: Kosten durch die Änderung des Mobilitätsverhaltens

3.2 Kommunikation während der Sperrung

Dieser Abschnitt zeigt die Meinung der befragten Personen über die Kommunikation bezüglich der Sperrung. Abbildung 10 zeigt, wie gut sich die befragten Personen am ersten Tag der Sperrung informiert fühlten, unterteilt in Straßenverkehr und Öffentlicher Verkehr. Für den Straßenverkehr haben sich die meisten Personen am ersten Tag zwischen gut und sehr schlecht informiert gefühlt. Für den Öffentlichen Verkehr gab ein Großteil der Personen an, sich am ersten Tag nicht informiert zu haben. Die weiteren Personen haben sich eher schlecht informiert gefühlt.

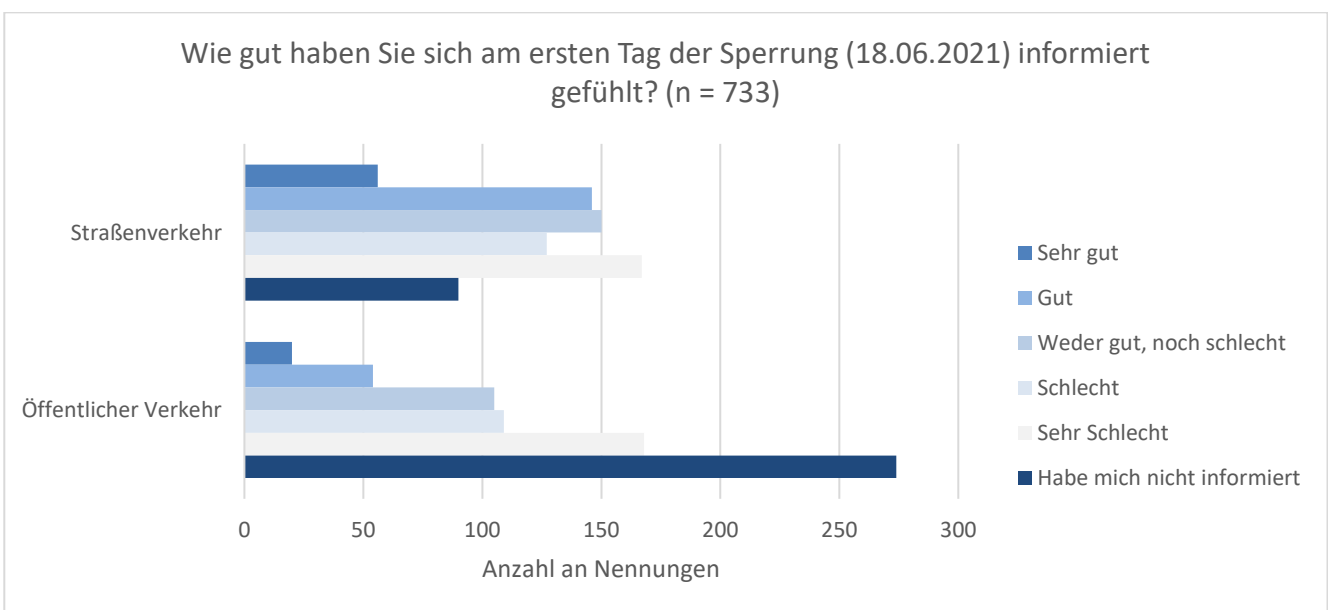


Abbildung 10: Kommunikation am ersten Tag der Sperrung

Im weiteren Verlauf zeigt sich ein positiveres Stimmungsbild. Die meisten befragten Personen haben sich gut bzw. weder gut, noch schlecht über den Straßenverkehr informiert gefühlt. Über den Öffentlichen Verkehr hat sich weiterhin ein Großteil der Befragten nicht informiert. Die meisten anderen fühlten sich gut bzw. weder gut, noch schlecht informiert.

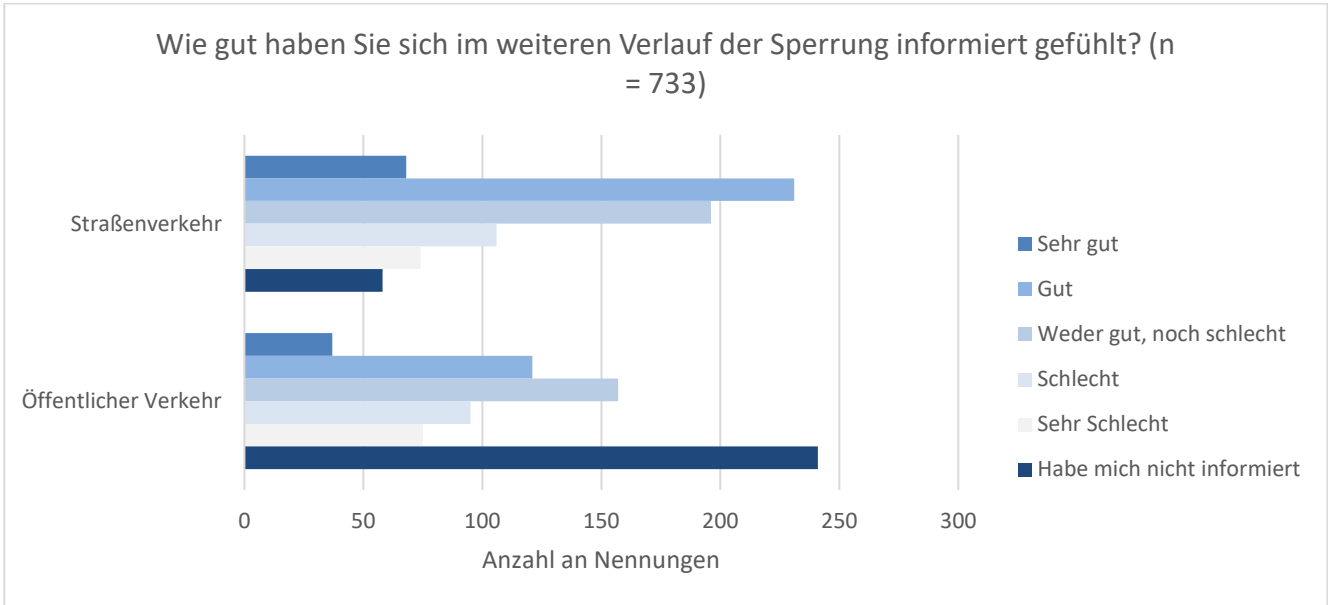


Abbildung 11: Kommunikation im weiteren Verlauf der Sperrung

Abbildung 12 zeigt die genutzten Informationsmittel. Am häufigsten wurde das Internet genutzt, um sich über die Sperrung der Salzachtalbrücke zu informieren. Darauf folgen, mit einer jeweils ähnlichen Anzahl an Nennungen, Social Media, Radio, Zeitung / Printmedien sowie Freunde, Verwandte und Kollegen. Das Fernsehen oder Anzeigetafeln wurden am wenigsten genutzt. Fast keine der befragten Personen hat sich gar nicht informiert.

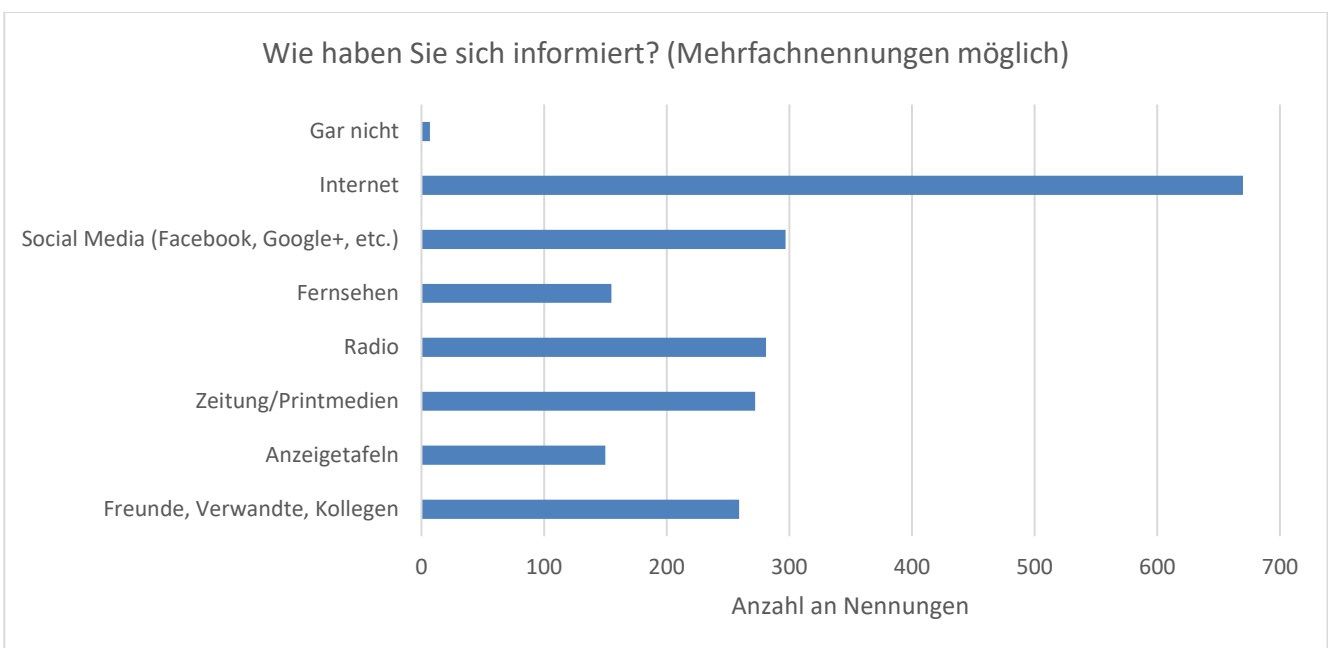


Abbildung 12: Genutzte Informationsmittel

Abbildung 13 zeigt, welche Informationen von den befragten Personen vermisst wurden. Am häufigsten vermisst wurden Informationen zu Alternativrouten und Umleitungen für den Straßenverkehr, gefolgt von Informationen über Fahrplanänderungen / Zugausfälle, über den Grund und den erwarteten Ablauf der Bauarbeiten sowie über Auslastungen auf der Strecke. Wenige Personen haben eine frühzeitige Information über die Vollsperrung vermisst.

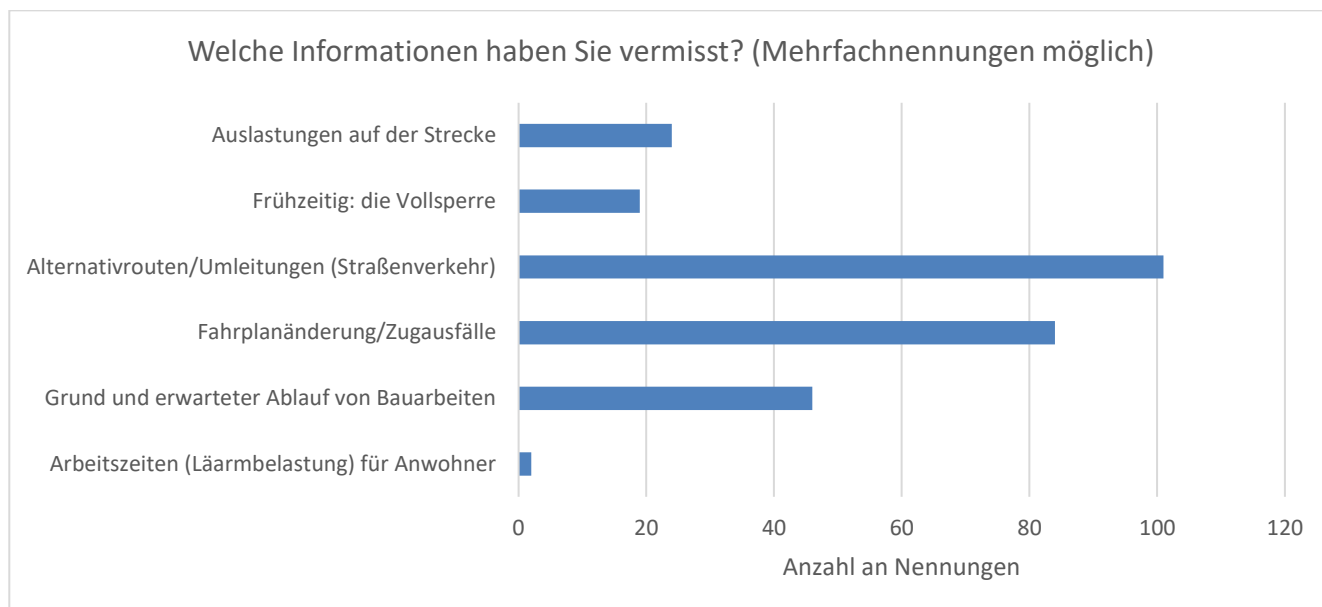


Abbildung 13: Vermisste Informationen

Die Befragungsteilnehmerinnen und –teilnehmer hatten außerdem die Möglichkeit, Verbesserungsvorschläge zu machen. Hierbei wurde die Beschilderung von Alternativrouten/Umleitungen für den Straßenverkehr am häufigsten genannt. Darauf folgen aktuelle Anzeigen, Karten und Durchsagen für den ÖPNV, die RMV App, die DB App und andere Medien sowie die Änderung der Ampelphasen und Live-Meldungen zur Auslastung auf der Strecke.

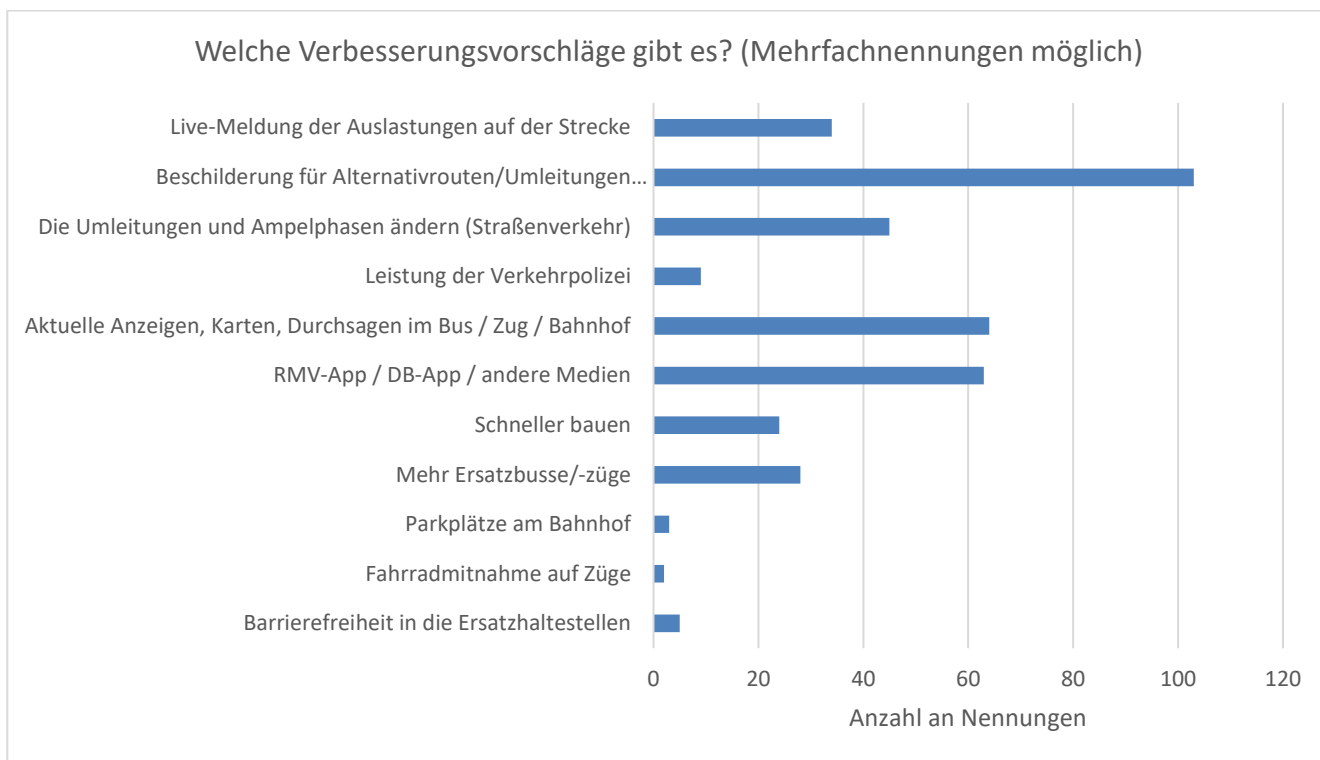


Abbildung 14: Verbesserungsvorschläge

3.3 Mobilitätsverhalten nach der Sperrung

Am Ende der Befragung sollten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer angeben, wie sie planen nach der Wiedereröffnung der Brücke ihre Wege zurückzulegen. 93 % der befragten Personen gaben an, den Weg wie vor der Sperrung zurückzulegen (siehe

Abbildung 15). Nur wenige gaben an, den wie während der Sperrung oder ganz anders zurückzulegen. Unter „ganz anders“ wurden folgende Aspekte genannt: unklar / gar nicht, Fahrrad, Bahn, Auto.

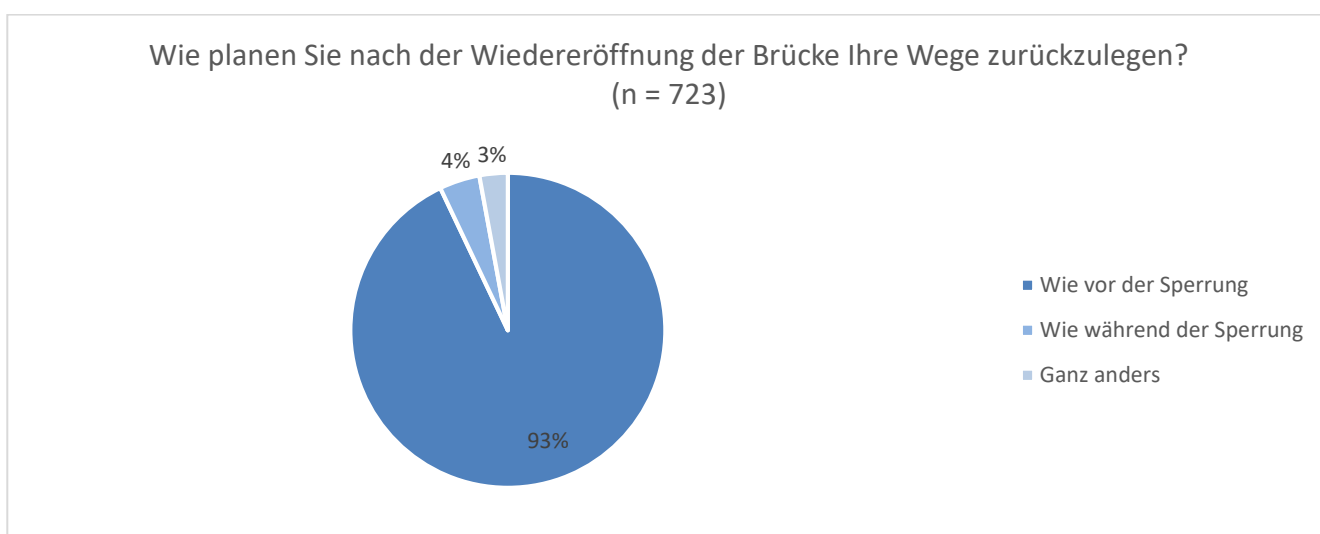


Abbildung 15: Wege nach der Wiedereröffnung der Brücke

Abbildung 16 zeigt, welche Verkehrsmittel nach der Wiedereröffnung der Brücke voraussichtlich genutzt werden. Sowohl für Hinweg als auch für Rückweg wurde am häufigsten der Pkw genannt. Darauf folgen Zug, Bus und Fahrrad.

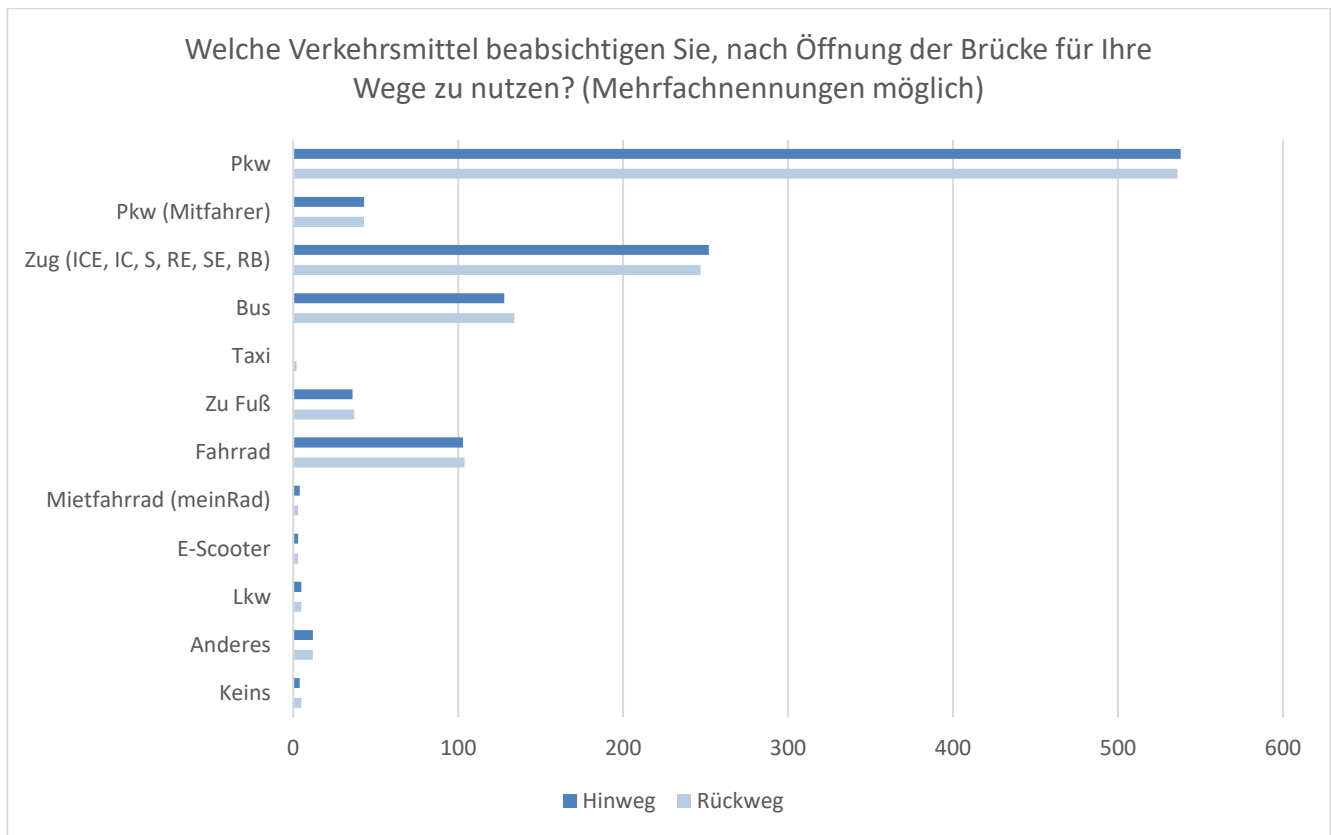


Abbildung 16: Verkehrsmittel Nutzung nach der Wiedereröffnung der Brücke

Den Befragten wurde am Ende des Fragebogens die Möglichkeit gegeben, Anmerkungen niederzuschreiben. Hier wurden primär (bauliche Änderungsvorschläge, Kommentare bezüglich Zeitverlust und Zusatzkosten, Anmerkungen zur Stärkung bzw. Verbesserung des ÖPNV aber auch Kritik zur Umgangsweise mit der Problematik) geäußert. Hierzu beispielhafte, anonyme Auszüge:

„Abgesehen vom täglichen Arbeitsweg: Verdreifachung der Fahrzeit bis zum Ziel (von vorher 10 min zu über 30 min jetzt und aus 20 min Fahrzeit wurde 1h Fahrzeit) und bewusstest nicht privat irgendwo hinfahren um nicht 1 Stunde im Stau stehen zu müssen. Hätte mich gefreut, wenn auch die privaten Aspekte abgefragt worden wären, da der Arbeitsweg bei mir persönlich zwar schon länger dauert als zuvor, aber die anderen Einschränkungen viel gravierender sind. Eine 4. Rheinbrücke würde vielleicht helfen.“

„Aufgrund der Sperrung sind die Züge sehr voll, verspäten sich permanent und ich bin gezwungen mit dem Auto zu fahren um verlässlich zur Arbeit zu kommen. Kurze Fahrten werden zur Odyssee wenn man z.B. kurz zum IKEA möchte. Verkehr rund um meine Wohnanschrift hat sich spürbar verstärkt.“

„Aufgrund der Sperrung und des längeren Arbeitswegs muss mein Kind morgens noch früher in die Kita, damit ich es rechtzeitig auf die Arbeit schaffe. Und am Nachmittag schaffe ich es oft nicht mein Kind rechtzeitig abzuholen, weil ich im Stau bin.“

„Bin teilweise auf das Fahrrad ausgewichen, bis der Radweg nach WI-Erbenheim der neuen Behelfsauffahrt zur B455 weichen musste.“

„Ich hoffe wirklich, dass sich bald etwas ändert. Nicht einmal der Schienenersatzverkehr kommt pünktlich und die Busse sind während Corona Zeiten komplett überfüllt.“

„Der ÖPNV braucht leider mindestens doppelte oder dreifache Zeit, je nach Umsteige-Möglichkeit. Pendeln zwischen Mainz und Frankfurt macht leider keinen Sinn, wenn man nicht direkt am Bahnhof wohnt und arbeitet. Das Auto ist nicht gut für die Umwelt, schenkt aber so jeden Tag Lebenszeit.“

„Ich hoffe im weiteren Verlauf auf eine EHRliche und OFFENE Kommunikation zu den Zeitplänen. Wenn die neue Brücke beispielsweise erst 2024 fertig wird, will ich genau das erfahren. Optimistische, aber unrealistische Schätzungen, die gut klingen, helfen keinem Pendler etwas. Und für andere Brücken wünsche ich mir einen Plan B, damit im Fall einer Sperrung (aus welchem Grund auch immer) sofort ein Umleitungskonzept aus der Tasche gezogen werden kann.“

4 Fazit

Die plötzliche Sperrung der Salzbachtalbrücke in Wiesbaden machte ein schnelles Umdenken bei den betroffenen Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmern notwendig. Es wurden schnell Strategien entwickelt, um mit der Situation umzugehen. Jedoch nicht, ohne einige Kompromisse einzugehen. So verlängerte sich die Reisezeit beispielsweise um Werte zwischen 1,5 und 3 für den Hin- und Rückweg.

Hinsichtlich der genutzten Verkehrsmittel zeigten sich Verschiebungen zwischen dem ÖV und dem MIV. Etwa ein Drittel der Befragten setzten auf mehr Homeoffice, um somit gänzlich auf den Weg zu verzichten. Als wesentliche Ausweichstrecken im MIV konnten die Berliner Straße und die Biebricher Allee identifiziert werden. Außerdem nahmen andere, individuellere Wege große Anteil des Verkehrs auf.

Alternativen wie Gleitzeit, Homeoffice, Urlaube oder andere Arbeitszeiten / Schichten wurden von fast 40 % der Befragten genutzt. Wesentlich war hierbei die verstärkte Nutzung von Homeoffice. Bei den Kosten zeigte sich, dass den meisten der befragten Personen keine zusätzlichen Kosten entstehen.

Bezüglich der Informationslage im Straßen- und Öffentlichen Verkehr zeigte sich, dass sich die Befragungsteilnehmerinnen und –teilnehmer zunächst nicht ausreichend informiert fühlten. Dies änderte sich im weiteren Verlauf der Sperrung.

Insgesamt zeigten sich die befragten Personen weniger zufrieden mit den von ihnen während der Sperrung genutzten Verkehrsmitteln. 7 % aller Befragten planen, ihr geändertes Mobilitätsverhalten beizubehalten oder zukünftig ganz anders unterwegs zu sein.

5 Literaturverzeichnis

Hessen Mobil. (2021). *Interaktive Verkehrsmengenkarte*. Abgerufen am 28. 10 2021 von <https://mobil.hessen.de/interaktive-verkehrsmengenkarte>

Kontakt:
Frankfurt University of Applied Sciences
Prof. Dr.-Ing. Petra Schäfer
Nibelungenplatz 1
60318 Frankfurt am Main
Tel. 0 69 15 33-2797
E-Mail: petra.schaefer@fb1.fra-uas.de
www.frankfurt-university.de/verkehr
www.ReLUT.de