

# Der Brücken-Check

## Bericht zum 7. Mainzer VCD-Radrouten-Check (22. 6. 2013)

### *Inhaltsverzeichnis*

1 Alltagsradverkehr.....	1
2 Brücken, die nicht verbinden.....	2
3 Vom Hauptbahnhof zur Theodor-Heuss-Brücke.....	3
4 Über die Theodor-Heuss-Brücke.....	4
5 Am Kasteler Hochkreisel .....	5
6 Über den Kreisel zurück.....	6
7 Rheinradweg zur Kaiserbrücke (nördliche Eisenbahnbrücke).....	7
8 Kein Weg?.....	8
9 Die Kaiserbrücke: Mühsamer Auf- und Abstieg, faszinierende Überquerung.....	9
10 Nach Biebrich.....	10
11 Schiersteiner Brücke .....	11
12 Über die Rheinallee zurück.....	12
13 Fazit und Reaktionen.....	13

### **1 Alltagsradverkehr**

Mainz liegt nicht nur am Rhein, sondern reicht, nach bis auf Römerzeiten herrührendem Selbstverständnis, über den Rhein hinaus. Mainz-Kastel ist aus dem römischen Castellum entstanden, das ein Vorposten der römischen Militärsiedlung Moguntiacum, Mainz, war. Auch wenn der Lauf der Geschichte sich weiter gedreht hat und Mainz-Kastel ebenso wie Amöneburg und Kostheim heute rechtlich zu Wiesbaden und zum Land Hessen gehören: Die Bindung der AKK-Vororte an Mainz ist nach wie vor eng. Nicht selten pendeln Mainzerinnen und Mainzer z.B. zur Arbeit nach Wiesbaden und ebenso viele Wiesbadenerinnen und Wiesbadener nach Mainz. Entsprechend rege ist der Verkehr in beide Richtungen. Alle Verbindungen werden intensiv genutzt, Bahn, Bus, Kfz (oft im Stau) und auch das Fahrrad.

Wie auch andernorts zu beobachten, wird dabei seitens der Verkehrsplanung und Verkehrsentwicklung dem Fahrrad als Alltagsvehikel zu wenig Beachtung

geschenkt. Zwar finden sich auf beiden Seiten des Rheins touristische Radrouten, auf denen Radwanderer durch die attraktive Landschaft geführt werden. Aber die Alltagswege, die nicht in touristischer Manier, sondern zielorientiert und zügig bewältigt sein wollen, werden viel zu wenig beachtet.

## 2 Brücken, die nicht verbinden

In besonderem Maß erweisen sich die Brücken als Engpässe für den Radverkehr.

Brücken sind naturgemäß Nadelöhre des Verkehrs. Aber während vieles unternommen wird, dass der Autoverkehr auf ihnen im Fluss bleibt, werden die Radler vielfach buchstäblich an den Rand gedrängt. Die Brücken erscheinen für den Radverkehr dann weniger als Wege denn als Hindernisse. Das schreckt nicht nur die Alltagsradler ab. Es sieht fast so aus, als sollten auch die touristischen Radler, denen es in Mainz oder Wiesbaden eventuell in den Sinn kommt, auf die andere Seite des Rheins (in ein anderes Bundesland also!) zu wechseln, für dieses Ansinnen bestraft werden.

Dass der Stress, den das Radeln über eine Brücke verursacht, nicht nur eine subjektive Empfindung ist, zeigt der tödliche Unfall, der sich im März 2010 auf der Theodor-Heuss-Brücke ereignete. Ein betrunkenen Fußgänger drängte eine Radfahlerin von dem kombinierten Geh- und Radweg, so dass sie auf die Fahrbahn stürzte. Es half ihr nichts, dass gerade kein Auto kam. Bei dem Sturz zog sie sich (obwohl mit Helm) so schwere Kopfverletzungen zu, dass sie an ihnen starb.

7. Mainzer Radrouten CHECK & Wiesbadener

Der Brücken-Check

Mit K. Eder, Mainzer Verkehrszentralstelle, Verkehrsdezernentin, und dem AK Radverkehr, Grüne Wiesbaden

22. Juni 2013  
Treff MZ 11:00 Vorplatz Hauptbahnhof  
Treff WI 11:00 Biebrich/Ufer KD-Stand

Gemeinsame Abfahrt  
11:30 h Kastel Reduit/Restaurantschiff

Dauer ca. 2 h

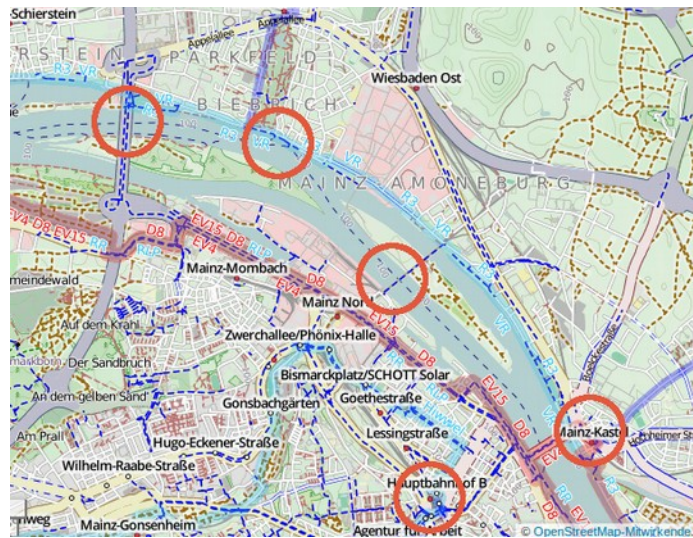
VCD Verkehrsclub Deutschland  
© Rupert Böder, Peter Weyer-Öst, 6. 55129 Mainz  
<http://www.vcd.org/rheinessen>

Das Poster zeigt eine Illustration einer Brücke über einen Fluss, umgeben von verschiedenen Wegweiser-Schildern. Ein Schild im Vordergrund zeigt ein Radfahrer-Symbol mit einem roten Schrägstrich darüber und dem Text 'Radfahrer steigen', was darauf hinweist, dass Radfahrer nicht auf der Brücke fahren dürfen.

Einladungsposter zum VCD-Radrouten-Check

Die Situation des Brückenverkehrs in Augenschein zu nehmen, ist daher das Ziel des 7. Mainzer VCD-Radrouten-Checks, der diesmal seinem Wesen gemäß als eine Mainz-Wiesbadener Gemeinschaftsaktion durchgeführt wird. Auf Wiesbadener Seite schließt sich der Tour des VCD der AK Radverkehr der Wiesbadener Grünen an, der in Wiesbaden auch schon etliche Erkundungsfahrten durchgeführt hat.

Die wichtigsten vorgesehenen Stationen der Tour zeigt der folgende Kartenausschnitt, wie immer auf der Grundlage einer Karte von [openstreetmap.org](http://openstreetmap.org) mit aktiviertem Layer für Fahrradinformationen gestaltet



*Brücken und Radwege am Rhein zwischen Mainz und Wiesbaden, mit den Hauptstationen der Tour. (Kartenbasis: [openstreetmap.org](http://openstreetmap.org))*

### **3 Vom Hauptbahnhof zur Theodor-Heuss-Brücke**

Die Brücken-Check-Tour startet, wie die meisten unserer Touren, am Mainzer Hauptbahnhof. Wir nutzen die Adam-Karillon-Straße, um zur Rheinallee zu gelangen.

Dort können wir die fußgänger- und radlerfeindliche Gestaltung des Radwegs beobachten, der an den Haltebuchten für die Linienbusse mitten in die Busse führt bzw. quasi aussetzt. Die radelnden Menschen müssen anhalten oder zwischen denen an der Haltestelle Wartenden hindurchfahren.



*Radweg an der Rheinallee (Foto: VCD Rheinhessen)*

#### **4 Über die Theodor-Heuss-Brücke**

Am Schloss überqueren wir die Rheinallee und fahren die Rampe zur flussabwärts gelegenen Seite der Brücke hoch. Die Brücke hat beidseitig jeweils für Zweirichtungsrund- und Fußverkehr ausgewiesene Wege. Der Zweirichtungsverkehr ist notwendig, da anders die Anschlüsse auf den beiden Rheinseiten nicht hergestellt werden können, wie auch aus der Karte deutlich wird. Andererseits stellt sich die Breite der Wege als viel zu gering für den Brückenverkehr dar. Die nach den Richtlinien empfohlene Mindestbreite für einen innerörtlichen Geh- und Zweirichtungsrundweg beträgt 3 m bei höherem Verkehrsaufkommen, das hier ohne Zweifel gegeben ist. Tatsächlich weisen die Seitenwege aber nur eine Breite von 2,80 m auf, in Lenkerhöhe wegen der Brückengeländer eher weniger. Nicht nur Unbequemlichkeiten, sondern ausgesprochene Gefahrensituationen sind vorprogrammiert. Auf dem Foto ist erkennbar, dass zwei Radler sich halbwegs bequem begegnen können - sofern an diesem Ort keine Fußgänger unterwegs sind.



*Fuß- und Radweg an der rheinabwärts gelegenen Brückenseite  
(Foto: VCD Rheinhessen)*

Das nächste Bild, das als Zeitsprung hier in den Bericht hineingenommen wird, zeigt durch die Abdrücke im Schnee ebenfalls deutlich, wie wenig Platz für zwei Fahrradspuren plus Fußgängerraum faktisch vorhanden ist.



*Winterspuren auf der rheinaufwärts gelegene Brückenseite  
(Foto: VCD Rheinhessen)*

## **5 Am Kasteler Hochkreisel**

Auf der anderen Rheinseite angekommen – zum Glück nicht im Winter – schauen wir, wie wir weiterfahren können. Unser Ziel ist der Kasteler Bahnhof bzw. die Reduit, die sich leider auf der entgegengesetzten Seite der Brücke befinden.

Absenkungen der Bordsteinkante täuschen eine Wegführung über die Brücke nur vor. Praktisch würde man sich beim Versuch, auf den Gehwegen bzw. den möglicherweise als Geh- und Radweg gedachten Seitenwegen zur anderen Seite des

Brückenkopfes zu begeben, ein halbes Dutzend schwierigster Straßenüberquerungen einhandeln, überwiegend ohne Ampel oder Zebrastreifen.



*No Way: auf dem Kasteler Hochkreisel (Foto: VCD Rheinhessen)*

Es gibt allerdings einen anderen Weg, den wir dank guten Ortskenntnis finden. Er führt links die Brückenrampe hinunter und dann wieder zurück unter der Brücke hindurch. Reduit und Bahnhof lassen sich so ohne Beeinträchtigung durch den Autoverkehr, allerdings mit Umwegen und mit insbesondere bei Dunkelheit fragwürdiger Sicherheit erreichen.

## **6 Über den Kreisel zurück**

An der Reduit vereinigen wir uns mit der Radlergruppe aus Wiesbaden. Mit den nun über zwanzig Teilnehmenden wagen wir uns auf die Fahrbahn und fahren vom Kasteler Bahnhof auf den Autospuren über den Hochkreisel, um erst am Schluss auf den Brücken-Seitenradweg einzubiegen. Dies stellt ebenfalls ein ungemütliches und schwieriges Manöver dar. Zum einen haben wir auf den Rädern das (irrig) Gefühl, dass wir nicht zwischen die Autos auf der Fahrbahn "gehören". Zum anderen ist es schwierig, von der Straße wieder abzuzweigen und auf der anderen Brückenseite wieder auf den dort beginnenden Radweg einzubiegen.



*Wiedereinfahrt auf den Seitenradweg (Foto: VCD Rheinhessen)*

## **7 Rheinradweg zur Kaiserbrücke (nördliche Eisenbahnbrücke)**

Wir fahren nun auf derselben Brückenseite, die wir auf dem Hinweg nach Kastel benutzt haben, wieder nach Mainz zurück. Ziel ist jetzt, zur Kaiserbrücke, d.h. der nördlichen Eisenbahnbrücke von Mainz, zu gelangen, um dort erneut den Rhein zu überqueren.

Man könnte hoffen, dass der Weg beschaulich am Rhein entlang führt. Dies sieht allerdings nur auf den Karten so aus. Am heutigen Samstag ist Flohmarkt, da gibt es kein Durchkommen.



*Heute kein Rheinradweg (Foto: VCD Rheinhessen)*

Auch im Weiteren ist der Weg durch z.T. schlechte Qualität gekennzeichnet bzw. führt mitten durch eine Baustelle, verbunden mit dem beliebten Schild "Radfahrer absteigen". In Wirklichkeit müsste an solchen Stellen ja stehen, "derzeit hier kein Radweg, Radfahrer bitte auf die Fahrbahn". Zu Wahrung der Sicherheit der Radler

könnte dann die Höchstgeschwindigkeit für die Autos auf 30 km/h reduziert werden. Autos langsamer fahren statt Radler zu Fuß gehen lassen, sollte die Parole lauten.

## 8 Kein Weg?

Obwohl es sich um die schönste Route nach Wiesbaden (allerdings mit Handicap, wie wir gleich sehen werden) handelt, wird der Weg zur Kaiserbrücke in der Beschilderung schlicht ignoriert. Die Wiesbaden-Schilder weisen stattdessen zur Schiersteiner Brücke. Wer den Schildern folgt, landet tatsächlich in Schierstein. Damit ist er weit am Zentrum von Wiesbaden vorbeigefahren. Da fragt man sich wieder einmal, ob die Rheinland-Pfälzer dies mit Absicht so angelegt haben.



*Der Wegweiser auf dem beschilderten Weg nach Wiesbaden  
(auf dem Foto Geradeaus-Pfeil am Laternenmast)  
führt an der Abzweigung zur Kaiserbrücke vorbei  
(Foto: VCD Rheinhessen)*

Wer sich trotz der Beschilderung traut, die Richtung zum Hafen einzuschlagen, wird mit einem extra Schild direkt angesprochen und gewarnt: "Radfahrer, Radweg endet a. Hafenbecken". Das trifft in Wirklichkeit nur insofern zu, als der Radweg sich nicht im Wasser fortsetzt. Es beginnt dort jedoch seit über 100 Jahren die Eisenbahnbrücke, die auch Fußgängern und Radlern die Möglichkeit bietet, ihren Weg fortzusetzen. (Wie oft würde man sich dagegen Schilder wünschen, die vor den viel zu oft tatsächlich anzutreffenden im Nichts endenden Wegen für Radfahrer warnen.)





*Schilda-Schild (Foto: VCD Rheinhessen)*

## **9 Die Kaiserbrücke: Mühsamer Auf- und Abstieg, faszinierende Überquerung**

Die Kaiserbrücke bietet von den Brücken zwischen Mainz und Wiesbaden zweifelsohne die reizvollste Möglichkeit der Rheinüberquerung. Mit dem Rad schwebt man fast über dem Wasser. Der Genuss des Anblicks der Fluten und der Rheinlandschaft wird nicht durch Autolärm und Abgase gestört. Meist stört die Beschaulichkeit während der Überquerung nicht einmal ein Zug.



*Auf der Kaiserbrücke (Foto: VCD Rheinhessen)*

Trotz des eindrucksvollen Schildes "Radweg" (s. das folgende Bild) existiert allerdings keine Rampe zum Hochfahren auf die Brücke, sondern es muss die steile Treppe genutzt werden. In einer schmalen Betonrinne neben dem Geländer kann dabei das Rad geschoben werden. Die Konstruktion ist allerdings so eng angelegt, dass z.B. bei einer breiten Beladung des Rades der Platz nicht reicht und das Rad hochgetragen werden muss.



*Aufstieg (Foto: VCD Rheinhessen)*

Auch der Abstieg auf der anderen Seite ist kein Zuckerschlecken, da wiederum das Rad kaum in den engen und steilen Betonrinnen gehalten werden kann. Viele ziehen stattdessen vor, das Rad gleich zu tragen.



*Abstieg (Foto: VCD Rheinhessen)*

## **10 Nach Biebrich**

Die Radverkehrssituation auf der Wiesbadener Seite des Rheins steht weniger im Fokus des vorliegenden VCD-Rheinhessen-Berichts, es ist halt die "andere Seite". Immerhin sei so viel festgehalten, dass der Radwanderweg am Rhein entlang auf der Wiesbadener Seite inzwischen fast durchgehend ausgebaut, aber (noch?) schlecht ausgeschildert ist.

Wir bleiben auf der Straße und erreichen nach ein paar Minuten Fahrt unser Ziel Biebrich, um im dortigen Straßen-Eiscafé uns über die Erfahrungen auszutauschen und uns zu stärken.



*Im Eiscafé (Foto: VCD Rheinhessen)*

Unsere Wege trennen sich danach wieder. Die Wiesbadener radeln zu ihren Ausgangspunkten zurück. Die meisten aus Mainz Gekommenen nehmen als Zugabe noch gern mit, auf der Wiesbadener Seite noch ein Stück weiterzufahren und über die dritte Brücke, die Schiersteiner Brücke nach Mainz zurückzukehren.

## **11 Schiersteiner Brücke**

Um es kurz zu sagen: Das Beste an diesem als Bundesstraßenbrücke geplanten und inzwischen als Autobahnbrücke genutzten Bauwerk ist, dass es in der gegenwärtigen Form nur noch wenige Jahre Bestand haben wird. Aufgrund der enormen Belastung durch den Auto- und insbesondere LKW-Verkehr wurde die Brücke marode. Ein kompletter Ersatz wird für notwendig gehalten, die Baumaschinen sollen schon bald rollen.

Bei der gegenwärtigen Brücke ist die Nutzung für den Radverkehr immerhin möglich. Neben Treppenaufgängen gibt es an versteckten Stellen sogar Radrampen. Wir werden von einem Ortskundigen zur Rampe auf der Wiesbadener Seite geführt.

Die Fahrt neben dem rasenden Autoverkehr erweist sich als das Gegenmodell zur beschaulichen Querung des Rheins auf der Eisenbahnbrücke. Angeblich soll der Fuß- und Radverkehr auf der künftigen Brücke besser abgetrennt verlaufen. Aus den Plänen ist dies allerdings nicht ohne weiteres zu erkennen.



*Auf der Schiersteiner Brücke (Foto: VCD Rheinhessen)*

Auch auf der Mainzer Seite mündet die Radrampe in einem Wegedschungel zwischen den Autoauf- und abfahrten, aus dem wir uns nur mit Mühe herausarbeiten.



*Im Irrgarten der Wege auf der Mainzer Seite der Schiersteiner Brücke (Foto: VCD Rheinhessen)*

## **12 Über die Rheinallee zurück**

Wir beschließen die Tour mit der Rückfahrt über die Rheinallee mit ihrem bekannt schlechten Radweg zu Innenstadt oder wieder zum Hauptbahnhof.



*Rheinallee Richtung Innenstadt (Foto: VCD Rheinhessen)*

### **13 Fazit und Reaktionen**

Die Verbindungen der Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz sind ausbaubedürftig. Dies gilt in vielerlei Hinsicht und sicherlich auch für die Verkehrswege.

Als einer der wichtigsten Faktoren, warum der Autoverkehr über die Schiersteiner Brücke so stark ist, dass die Brücke nur 50 Nutzungsjahren überstand, ist anzusehen, dass der Öffentliche Nahverkehr zwischen den Rheinseiten nicht genügend ausgebaut ist. Erst vor wenigen Jahren wurde die erste Busverbindung über die Schiersteiner Brücke eingerichtet, und sie ist nicht besonders schnell. Ein rheinüberschreitender Weg, der mit dem Auto in zehn Minuten zurückgelegt werden kann, nimmt mit dem Öffentlichen Nahverkehr gut und gern anderthalb Stunden in Anspruch, und das mitten in einem Ballungsgebiet.

Unsere Tour hat gezeigt, dass auch die Radverkehrsverbindungen massive Defizite aufweisen. Die Seitenwege auf der Theodor-Heuss-Brücke sind zu eng für den Radverkehr in beiden Richtungen plus Fußverkehr. Auf beiden Rheinseiten gelingt es nur mit Mühen bzw. reichlich Umwegen, in eine andere Richtung weiterzufahren als die, aus der man vor der Rheinüberquerung zur Brücke gekommen ist.

Bei der Kaiserbrücke fehlen vor allem geeignete Rampen für die Auf- und Abfahrt (die auch für eine Barrierefreiheit erforderlich wären). Außerdem sollte sie auch in ein geeignetes Wegweisungssystem einbezogen werden.

Über die Schiersteiner Brücke sollte man nur noch im Hinblick auf die Planung der künftigen Brücke reden.

## **Nachtrag Presseecho**

Erfreulicherweise hat uns auf der Tour wieder ein Pressevertreter begleitet. Allerdings sind wir diesmal offenbar in die Rubrik Wiesbaden, AKK-Vororte gefallen, und die Berichterstattung ist entsprechend eingeschränkt:

<http://www.allgemeine-zeitung.de/region/mainz/amoeneburg-kostheim-kastel/13203239.htm>