

Brückencheck 2

Bericht zum 10. Mainzer (und Wiesbadener) VCD-Radrouten-Check (19. 7. 2014)

Rupert Röder
(radverkehr.rheinhessen@vcd.org)

Inhaltsverzeichnis

1 Motiv der Tour.....	1
2 Am Start.....	3
3 Beobachtungen auf der Theodor-Heuss-Brücke.....	4
3.1 Ausmessen der realen und der erforderlichen Breite.....	4
3.2 Radweg? Fußweg?.....	4
3.3 Wenn es mit dem Radverkehr ernst wird	5
3.4 Eine Baustellenaufsicht erkennt	5
4 Winterhafenbrücke	6
5 Brücke Maarau-Kastel.....	7
6 Eine andere Brücke.....	7
7 Verdientes Tour-Ende.....	8

1 Motiv der Tour

Vor einem Jahr widmete check Nr. 7 den Brücken Wiesbaden rheinabwärts, Theodor-Heuss-Brücke. als Brückencheck Nr. 2 die wärts fort.



sich der Radrouten- zwischen Mainz und beginnend mit der Die zehnte Tour setzt Untersuchung rheinauf-

Der Weg soll in Kastel beginnen, über die Theodor-Heuss-Brücke führen und mittels der Winterhafen-Eisenbahnbrücke wieder zum Ausgangspunkt zurückfinden.



Route

Im Mittelpunkt der Tour steht erneut die hochproblematische Verkehrsführung auf der Theodor-Heuss-Brücke, die für den Radverkehr die Hauptverbindung zwischen Wiesbaden und Mainz bildet. Weil sich die Situation gegenüber letztem Jahr nicht verändert hat, sei der Bericht eingeleitet mit einem Zitat aus dem Bericht des letzten Jahres.

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 Radfahrerin 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.

Der VCD hat schon 1995, vor der großen Sanierung der Brücke, gefordert, eine Busspur und eine Radspur auf Straßenniveau einzuplanen. Stattdessen wurde der vorherige Zustand eines viel zu schmalen Weges für Fußgänger und Radfahrende wiederhergestellt.

Laut wikipedia (http://de.wikipedia.org/wiki/Theodor-Heuss-Br%C3%BCke_%28Mainz%E2%80%93Wiesbaden%29) hat es auf der Brücke auch einmal ein

Kettengeländer gegeben, das Fahrbahn und Seitenweg trennte. Nach einem Unfall, bei dem ein Fahrradfahrer tödlich verunglückte, sei es wieder entfernt worden.

Es lässt sich nicht wegdiskutieren. Einerseits können die beiden Seitenwege angesichts der anschließenden Verkehrsführungen, die im Bericht über den Radroutencheck Nr. 7 entsprechend kritisiert wurden, nicht nur für Einrichtungsradverkehr freigegeben werden.

Andererseits sind sie für den kombinierten Fuß- und Radverkehr, in der Praxis und auch nach allen Richtlinien, viel zu eng. Die Breite des kombinierten Zweirichtungs-Rad- und Fußweges beträgt auf der Brücke deutlich weniger als 3,00 Meter. Nach den Richtlinien wären 4,60 Meter erforderlich. Man kann nur hoffen, dass diese unhaltbare Situation nicht vor Gericht nach einem schweren Unfall erörtert werden muss.

Wegen der Dringlichkeit des Problems beschäftigt sich der folgende Bericht nicht mit anderen Wegdetails, sondern illustriert die Situation auf den Brücken mit einer Reihe von weitgehend selbsterklärenden Bilddokumenten (wie zu erkennen auch von anderen Zeiten und Orten als der aktuellen Tour).

2 Am Start

Es hat sich wieder eine Gruppe von zehn engagierten Radlerinnen und Radlern eingefunden (nicht alle auf dem Bild). Das Engagement bewies sich schon allein durch die Teilnahme an der Aktion in der Mittagszeit an einem der wenigen extrem heißen Tage des Jahres 2014, mit Schattentemperaturen von 34° C.



*Beim Start des Routenchecks 10 schon im Blick: Die Theodor-Heuss-Brücke
(Foto: VCD Rheinhessen)*

3 Beobachtungen auf der Theodor-Heuss-Brücke

3.1 Ausmessen der realen und der erforderlichen Breite

Wir beginnen unsere Untersuchung, indem wir die Breite des kombinierten Geh- und Radweges auf der Brücke bestimmen: Ergebnis 2,80 m. Danach ziehen wir das Maßband auf die für einen solchen Weg vorgeschriebene Breite (4,60 m) und demons-

trieren den Anspruch auf den notwendigen Raum, indem wir es in dieser Breite in die Straße hineinspannen.

Ein Foto dieser Aktion erscheint mit einem entsprechenden Bericht in der Presse:

http://www.allgemeine-zeitung.de/lokales/mainz/amoeneburg-kostheim-kastel/verkehrsclub-deutschalnd-laedt-zum-radrouten-ceck-auf-den-rheinbruecken_14353967.htm

3.2 Radweg? Fußweg?

Der Weg ist zu eng. Zwangsläufig muss Begegnungsverkehr den Raum für Fußgänger in Anspruch nehmen.



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

3.3 Wenn es mit dem Radverkehr ernst wird ...

braucht er eine Spur auf der Fahrbahn, ebenso wie eigentlich der Fußverkehr, der auf der Brücke oft rege ist, die ganze Breite des Seitenweges benötigt.



*Straßennutzung, wenn der Radverkehr sich den Zielprognosen entsprechend entwickelt
(Aufnahme VCD bei der critical mass-Aktion am 4.7.2014)*

3.4 Auch eine Baustellenaufsicht erkennt ...

dass die Wegebreite zu gering ist.

Interessanterweise wird im Sommer 2014 während einer Phase von Arbeiten am Straßenbelang der Radverkehr auf dem Seitenweg der Brücke untersagt, obwohl sich die Breite des nutzbaren Weges in dieser Zeit überhaupt nicht geändert hat. Es ist lediglich eine Absperrung auf dem wenigen Zentimetern breiten Begrenzungstreifen des Weges hinzugekommen (auf dem Foto beginnt der Weg, leider nicht gut erkenntbar, in unveränderter Breite zwischen dem Fußwegschild und dem Zaun um das Baustellenfahrzeug).



*Baustelle auf rheinaufwärts gelegenen Seite der Brücke im Sommer 2014
(Foto: VCD Rheinhessen)*

4 Winterhafenbrücke

Vor wenigen Jahren ist die Winterhafenbrücke saniert worden. Dabei wurde der Fuß- und Radweg deutlich verbreitert. Wie es hieß, hätte der Weg ohne kompletten Umbau

nicht mehr zusätzlich erweitert werden können. Er weist jetzt eine Gesamtbreite von knapp 2 Metern auf. Eigentlich viel zu wenig für einen sicheren gemeinsamen Verkehr von Fußgängern und Radfahrern in beide Richtungen.



*Zuweg zur Brücke
(Foto: VCD Rheinhessen)*



*Auf der Brücke
(Foto: VCD Rheinhessen)*

5 Brücke Maarau-Kastel

Diese Brücke wird tatsächlich eher im Freizeitkontext genutzt, aber dass ein internationaler Radwanderweg mit Fußgängergebot (gleich Radfahrverbot) versehen wird, ist trotzdem interessant.



*Radweg oder nicht
(Foto: VCD Rheinhessen)*

6 Eine andere Brücke

Die Situation mit dem Gebotsschild erinnert an eine weitere Brücke, auch wenn dort die Verhältnisse anders liegen. Die beiden folgenden Fotos sind bei der anderen Mainz-Wiesbadener Eisenbahnbrücke aufgenommen, der Zollhafenbrücke bzw. Kaiserbrücke, die tatsächlich einen Teil einer wichtigen Route für den Alltagsverkehr darstellt oder darstellen könnte: Laut Schild darf (muss?) hier Rad gefahren werden, das gestaltet sich allerdings schwierig.



*Reminiszenz Brückencheck vom letzten Jahr: Die Brücke hinauf
(Foto: VCD Rheinhessen)*



.. und hinunter
(Foto: VCD Rheinhessen)

7 Verdientes Tour-Ende

Nach dem Ritt durch die brütende Mittagszeit beenden wir in nur leicht geschrumpfter Runde die Fahrt im Eiscafé in Kastel, wieder in Sichtweite der Theodor-Heuss-Brücke. Nach Bekunden des Teilnehmers ist das jetzt der beste Teil der Tour, wie auch immer die Aussage zu interpretieren ist.



Abschlussmeeting
(Foto: VCD Rheinhessen)