

MÖGLICHE RADBRÜCKE IM MITTELRHEINTAL

Brückenschlag im Unesco-Welterbe

Innerhalb von wenigen Wochen bildet sich eine Allianz über Landes- und sogar Parteigrenzen hinweg, geschmiedet von einer Handvoll Radenthusiasten im wunderschönen Mittelrheintal. Sie wollen eine Brücke schlagen von Ufer zu Ufer; auf den Pfeilern einer seit 75 Jahren zerstörten Eisenbahnbrücke. Nicht Züge sollen darüber rollen, sondern Fahrräder. Denn zwischen Mainz und Koblenz gibt es auf 88 Flusskilometern keine feste Querung für Radfahrer und Fußgänger. Die Allianz bleibt bestehen – obwohl sich die Pläne in rasanter Geschwindigkeit ändern. Trotzdem gibt es Probleme.

Seit der endgültigen Zerstörung der Hindenburgbrücke am Ende des Zweiten Weltkriegs durch sich zurückziehende deutsche Truppen gibt es Diskussionen über einen Neu- oder Wiederaufbau als Autobrücke. Lange war es eine hitzige Debatte, dann viele Jahre eher ruhig. Inzwischen hat das Thema neu Fahrt aufgenommen, entwickelt gerade eine ganz eigene Dynamik. Denn nicht Autos sollen im romantischen Mittelrheintal – seit 2002 Unesco-Welterbe – den Rhein queren, sondern Fußgänger und Radfahrer. Initiatoren sind eine Handvoll Radenthusiasten von beiden Ufern des Flusses. Vom Standort Hindenburgbrücke ist die Gruppe inzwischen abgerückt, aus gutem Grund. Doch von vorn:

ÜBERPARTEILICHE INITIATIVE

Im Sommer starteten Stefan Schweitzer und seine Mitstreiter eine Petition (im Internet: bit.ly/radbruecke). Ihr Ziel: Auf den Pfeilern der ehemaligen Hindenburgbrücke eine Fußgänger- und Radfahrerquerung zu schaffen; von Bingen in Rheinland-Pfalz hinüber ins hessische Rüdesheim. Die Diskussionen über eine Autobrücke verlaufen seit Jahren immer



Der Rhein bei Bingen und Rüdesheim. Im Hintergrund ist das Niederwalddenkmal zu sehen. Auf 67 Flusskilometern gibt es keine Brücke, nur Fähren.

wieder im Sande. Es ergeben sich schlicht keine Mehrheiten für ein solches Bauwerk. Umso bemerkenswerter ist die Allianz, die Schweitzer und sein Team binnen weniger Wochen schmieden: Sowohl die Rüdeshheimer Stadtverordneten als auch der Binger Stadtrat stimmen den Plänen grundsätzlich zu. „Ich denke, wir haben einige gute Argumente auf unserer Seite“, sagt Stefan Schweitzer: Mit bis zu 80 Prozent könnte das Projekt aus Infrastrukturtöpfen der EU bezuschusst werden. Auch für die Attraktivität der Bundesgartenschau 2029 im Welterbegebiet sei eine solche Brücke hervorragend, so Schweitzer. „Und nicht zuletzt freuen sich die Pendler, wenn sie in Zukunft in wenigen Minuten die Bahnhöfe auf den gegenüberliegenden Rheinseiten erreichen können.“ Allein in Richtung Frankfurt verdoppelten sich so die Optionen für Bahnpendler. Auch der Weg in die jeweils andere Landeshauptstadt wäre deutlich einfacher, kommen doch die Rheinland-Pfälzer bisher nicht ohne Umsteigen nach Wiesbaden und die

Hessen nur mit Zugwechsel nach Mainz. Eine solche Brücke könnte also auch die Verkehrswende in der Region befeuern.

NÄHE ZU DEN BAHNHÖFEN

Das ist auch der Grund, warum die Initiative gemeinsam mit der Politik den Standort Hindenburgbrücke verworfen hat. Denn vom ehemaligen Brückenstandort sind es auf Binger Seite drei Kilometer zum städtischen Bahnhof, in Rüdesheim immerhin zwei. Ein alternativer Standort soll nun bestenfalls etwa auf Höhe der bestehenden Rheinfähre die beiden Flussufer verbinden. So haben Schweitzer und seine Mitstreiter selbst eher skeptische Fraktionen überzeugen können. „Gerade für die CDU war das nicht leicht, bedeutet doch die Unterstützung einer Fahrrad- und Fußgängerbrücke sehr wahrscheinlich das endgültige Aus einer Autobrücke“, meint Schweitzer. Schlecht für Autofahrer, liegt doch die nächste feste Querung knapp 30 Kilometer flussaufwärts bei Schierstein.

Per Drahtesel über den Rhein

Fahrradfreunde wittern Morgenluft: Binger Rat ist für eine Fuß- und Radbrücke



Stefan Schweitzer (L.v.) mit Unterstützern der Radbrücke aus Bingen, Ingelheim und Rüdesheim. Foto: Sven Heint

sprache mit der Binger SPD
Wen
Schweitzer
füßlerig verbunden, was er
deutlich lobend macht, auf ei
sonstige Verbotsmittel umzu
steigen.“
Nachdem Oberf
In mehreren Schreiben wandte
sich Oberbürgermeister Theo
max Feyer an die Landesregie
Kernland Pfalz

Foto: Stephan Kimmel / Repro: Neue Binger Zeitung

FÄHRE NICHT IMMER OPTIMAL

Zwar verkehrt auch eine Fähre zwischen den beiden Nachbarstädten. „Im Winterhalbjahr aber ist um 22 Uhr Schluss. Im Sommer fährt sie zumindest bis etwa Mitternacht“, erklärt Schweitzer. Eine Fahrrad- und Fußgängerbrücke würde den Menschen rund um die Uhr die Möglichkeit der Rheinquerung bieten. Sollte die Fähre einmal ausfallen, ist das für viele ohne Auto fatal. „Es kommt glücklicherweise nur sehr selten vor, die Fähre ist äußerst zuverlässig. Trotzdem: Hier wie dort leben Menschen, die auf der anderen Rheinseite arbeiten.“ Mit Auto bedeutet das einen Umweg von mehr als 50 Kilometern. Ohne eine knapp zweistündige Bahnfahrt, auf der zweimal umgestiegen werden muss. „Und das alles für einen Kilometer Luftlinie“, so Schweizer. Auch die Fährbetreiber unterstützen eine Fußgängerbrücke. Denn sollte eine Autoquerung entstehen – die Fähre hätte ausgedient. Auch ein zweites Dresden droht dem Welterbe Mittelrheintal nicht. „Wir haben klare Signale der Unesco, dass eine relativ filigrane Fuß- und Radwegbrücke keine Bedrohung für den Schutzstatus bedeutet“, so Schweizer.

DIE GROSSE POLITIK SPERRT SICH (NOCH)

Was also nach einem konkreten Plan mit vielen Fürsprechern klingt, ist längst nicht in trockenen Tüchern. Denn zwar sind sich fast alle auf kommunaler Ebene einig. Doch schon auf Kreisebene gebe es Gegenwind – von der Landesebene ganz zu schweigen. Denn noch schwebt die Autobrücke in vielen Köpfen herum. 2021 stehen in Rheinland-Pfalz Landtags-, in Hessen Kommunalwahlen an. „Gegen Autofahrer will keine Partei Wahlkampf machen“, befürchtet Stefan Schweitzer. Da spielen auch die positiven Signale auf lokaler Ebene keine Rolle. 

Von Stephan Kümmel



Foto: Stadtarchiv Rudesheim

So sah sie aus, die Hindenburgbrücke. Eingeweiht im Ersten, zerstört im Zweiten Weltkrieg. Einige Pfeiler stehen noch. Eine neue Brücke wird es darauf aber wohl nicht geben.

E-Bike parts

Miranda

The European Bike Fundament

www.mirandabikeparts.com

Cofinanziato dalla gov:
COMPETE 2020 PORTUGAL 2020

UNITED KINGDOM
FUNDING EUROPEAN UNION
EUROPEAN UNION