

Die Heilige und die BUGA sollen's richten

Neuer Anlauf für eine Rheinquerung / Nun soll es eine Fuß- und Radbrücke werden



Eine kostengünstig zu errichtende, ökologisch-kulturelle Verbindung zwischen dem Rheingau und Rheinhessen wäre der „Hildegardsteg“ zwischen Bingen und Rudesheim.

Rheingau. (hhs) –

Nach vielen erfolglosen Ansätzen erfolgte letztes Jahr wohl die endgültige Absage: Eine Autobrücke über den Rhein wird es – alleine schon aus Naturschutzgründen – nicht geben. Doch nun gibt es einen neuen Vorstoß für eine Rheinquerung. Bingen und Rudesheim sollen durch eine Fuß- und Radbrücke verbunden werden.

Initiator ist der Arbeitskreis „Grüne Welle - Rheinquerung“, in dem sich Vertreter von beiden Rheinseiten zusammengeschlossen haben. Ihr Sprecher ist Stefan Schweitzer aus Ingelheim. Prominenter politischer Vertreter aus dem Rheingau ist Reinhard Wandrey, Vorsitzender des Vereins GfR – Gemeinsam für Rudesheim.

Auf einer Pressekonferenz wurden am letzten Samstag in Bingen die wesentlichen Fakten zur angedachten Brücke vorgestellt. Teilnehmer waren u.a. Rudesheims Bürgermeister Klaus Zapp und sein Kollege aus Bingen Oberbürgermeister Thomas Feser. Aus der Germaniastadt waren Reinhard Wandrey und Hauptamtsleiter Thomas Schäfer nach Bingen gekommen, passend zum Thema alle mit dem Fahrrad.

Als besonderer „Stargast“ war der renommierte Architekt Hans Martin Renn aus dem Allgäu nach Bingen eingeladen. Er kennt sich mit großen Bauwerken bestens aus, hat u.a. Skisprungschanzen für die olympischen Spiele in Sotschi und Peking gebaut, aber auch eine Skiflugschanze im heimischen

Oberstdorf – dies in einem sensiblen Naturschutzgebiet, was ihn neben seinen Fähigkeiten als weltweit gefragter Architekt auch für das Projekt am Rand des Welterbes Oberes Mittelrheintal und eines Naturschutzgebietes prädestiniert. Die Brücke sei „ein interessantes Projekt“, meinte Renn. Ob er im Fall einer Realisierung zum Zuge käme, müssten aber andere entscheiden.

Visualisierung

In einer Visualisierung gibt es die Brücke bereits. Sie schlägt den Bogen von der Binger Hafenbrücke über den Rhein zum Rüdeshheimer Adlerturm. Sprecher Stefan Schweitzer begründete den geschwungenen Verlauf: Die Brücke muss außerhalb des Naturschutzgebietes zwischen den beiden Städten bleiben und darf die Rüdeshheimer Aue nicht beeinträchtigen. Gleichzeitig darf die Brücke aber auch nicht in der Kernregion des Welterbes Mittelrheintal liegen, um Konflikte mit der UNESCO als Hüterin des Welterbes zu vermeiden.

Weitere Voraussetzung ist, dass die Brückenköpfe möglichst zentral an den beiden Städten Bingen und Rüdeshheim enden. Schon deshalb scheidet der Verlauf der alten Hindenburgbrücke – unabhängig von auch sonst schwierigen Voraussetzungen - von Anfang an aus.

Der Adlerturm als Anlaufstelle in Rüdeshheim wurde deshalb gewählt, weil dort zukünftig der Haltepunkt der Deutschen Bahn entstehe und dort gleichzeitig die Kernzone des Welterbes Mittelrheintal endet.

In der Mitte der Brücke stellen sich die Ideengeber eine kleine Aussichtsplattform vor – vielleicht sogar mit einem kleinen Weinstand. „Hier treffen die vier Weinanbaugebiete Rheingau, Rheinhessen, Nahe und Mittelrhein zusammen“, schwärmt Stefan Schweitzer. Für den Gast biete sich ein unvergleichliches Panorama: Von der Rochuskapelle über Burg Klopp, Mäuseturm, Ruine Ehrenfels, Germania bis hin zum Hildegardiskloster.

Schnell und günstig

Weil die Brücke nur für Radfahrer und Fußgänger gedacht ist, sind die statischen Anforderungen längst nicht so hoch wie bei einer Kfz-Brücke; man käme daher mit nur einem Pfeiler in der Mitte des Rheins aus. Viel breiter als 4m soll sie auch nicht werden.

Auch die Kosten sind überschaubar – auch wenn es angesichts der momentanen Kostenexplosion im Baugewerbe unrealistisch wäre, konkrete Preise zu nennen, schränkte Schweitzer ein. In Holland sei im letzten Jahr eine vergleichbare Brücke für knapp 7 Mio. Euro gebaut worden, in einer Bauzeit von 9 Monaten. Von der Europäischen Union erwartet man Zuschüsse in Höhe von 80 Prozent der Bausumme.

Was den neuen Anlauf für eine Brücke erschwert, ist die lange Vorgeschichte. Seitdem 1945 in den letzten Kriegstagen die Hindenburgbrücke gesprengt wurde, gab es viele Anläufe, die alle scheiterten. Wenn man nun das Thema wieder auf die Agenda setzen wolle, winkten viele nur müde ab, bedauerte der Sprecher der „Grünen Welle.“

Auch Bingens Oberbürgermeister Feser wirkte bei der Vorstellung des Projektes eher skeptisch. Zwar habe das Parlament der Stadt Bingen mit der Bewilligung von 30.000 Euro für eine Machbarkeitsstudie einen ersten Schritt getan. Wenn diese Studie positiv ausfalle, sei die Stadt aber nicht mehr der richtige Adressat. Entscheider seien die Kreise dies- und jenseits des Rheins und die jeweiligen Landesregierungen. Und zumindest auf Rheinland-Pfälzer Seite sei die Skepsis groß, wandte Feser ein.

Optimismus in Rüdesheim

Ganz so negativ wollte Rüdesheims Bürgermeister Klaus Zapp die Situation nicht sehen. Auch die Germaniastadt steuert 15.000 Euro für die Machbarkeitsstudie bei. Im Gegensatz zu Feser sieht Zapp einen breiten politischen Rückhalt sowohl im Rheingau-Taunus-Kreis als auch in der hessischen Landesregierung. Er selbst, so Zapp, favorisiere immer noch die Autobrücke, aber: „Das wird wohl nichts mehr.“

Deshalb sei der neue Anstoß sinnvoll. Eine kombinierte Fußgänger- und Radfahrerbrücke würde er sehr begrüßen. Hilfreich könne die Bundesgartenschau sein. „Das wäre ein Highlight“, aber, so Zapp weiter: „2029 steht quasi schon vor der Haustür, und es sind noch viele Bretter zu bohren. Wenn wir eine reelle Chance haben wollen, muss jetzt alles ganz schnell gehen.“

Nach Abschluss aller Genehmigungsverfahren rechnet die „Grüne Welle“ mit einer Bauzeit von anderthalb bis zwei Jahren. Damit könnte die Brücke rechtzeitig zur Bundesgartenschau 2029 fertig werden.

Doch alleine für die Machbarkeitsstudie, die noch gar nicht in Auftrag gegeben ist, braucht es rund ein Jahr, hieß es bei der Vorstellung des – von großem Medieninteresse begleiteten – „Leuchtturm-Projekts.“

Großen Nutzen verspricht man sich für den Tourismus, aber auch für den öffentlichen Personen-Nahverkehr ÖPNV. Reinhard Wandrey zog Parallelen zu anderen spektakulären Brückenbauwerken, die sich als „gigantischer touristischer Magnet“ entwickelt hätten, die überaus positive Auswirkungen auf die Infrastruktur entwickelt hätten. Ein gutes Beispiel ist die Hängeseilbrücke Geierlay im Hunsrück.

Petition

Es gelte jetzt, so lautete der Konsens, die Geschwindigkeit zu erhöhen und die Öffentlichkeit zu mobilisieren. Bereits im letzten Jahr hatte die „Grüne Welle“ eine Online-Petition für eine Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Rhein zwischen Bingen und Rüdesheim gestartet.

Doch die erforderliche Unterstützung blieb bisher enttäuschend. Vielen Bürgern, so mutmaßt Stefan Schweitzer, sei die Abkehr von der Autobrücke und die Hinwendung zu einer Fuß- und Radbrücke noch nicht bewusst. „Sie glauben, dass mit dem Aus für die Autobrücke, die aus Naturschutzgründen wohl nicht genehmigungsfähig ist, auch jeder weitere Vorstoß zum Scheitern verurteilt ist“.

Doch das Gegenteil sei der Fall. Stefan Schweitzer: „Unser Vorschlag passt in den Zeitgeist. Fahrradfahren ist klimafreundlich und der Bau würde durch die EU zu einem Großteil subventioniert werden“.

Die Initiative erhofft sich mit dem Gang an die Öffentlichkeit einen neuen Schub für ihre Online-Petition. Denn vor einem Erfolg gibt es eine große verwaltungstechnische Hürde: Das Quorum wird beispielsweise in Rheinland-Pfalz an der Gesamteinwohnerzahl gemessen. Daher bräuchte es 12.000 Unterschriften, um überhaupt eine Stellungnahme der zuständigen politischen Entscheidungsträger zur Brücke einzuholen. Derzeit sind es aber gerade erst knapp 3.000 Unterschriften. „Das ist eine Schwachstelle des Petitionsportals“, erklärt Schweitzer. „Die Zahl der notwendigen Unterschriften bezieht sich entweder auf die Einwohnerzahl einer Stadt oder die des gesamten Bundeslandes. Und da unser Vorhaben als Landesprojekt eingestuft wird, brauchen wir viel mehr Stimmen. Würde sich das Quorum nur auf die Einwohnerzahl vom Kreis Mainz-Bingen beziehen, hätten wir längst die notwendigen Unterschriften beisammen.“

Die Initiative „Grüne Welle“ ist daher verstärkt in den sozialen Netzwerken aktiv, und hat jüngst auch eine eigene Seite im Internet eingerichtet. Weil die Heilige Hildegard auf beiden Seiten des Rheins wirkte, soll die Brücke „Hildegardsteg“ heißen, die Internet-Adresse lautet kurz und knackig „higasteg.de“. Von dort aus gelangt man am schnellsten zur Petition. Stefan Schweitzer jedenfalls ist optimistisch. „Wir sehen uns im Jahr 2029 alle auf der Brücke“, lautete sein persönliches Fazit.

- [Neuen Kommentar schreiben](#)

Weitere Artikelbilder:

