



Position des ADFC Mannheim zur barrierefreien Verbindung zwischen Friedrich-Ebert-Brücke und Neckardamm

1. Zusammenfassung

Der ADFC Mannheim hält die direkte barrierefreie Anbindung der Friedrich-Ebert-Brücke an den Neckardamm durch eine befahrbare Rampe für geboten.

Die von der Verwaltung vorgeschlagene Alternative zur Rampe erfüllt zwar im weitesten Sinne den verkehrlichen Zweck, ist aber für sich gesehen keineswegs geeignet, den Radverkehr zu fördern und nicht zuletzt Mannheim als Ziel für Radreisende interessant zu machen.

Als Ergänzung zur barrierefreien Anbindung auf der Seite des Theresienkrankenhauses ist die Aktivierung des Rad- und Gehweges längs der AOK zu begrüßen.

2. Einleitung

2.1 Beschlusslage

Im Zusammenhang mit dem Abbruch und der Erneuerung der Friedrich-Ebert-Brücke auf der Unterstromseite wurde auch eine barrierefreie Verbindung zwischen dem Neckarpromenadenweg (= Neckardamm) und der Brücke gewünscht, um sowohl mobilitätseingeschränkten Personen einen leichteren Zugang zum Neckar zu ermöglichen als auch die beiden sich an dieser Stelle planfrei kreuzenden Hauptroute des Radverkehrs angemessen zu verknüpfen.

Die barrierefreie Verbindung wurde daraufhin als eine weitere Teilmaßnahme in das Gesamtprojekt mit einem damals geschätzten Kostenansatz von 200.000 € (bei einem Gesamtkostenvolumen von 9.850.000 €, davon 395.000 € für Mastleuchten, Stelen und Anstrahlung) aufgenommen (Beschlussvorlage 96/2005).

Eine ausgereifte Planung und verlässliche Kostenermittlung lagen zu diesem Zeitpunkt nicht vor. Anfang 2009 wurde nach Abschluss der Arbeiten an der Brücke ein korrigierter Kostenansatz für die Rampe von 400.000 € (bei Anstieg der Gesamtkosten auf 10.450.000, davon 518.000 € für Mastleuchten, Stelen und Anstrahlung) im Gemeinderatsausschuss für Umwelt und Technik (AUT) mit Beschlussvorlage 024/2009 im Prinzip genehmigt, der Beschluss über die konkrete Ausführung der barrierefreien Verbindung jedoch auf einen Zeitpunkt nach einem Ortstermin (3.3.2009) vertagt.

2.2 Planung und Kosten der Rampe

Die Verwaltung stellte verschiedene Planungsüberlegungen über Lage und Form der Rampe an. Dem paritätische Kreisverband Mannheim (AG Barrierefreiheit) und dem ADFC Mannheim wurden die grundsätzlichen Planüberlegungen vorgestellt, nachdem sich abzeichnete, dass aufgrund der Leitungsdichte im Unterstrombereich eine Rampe nur auf der Oberstromseite realisierbar sein würde.

Der erste dem ADFC vorgestellte Vorentwurf sieht auf der Oberstromseite (= Seite Theresienkrankenhaus) eine 2,50 m breite und ca. 65 m lange Rampe vor, deren Ausrundung in der Linienführung deutlich über dem Neckarvorland hervortritt. Die nach DIN 18024 „Barrierefreies Bauen“ erforderlichen Längsneigungen und Podeste wurden berücksichtigt.

Die Überbaukonstruktion aus Stahlbeton ist als Durchlaufkonstruktion über zehn Felder mit Einzelstützen aus Stahl vorgesehen. Die Kostenschätzung für den Bau der Rampe einschließlich Planungs- und Bauleitungskosten belief sich nach Stand 2008 auf ca. 325.000 €, die aufgrund der allgemeinen Kostensteigerungen auf die o.g. 400.000 € heraufgesetzt wurden. Im Neckarvorland verlaufen Gas- und Wasserleitungen. Ein geschätzter Kostenansatz in Höhe von 20.000 € für Leitungsverlegungen ist in dieser Summe enthalten. Nach Aussage der Zuschussbehörde ist der Bau der Rampe nur zum Teil zuwendungsfähig, „da der selbstständig geführte Radweg keine nach GVFG förderfähige Straße darstellt und eine Bezuschussung des Radweges allein aufgrund des Argumentes Barrierefreiheit nicht möglich sei.“

3. Neuer Vorschlag der Verwaltung: Verbesserung des Status quo

Im Rahmen der Planungsüberlegungen wurde darüber hinaus deutlich, dass durch die allein auf der Oberstromseite mögliche Rampe nicht alle Wegebeziehungen von und zur Friedrich-Ebert-Brücke bedient werden können. Dies könnte nur durch den Bau einer weiteren Rampe auf der Unterstromseite erreicht werden. Außerdem wurden für bewegungseingeschränkte Menschen verschiedene umwegbehaftete Möglichkeiten benannt, die Brücke bzw. den Uferpromenadenweg ohne den Bau einer neuen Rampe zu erreichen.

Von der Verwaltung wurde vor diesem Hintergrund mit Informationsvorlage 037/2008 vorgeschlagen, auf den Neubau einer Rampe auf der Oberstromseite zu verzichten. Statt dessen sollte eine Verbesserung des Status quo angestrebt und in diesem Zusammenhang die Wegeverbindung entlang der Straße Cahn- Garnier-Ufer zwischen dem Collini Center und der Friedrich-Ebert-Brücke vervollständigt werden. Der AUT folgte diesem Vorschlag nicht, regte aber an, die vorgeschlagene Maßnahme zusätzlich zu realisieren.

Kernstück dieser Maßnahme ist die Herstellung einer Querungshilfe an der Einmündung der Mozartstraße auf das Cahn-Garnier-Ufer und die Wiederherstellung der Verbindung an den bestehenden Geh- und Radweg zwischen Gleistrasse und AOK-Parkplatz (realisiert).

Nach Meinung der Verwaltung besteht damit zwischen dem Bahnübergang an der OEG Haltestelle Collini Center und der Brücke eine sehr kostengünstige Maßnahme (geschätzter Aufwand 5.000 €), die den Bau einer neuen Rampe überflüssig macht.

Die Verwaltung führt dazu zusätzlich aus, dass die durch die neue Rampe zu erreichende Anbindung der Oberstromseite heute schon durch die Benutzung der Lessingstraße und der Bassermannstraße gegeben sei (siehe Plan in der Anlage).

4. Stellungnahme des ADFC zur alternativen Planung der Verwaltung

Der ADFC begrüßt im Grundsatz, dass die Verwaltung geplante Baumaßnahmen auf kostengünstigere, aber vergleichbar effektive Alternativen prüft.

Der ADFC sieht jedoch im vorliegenden Fall nicht, dass der inzwischen mehrfach zum Ausdruck gebrachte Wunsch einer nachhaltigen Förderung des Radverkehrs durch den Alternativvorschlag der Verwaltung angemessen berücksichtigt wird. Bei Anwendung der

gleichen Argumentation, alle benötigten Wegebeziehungen sind vorhanden, wäre der z.B. Ausbau der Autobahnanschlussstelle Mannheim-Sandhofen nicht zu rechtfertigen.

4.1 Cahn-Garnier-Ufer

Die vorgeschlagene Führung stellt vielmehr eine „Hinterhof-Lösung“ dar und sieht entlang des Cahn-Garnier-Ufers die Benutzung eines teilweise zwei m schmalen Gehweges zur gemeinsamen Benutzung von Radfahrenden und Fußgängern in beiden Richtungen vor. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95) sieht gemeinsame Geh- und Radwege innerorts nur bei schwachen Rad- und Fußgängerverkehrsbelastungen vor und nennt in diesen Fällen eine Regelbreite 3 m bei einer Mindestbreite von 2,50 m (auch gemäß Straßenverkehrsordnung StVO).

Der ADFC sieht daher nicht, dass die von der Verwaltung vorgeschlagene Maßnahme mit der Erstellung der Querungshilfe an der Einmündung der Mozartstraße auf das Cahn-Garnier-Ufer baulich abgeschlossen ist und hat bei den zur Verfügung stehenden Breiten erhebliche Zweifel an der Genehmigungsfähigkeit der Ausweisung als gemeinsamer Geh- und Radweg.

Abgesehen davon ist die Qualität dieser Hinterhoflösung gegenüber einer (auf dieser Seite nicht möglichen Rampe) deutlich schlechter, da sie durch die notwendige Querung der OEG-Gleise, des Cahn-Garnier-Ufers und der Mozartstraße zusätzliche Unfallrisiken birgt und auf jeden Fall Wartezeiten verursacht.

Der ADFC hält diesen Vorschlag der Verwaltung daher für eine sinnvolle Ergänzung zur barrierefreien Verbindung auf der Oberstromseite. Wenn diese Strecke als gemeinsamer Rad- und Gehweg (Zeichen 240) mit Radverkehr in beiden Richtungen ausgewiesen werden soll, hält der ADFC die Regelbreite von 3 m für erforderlich. Derzeit käme nach Ansicht des ADFC allenfalls eine Beschilderung als Gehweg (Zeichen 239) mit Freigabe für Radverkehr (Zusatzzeichen 1022*10) in Frage.

4.2 Lessingstraße/Bassermannstraße

Es ist richtig, dass durch die Benutzung der Lessingstraße (nach Querung der OEG Gleise und Überquerung des Josef-Braun-Ufers) und der Bassermannstraße die Renzstraße und damit die Friedrich-Ebert-Brücke erreicht wird. Besonders komfortabel ist diese Führung jedoch nicht, da sie eine Fahrtunterbrechung durch die Anordnung des Absteigens bei der Gleisquerung und die Wartezeit an der Ampel erfordert und zudem das Kopfsteinpflaster der Lessingstraße schlecht befahrbar ist. Weiterhin ist die Bassermannstraße der Parkplatz des Theresienkrankenhauses mit einer entsprechend hohen Zahl an Parkvorgängen, die einer Nutzung als Hauptveloroute auch eher entgegenstehen.

Außerdem ist die Einmündung der Bassermannstraße auf die Renzstraße eigentlich nur zum Rechtsabbiegen vorgesehen, so dass bei strikter Einhaltung der Verkehrsregel das Linksabbiegen von Radfahrenden in Richtung Hauptbahnhof einen Wendevorgang auf dem Radweg vor dem Theresienkrankenhaus erfordert.

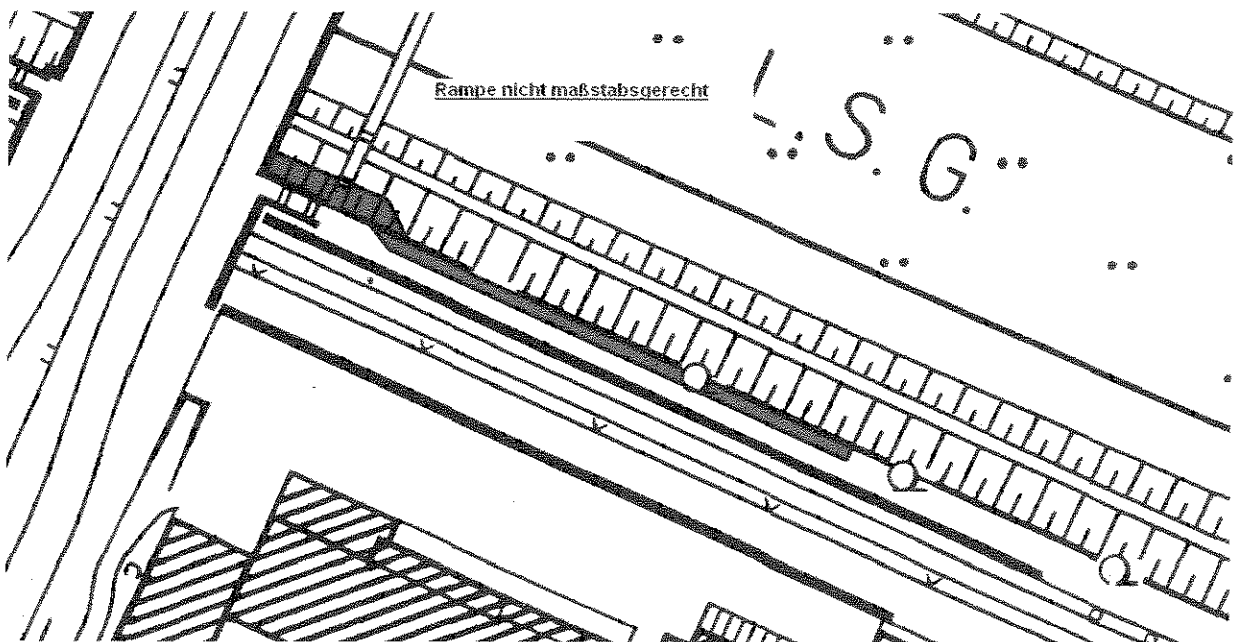
Diese provisorische Lösung wurde 2005 zwischen Verkehrsplanung und ADFC abgestimmt, u.a. um Radtouristen, die Mannheim auf dem Neckarradweg erreichen und Richtung Hauptbahnhof wollen, nicht mit dem Überwinden der Treppe an der Friedrich-Ebert-Brücke oder dem Schieben durch den unteren Luisenpark und dem Überwinden der Treppe zur Kolpingstraße zu begrüßen. Beide Seiten hatten damals aufgrund der Beschlussvorlage 96/2005 die Hoffnung, dass zum Stadtjubiläum 2007 das Provisorium durch den Bau der beschlossenen barrierefreien Rampe spätestens Ende 2006 überflüssig werden würde.

Eine Verbesserung dieser Strecke würde eine Beschränkung oder Signalisierung des Überweges über die OEG (wie an Collini-Center), die Fahrbahnsanierung der Lessingstraße, am besten verbunden mit der Ausweisung als Fahrradstraße und die Umgestaltung der Einmündung der Bassermannstraße in die Renzstraße erfordern.

5. Vorschlag des ADFC

Die Verwaltung führt als Argument gegen eine Rampe an, dass der Bau der Rampe durch die Auskränkung in den Böschungsbereich den optischen Eindruck der Brücke und des Flusstales beeinträchtigt.

Der ADFC schlägt vor, die 2,50 m breite barrierefreie Verbindung nördlich der Treppe anzusetzen, diese so bald als möglich über den Weg auf dem Neckardamm zu verschwenken und dann in einer Linie auf dem Neckardamm zu führen. Dabei sollte der Abstand zu den Bäumen auf ein Minimum beschränkt werden, um eine möglichst hohe Breite der verbleibenden Verkehrsfläche zu erreichen.



Der ADFC vermag dem Argument, das Design bestimme die Funktion nicht zu folgen, weil dies in letzter Konsequenz hieße, man bevorzuge den Bau nutzloser Bauwerke, solange sie nur schön sind.

Schon an den Schieberinnen der Treppen auf den beiden Seiten der Brücke wird deutlich, dass die neue Schiebehilfe auf der Unterstromseite in der Gebrauchstauglichkeit gegenüber der alten Schieberinne auf der Oberstromseite deutlich abfällt.

ADFC Mannheim

(Dr. Gerd Hüttmann)

Anlage

