

Die Brücke bleibt ein Nadelöhr

Städteausschuss Mainz-Wiesbaden befasst sich mit der Verkehrslage am Kasteler Brückenkopf

Von Wolfgang Wenzel

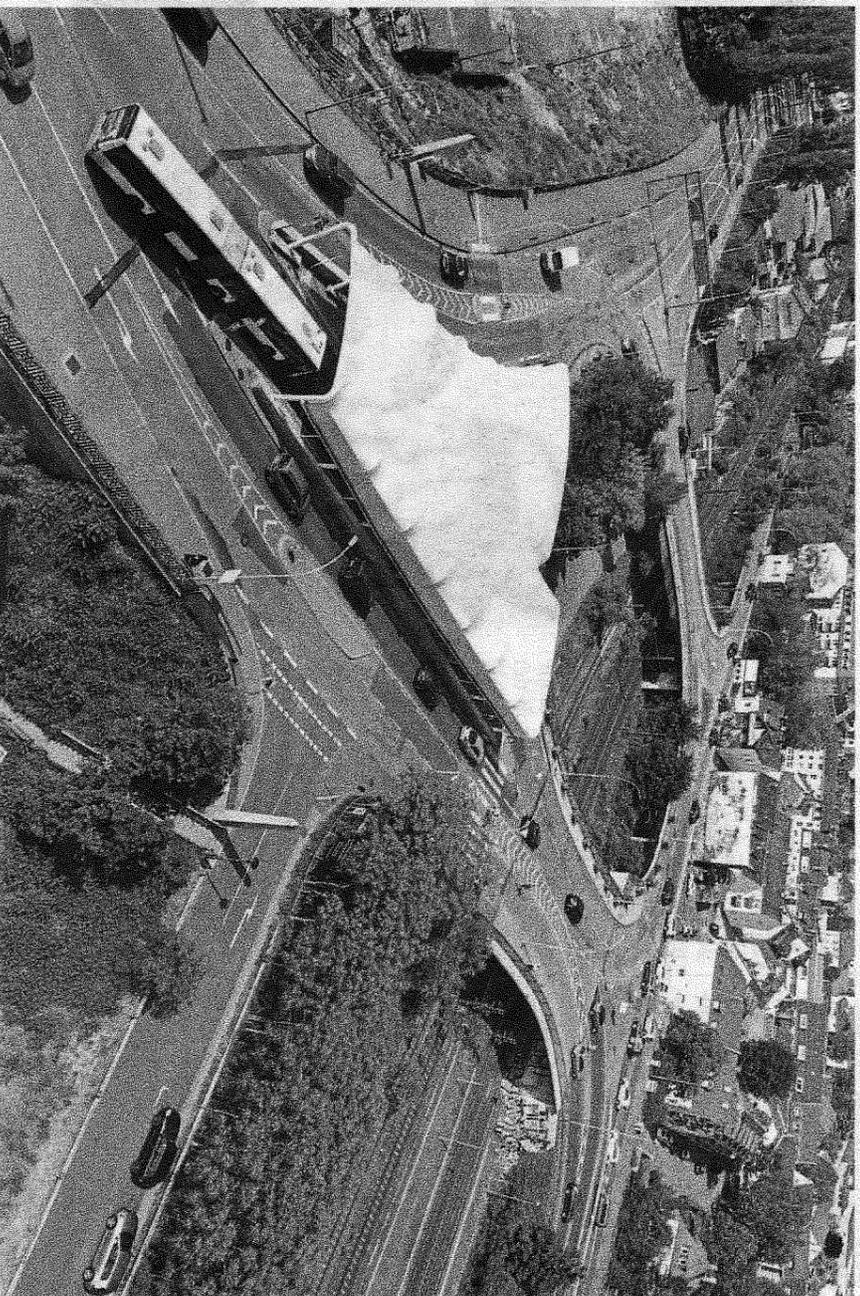
KASTEL. Auf dem Hochkreisel wird es keine Verkehrsampeln geben. Die Stadt legt die Pläne beiseite, die gegen Autostaus auf der Theodor-Heuss-Brücke aus Richtung Mainz helfen sollten. Im Etat 2024/25 spiele das Projekt keine Rolle mehr, sagten Vertreter des Verkehrsdezernats.

Das Thema kam auf Drängen von Mainz bei der Sitzung des Städteausschusses zur Sprache. Gedacht war einst daran, im Kontext mit den Plänen für eine City-Bahn das Nebeneinander von Bussen, Autos und Bahnen auf dem Hochkreisel mit Ampeln zu organisieren. Nach Berechnungen hätten Ampeln rundum zu 60 bis 80 Prozent weniger Staus auf der Brücke geführt. Die Kosten für die Stadt Wiesbaden waren auf zwei Millionen Euro geschätzt worden.

Eine Fußgängerampel gegen den ewigen Stau?

Nach dem Aus für die City-Bahn kam die Idee auf, es bei einer Fußgängerampel an einer Engstelle am Busterminal zu belassen. Dort fädeln sich die Autos auf den Hochkreisel ein. Die Staus wurden Fußgängern angelastet. Sie sollten an der Ampel geordnet die Straße zum Terminal überqueren, ohne den Autoverkehr zu stören. Zuletzt sei das Projekt für den Etat 2021 angemeldet, aber nicht berücksichtigt worden. Jetzt werde es nicht mehr aufgeführt.

Mainzer Vertreter forderten die Stadt Wiesbaden auf, das Thema erneut anzugehen. Nicht Staus sollten beide Städte miteinander verbinden, sondern ein fließender Auto- und Busverkehr. Das läge besonders im Interesse des Nahver-



Die Bushaltestelle am Hochkreisel ist ein wichtiger Umsteigepunkt – und ziemlich unbeliebt.

Archivfoto: Harald Kaster

kehrs. Für Busse gebe es keine Alternativen zur Theodor-Heuss-Brücke. Die Mainzer hätten eine Route über die Schiersteiner Brücke getestet. Das habe jedoch nicht funktioniert. Der Wiesbadener Stadtverordnete Martin Kraft (Grüne) fragte, ob eine Lösung ohne Ampeln denkbar wäre. Es sei verständlich, dass die Situation dem Nahverkehr Schmerzen bereite. In diesem Fall müssten die Fahrbahnen anders aufgeteilt und Verkehrsinseln eingezogen werden. Auch eine Lösung ohne Ampeln könne zu Verbesserungen führen. Fraglich sei, ob sie weniger koste, erwiderte ein Vertreter der Stadt.

Er bezweifle, dass die Situation durch eine Fußgängerampel besser geworden wäre, sagte der Wiesbadener Stadverordnete Hartmut Bohrer (Linke). Mechthild Coigne (Linke, Wiesbaden) forderte eine gesamtverkehrliche Betrachtung ohne Ampel. Der Radverkehr dürfe nicht ausgeblendet bleiben. Neben Fußgängern nutzen auch Radfahrer den Weg zum Busterminal. Der Wiesbadener Oberbürgermeister Gert-Uwe Mende (SPD) brach die Diskussion ab. Das Thema müsse neu behandelt werden. Kritik übten Mitglieder des Ausschusses am Zustand des Busterminals auf dem Hochkreisel. Er sei das Entree der

Stadt, spote aber jeder Beschreibung, sagte Mechthild Coigne (Linke). Die Sauberkeit lasse zu wünschen übrig. Es fehlten Sitzmöglichkeiten für die Wartenden und eine wirksame Abschränkung vor Lärm und Abgasen. Die Träger des Stahlbaus wiesen Roststellen auf. Täglich würde das Terminal von 30.000 Menschen aufgesucht. Beide Städte hätten Arbeitsteilung vereinbart: Die Mainzer Mobilität sei für die Reinigung zuständig, die Stadt Wiesbaden für die Mülltrennung und Sitzbänke. Beide müssten etwas unternehmen, um das Entree Kastels freundlicher zu gestalten. Wer dort stehen müsse, überlege sich, ob er

doch lieber den Führerschein machen solle. Mainzer Vertreter sprachen in der Diskussion im Hinblick auf die Bustration von einer kommunalen Aufgabe. Der Stadtverordnete Christian Hill (Pro Auto) nannte das Busterminal einen „absoluten Unort“. Dort halte sich niemand gerne auf. Es stinke und sei dreckig, das Terminal sei die ekelhafteste Haltestelle im Stadtgebiet. Die Bürger, die dort auf den Bus warteten, täten ihm leid. Es sei unverständlich, dass nichts geschähe. OB Mende lehnte es ab, das Thema zu vertiefen. Die Dinge seien geregelt, der Städteausschuss sei nicht zuständig.