

# MÖNCHENGLADBACHER STADTPOST

## SEUCHE

Es gibt Hinweise auf Bienenpest-Sporen. Seite C 2

## WIEDERERÖFFNUNG

Café Extrablatt trotz der Krise. Seite C 3

RHEINISCHE POST MÖNCHENGLADBACHS GRÖSSTE ZEITUNG

## Ein Radschnellweg quer durch die City

Auf sechs Kilometern soll vom Hauptbahnhof bis nach Willich ein Radschnellweg entstehen. Die Kosten liegen bei sechs Millionen Euro.

VON ANDREAS GRUHN

**MÖNCHENGLADBACH** Auf einer Schnellfahrpiste mit dem Fahrrad auf 17 Kilometern, davon sechs auf Mönchengladbacher Stadtgebiet, nach Krefeld fahren – das soll bald Realität werden. Jedenfalls kommt eine Machbarkeitsstudie der beteiligten Kommunen Mönchengladbach, Willich und Krefeld zu dem Schluss: Das geht. Und wird auch noch gefördert vom Land.

Seit Jahren wird über diese Schnellverbindung gesprochen, nun gab es erstmals Details in Form einer Machbarkeitsstudie. Die Autoren der Studie haben für Mönchengladbach drei mögliche Streckenführungen untersucht und sich auf einen Favoriten festgelegt: Von der Stadtgrenze zu Willich im Norden geht es über eine alte Bahntrasse und einen heutigen Wirtschaftsweg Richtung Süden bis zum Nordring. Von dort aus geht es weiter den Nordring entlang bis zur Engelblecker Straße. Dort knickt diese Schnellroute dann ab und führt entlang der Engelblecker Straße und der Alsstraße bis zur Hindenburgstraße. Über die Heinrich-Sturm-Straße wird dann die Rückseite des Hauptbahnhofs erreicht – der Radschnellweg soll dann an der Radstation enden. Diese Schnellverbindung wäre dann gut 5,9 Kilometer lang. „Auf 99 Prozent dieser Strecke ist es möglich, den geforderten Ausbaustandard für eine Radschnellverbindung zu erreichen“, sagt Stefanie Milde vom beauftragten Planungsbüro „Berg und Partner“.

Das bedeutet: 706 Meter dieser Verbindung sind als Fahrradstraße eingeplant, das betrifft die Heinrich-Sturm-Straße zwischen Hindenburgstraße und Platz der Republik. Und auf 5180 Metern wird ein Zweirichtungsradsweg mit einer Gesamtbreite von vier Metern eingeplant. Außerdem verlangt das Land einen 2,50 Meter breiten Fußweg. Am Nordring zum Beispiel ist beides direkt nebeneinander nicht möglich, aber eben auf beiden Seiten der Straße. Auf der Alsstraße ab der Kreuzung Künkelstraße ist dann eine „Realisierung im Straßenraum“ vorgesehen. Autofahrer



So sieht der Radschnellweg RS1 in Mülheim aus, und so könnte er auch in Mönchengladbach aussehen.

FOTO: BIERWALD/VM

müssen dort Platz abgeben. Die Alternative Eickener Straße scheidet für die Plaber aus, dort sei kein Radschnellweg-Standard zu erreichen. Die kalkulierten Gesamtkosten für diesen Ausbau liegen bei 6,1 Millionen Euro. Sorgen, dass eine solche Schnellverbindung zu wenig genutzt werden könnte, haben die Planer nicht. Auch wenn nicht gleich jeder bis nach Krefeld fährt, so geht die Studie je nach Abschnitt von zwischen 2000 bis 3000 Nutzern am Tag aus. Einzig der Abschnitt am Nordring liegt mit etwa 1600 Fahrradfahrern am Tag unter dieser Marke. „Die Strecke ist so nicht in Stein gemeißelt“, sagte Planerin Stefanie Milde. „Aber selbst bei Änderungen ist diese Strecke förderfähig.“ Bei den nächsten Schritten sollen auch die Bürger beteiligt werden.

Die Planer haben aber auch eine zweite Variante untersucht, nämlich eine Streckenführung vom Nordring, Hovener Kamp und Woltershof über einen alten Bahndamm zur Peter-Nonnenmühlen-Allee und von dort über die Viersener Straße stadteinwärts. Zwar funktioniert das nicht als Radschnellweg, weil der Bahndamm zu schmal für Radweg und Gehweg ist. Aber dafür würde ihn die Stadt gerne als

### INFO

#### Was muss ein Radschnellweg bieten?

**Platz** Vier Meter Breite mindestens für die beiden Fahrtrichtungen, dazu ein 2,50 Meter breiter Gehweg und bauliche Trennungen von der Straße. Markierungen sind grün, innerorts sind die Strecken beleuchtet.

**Verkehrsaufkommen** Mindestens 2000 Radfahrer am Tag.

**Vorfahrt** An möglichst wenigen Stellen sollen Fahrradfahrer anhalten müssen. Die Zeitverluste durch Anhalten und Warten sollen minimiert werden, sodass mindestens eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde erreicht werden kann.

einen Premiumradweg ausbauen, wie aus der Studie hervorgeht. Auch dies sei förderfähig. Dazu gehört auch der Umbau der Brücke auf der Betrather Straße über der Hermann-Piecq-Anlage. Ein großer Teil der insgesamt 3,6 Kilometer langen Strecke soll als Fahrradstraße ausgewiesen werden, unter anderem auf

### KOMMENTAR

## Wirkliche Verbesserungen für den Radverkehr

Die Versprechen der Stadt, den Radverkehr fördern zu wollen, waren groß. Bisher ist dies größtenteils nur auf dem Papier in Form eines Masterplans Nahmobilität Realität geworden, sieht man einmal von der Blauen Route, ein paar Abstellanlagen für Fahrräder und der Radstation am Bahnhof ab. Mit den konkreten Planungen für den Radschnellweg, einen Premiumradweg und übrigens auch noch weiteren ähnlichen Verbindungen im Westen Mönchengladbachs wird nun erstmals etwas in die Diskussion gebracht, was am Ende wirklich Ver-

der Peter-Nonnenmühlen-Allee. Für die Umbauten vor allem auf der ehemaligen Bahntrasse werden dennoch Kosten in Höhe von 2,6 Millionen Euro kalkuliert, die die Planer als förderfähig ansehen.

Die Fahrrad-Lobbyisten des **ADFC** sind zufrieden mit den Planungen. „Wir finden die Projekte im Grun-

besserungen für den Radverkehr bedeuten würde. Nicht, dass jetzt alle Gladbacher plötzlich anfangen hektisch bis nach Krefeld zu strampeln. Aber eine innerstädtische „Rad-Autobahn“ und ein weiterer Premium-Radweg würden einen deutlichen Zugewinn an Qualität für den Zweirad-Verkehr in der Stadt bringen. Das bedeutet auch, dass Autofahrer verzichten müssen, wenn Fahrradstraßen eingerichtet werden. Wer sich keine Gegner schaffen will, muss Anwohner früh einbinden.

**andreas.gruhn@rheinische-post.de**

de sehr gut“, sag Vorstandsmitglied Thomas Claßen. „Die Führung des Radschnellwegs ist so denkbar, auch wenn wir sie noch nicht im Detail geprüft haben.“ Die Hohenzollernstraße, die zeitweise auch mal ins Gespräch gebracht worden war, ist in den Untersuchungen durchs Raster gefallen.