

Die Flachglas- trasse kann kommen

Am 13.7.2015 erhielt die Bahn AG die Genehmigung zur Stilllegung der Flachglas-trasse vom Gasometer Oberhausen über Bottrop in den Gladbecker Norden. Damit ist die Voraussetzung geschaffen, die Trasse in einen attraktiven Radweg umzubauen, wie es der ADFC von Oberhausen und Gladbeck 2014 den drei Stadtoberhäuptern und dem RVR vorgeschlagen hat.

Sämtliche Stadtverwaltungen und Frau Geiß-Netthöfel vom RVR hatten sich seinerzeit für die Idee offen gezeigt. In nächster Zeit wird der ADFC daher die Verantwortlichen darum bitten, das Projekt in Angriff zu nehmen. Bleibt zu hoffen, dass die Flachglasstrecke dann auch Bestandteil des Zielkonzeptes „regionales Radwegnetz Ruhr“ wird.

vb

Flachglasstrasse



Verkehrsbe- ruhigter Rad- schnellweg Ruhr

Zwischen Essen und Duisburg wird die Trasse der ehemaligen Rheinischen Bahn als Radschnellweg für das Ruhrgebiet ausgebaut (Die RiP hat mehrfach darüber berichtet). Der geplante Radschnellweg Ruhr ist eine der größten Veränderungen in unserer Region. Der Regionalverband Ruhr ist in Zusammenarbeit mit den Städten aktiv bei der Umsetzung dieses großen Plans. In Essen kann ein erster fertiggestellter Abschnitt bereits besichtigt und befahren werden. Ende November wird der nächste Abschnitt von der Essener Stadtgrenze bis zum Mülheimer Hauptbahnhof fertiggestellt werden.

Für den angrenzenden Bereich der Mülheimer Innenstadt gibt es eine konkrete Planung. Die auf einem Damm und auf Bogenbrücken liegende Strecke soll hier allerdings zu einer Flaniermeile mit Aufenthaltscharakter ausgebaut werden. Radfahrer will man ausdrücklich ausbremsen: „Der Radschnellweg hört am Hauptbahnhof auf. Die exzellente Lage auf dem Viadukt soll im Bereich der Innenstadt Promenadencharakter erhalten. Man soll dort auch verweilen und den Ausblick in die Stadt genießen können“, so die Meinung aus dem Planungsamt. Die Hochpromenade dürfe „kein Weg zum Durchbrettern“ werden.

Dies zeigt mal wieder sehr deutlich, dass Radverkehr nicht als gleichberechtigter Verkehr angesehen wird. Wie in den Plänen klar ersichtlich ist, handelt es sich auf dem Damm und dem Viadukt nicht mehr um einen Radweg, sondern um eine Fuß-



Von der Stadt favorisierter Entwurf. Grafik: Stadt Mülheim

gängerpromenade. Auch wenn es eine Ausweisung als gemeinsamer Rad- und Fußweg geben soll: Radfahren wird dort nicht gut möglich sein. Auf den Fotos in der Presse findet Radverkehr daher ganz folgerichtig auch gar nicht erst statt.

Das Konzept des Radschnellwegs Ruhr wird hier ad absurdum geführt, denn das sieht einen durchgehenden reinen Radweg vor. Grund für die Unterbrechung des RS1 in Mülheim ist die Finanzierung des Weges aus der Städtebauführung. Für dieses Konzept darf es auch keine Fördermittel für einen Radschnellweg geben, die eben ausdrücklich für die Finanzierung eines Radschnellwegs und nicht für eine Mogelpackung vorgesehen sind.

Wann es über die Ruhrbrücke, den Müga-Viadukt und die Bergstraße geht, darüber ist bisher noch keine Entscheidung gefallen. Apropos MÜGA: Schon bei der Lan-

Dieser Bereich auf dem Viadukt soll zur Promenade mit Blick auf den Rathausplatz umgebaut werden.

Fotos: Michael Kleine-Möllhoff



desgartenschau vor 23 Jahren finanzierte Mülheim Wege mit Radverkehrsfördergeldern und wollte diese auch nach Ausstellungsende zunächst dauerhaft NICHT für den Radverkehr freigeben!HF

Vom Radverkehr lernen

Die marode Autobahnbrücke der A40 in Duisburg wird in einigen Jahren von einem Neubau ersetzt. Die neue Autobahnbrücke wird ein städtebauliches Juwel. Wie aus gut unterrichteten Kreisen zu erfahren war, ist eine Finanzierung aus Städtebaufördergeldern möglich. Aus diesem Grund wird hier ein völlig neues Konzept mit internationalem Vorbildcharakter umgesetzt.

Wegen der herausragenden Lage am Rhein bietet sich der Ausbau zum Aussichtspunkt mit Aufenthaltsqualität und als Promenade geradezu an. „Man soll dort auch verweilen und den Ausblick auf den Rhein genießen können“ sagt dazu ein hochrangiger Planungsamtsmitarbeiter. Dazu werden die vier Fahrspuren auf eine reduziert. Der Systembruch von der Autobahn zum verkehrsberuhigten Bereich soll auch dem Autofahrer mehr Lebensqualität bringen. Schrägparkplätze auf der Brücke auch für Brummifahrer bieten viel Platz und bringen ein perfektes Pausengefühl. Vielfältige Sitzmöglichkeiten, großzügige Regenschutzdächer und eine Bepflanzung sorgen für einen Rastplatz der Superlative. Rasen wird im Bereich der Brücke natürlich nicht erlaubt. Die vorhan-

den Blitzer werden auf die zukünftig erlaubte Schrittgeschwindigkeit eingestellt. Ab 10 km/h wird es für Raser schon teuer. Da die neuen Brücken breiter als die bisherigen ausfallen, müssen auch die Anschlussstücke auf beiden Rheinseiten angepasst werden. Dieser Weiterbau ist derzeit aber noch nicht gesichert und wird wohl noch länger auf sich warten lassen.

Erste Konzeptumsetzung in Mülheim

Das Konzept des Systembruchs soll zuerst in Mülheim an der Ruhr im Rahmen der Förderung des Radverkehrs umgesetzt werden. Der zukünftige Radschnellweg Ruhr wird im Bereich der Innenstadt zur Promenade ausgebaut. Es soll durch die quer zur Fahrtrichtung angeordneten, sich verdichtenden Belagsstreifen automatisch ein langsames und damit achtsames Befahren erreicht werden und so der Schwerpunkt eines schnellen Radwegs zugunsten einer Aufenthaltsfunktion verschoben werden. Die sich ergebenden unterschiedlichen Ansprüche an die Trasse – einerseits die schnelle Radverbindung zu ermögli-

chen und andererseits räumlich eng verknüpfte Aufenthaltsflächen zu schaffen – sollen mit dem neu zu bauenden Abschnitt möglichst konfliktfrei gelöst werden. Der Weiterbau Richtung Westen bleibt weiterhin ein Ziel für spätere Jahre.

Kommentar: Sicher gibt es in den Innenstädten der Metropole Ruhr vielfältige Ansprüche an den vorhandenen Platz. Die seit Jahren brachliegende Fläche der Rheinischen Bahn aber im Zuge einer Radschnellwegplanung zu einer Promenade auszubauen, ist eine absolute Ignoranz des Radverkehrs. 100 Kilometer quer durch die Metropole Ruhr, aber in Mülheim ist Schluss mit Radverkehr. Statt vier Metern Radwegbreite bleiben noch 3,80 Meter Mischfläche. Die Alternativplanung eines anderen Planerbüros sah zumindest noch 4,50 Meter Breite vor. Eigene Verkehrsflächen für Radfahrer sind in Mülheim wohl unvorstellbar. Radfahren ist Freizeitvergnügen und hat mit Verkehr nichts zu tun. Obwohl wenige Meter entfernt gerade eine neue Promenade an der Ruhr gebaut wurde, muss hier noch eine weitere her.

Michael Kleine-Möllhoff

Der unterlegene Alternativentwurf sieht nur an den Rändern Bänke und Pflanzen vor.

