

RAD **im Pott**


Frühjahr 2018

Fahrradzeitschrift für Duisburg, Essen, Gladbeck, Mülheim und Oberhausen

- **Essener Planungen blockieren den Radschnellweg**
- **Schokofahrt**



**Als ADFC-Mitglied
finden Sie hier Ihren
Adressaufkleber**

 **adfc**
Duisburg, Essen,
Gladbeck, Mülheim,
Oberhausen



A40-Brücke

Es ist hinlänglich bekannt, dass die Brücke der A40 über den Rhein neu gebaut werden muss. Geplant ist eine zweiteilige Brücke von fast 70 m Breite mit jeweils vier breiten Fahrstreifen plus Standspur in jede Fahrtrichtung für den Autobahnverkehr. Wie bisher soll aber wieder ein nur ca. 2,7 m breiter Radweg an die südliche Brücke dem Radverkehr in beide Richtungen dienen.

Diese Planung kann nicht überzeugen, denn es gibt eine Vielzahl von Gründen, die für einen deutlich breiteren Radweg sprechen:

Der Nationale-Radverkehrsplan 2020 (NRVP) sieht an vielen Stellen vor, das Radfahren zu fördern. Dieses Ziel ist nur mit guter Infrastruktur für den Radverkehr möglich. Dies ist unzweifelhaft aus den bekannten Fahrrad-Städten wie Kopenhagen, Amsterdam, Chicago usw. zu erkennen.

Der NRVP, der vom Bundes-Verkehrsministerium erstellt wird, sieht zudem vor, dass auch der Lastenverkehr in den Städten in großem Umfang auf das Fahrrad übertragen

werden soll. Dazu sollen vor allem Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger dienen. Sowohl die Anhänger als auch die Lastenräder haben meist Breiten von mindestens 70-90 cm - im Einzelfall auch deutlich mehr. Bei 2,70 m Breite des Radweges und zwei 90 cm breiten Gefährten, bleiben rechts neben jedem Gefährten und zwischen beiden Gefährten gerade einmal 30 cm Platz. Das ist eindeutig zu wenig und sehr gefährlich. - Übrigens sind auch viele Lenker heute 70 cm breit oder auch mehr. Auch das wird eng!

Das Gesetz (VwV-StVO) sieht derzeit eine Mindestbreite von 2,70 m als Mindestbreite für gegenläufige Radwege vor. Für Autobahnen gilt, dass sie mindestens zwei Fahrstreifen in jede Fahrtrichtung haben. Autos wird also der doppelte Platz eingeräumt, als gesetzlich mindestens notwendig. Für Räder gilt aber ein anderer Maßstab, obwohl die Brücke für Auto und Rad eine wichtige Achse darstellt. Das ist weder in Einklang zu bringen mit dem NRVP noch mit der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, das seit 2010 die Verkehre von Autos und Fahrrädern gleichgestellt hat. Eine Ungleichbehandlung, die keiner sachlichen Begründung zugänglich ist.

Für die Brücke werden knapp 800 Mio. € kalkuliert. Die Verbreiterung des geplanten Radweges auf 4 m oder das Anhängen eines Stahlgestells für eine weitere Radtrasse dürften kaum mehr als 1-2 Mio. € kosten. Wir reden also über einen Mehrkostenanteil im Promillebereich, sodass die Kostenfrage kaum als Argument gegen einen vernünftigen Radweg dienen kann.

Das Verkehrsministerium argumentiert, dass nur der bisherige Zustand der Radwege bei der neuen Brücke zu verbauen ist. Wenn der Radweg breiter werden soll, müsste dies die Stadt Duisburg bezahlen. Diese Argumentation erscheint absurd, denn entweder möchte der Verkehrsminister mehr Radverkehr (das schreibt er ja



in seinen NRVP) oder er möchte ihn nicht. Dann rühmt sich der Bund, 150 Mio. € pro Jahr mehr für den Radverkehr auszugeben, verweist aber bei einem verhältnismäßig kleinen Betrag auf die Stadt als Kostenträger. Wohl wissend, dass die unter Haushaltsaufsicht stehende Stadt Duisburg diese Kosten nicht tragen kann und darf. Dabei sind die geplanten 150 Mio. € wohlweislich nur für den Radverkehr bei Bundes- und Bundeswasserstraßen, also unter anderem auch bei Autobahnen zu verwenden. Offensichtlich nimmt das Verkehrsministerium den eigenen NRVP nicht ernst. Die Brücke soll für mindestens 50-100 Jahre gebaut werden. Es ist aber geplant, die Mindestbreite von Radwegen in Kürze von 2,70 m auf 3 m zu erhöhen. Natürlich gilt das jetzt noch nicht, aber es ist doch absehbar, dass der jetzt zu bauende Radweg einen Großteil seiner Nutzungsdauer hinter

der selbst gesteckten gesetzlichen Mindestbreite zurückbleiben wird. Auch das ist absurd und stellt ein Zurückziehen auf Prinzipien dar, ohne die Zukunft im Auge zu behalten. Dies gilt umso mehr, als bei der Inbetriebnahme der Brücke voraussichtlich schon eine Mindestbreite von 3 m gilt, also bei der Inbetriebnahme die Brücke wohl hinter den gesetzlichen Vorgaben zurück bleibt. Nur beim Radweg, wohlgermerkt! Der Radweg ist eine wichtige innerstädtische Verbindung, der die beiden Stadtgebiete an beiden Rheinseiten miteinander verbindet. Die nächsten Rheinquerungen bedeuten Umwege von mindestens 7,5 km. Wir haben an einem verregneten und kal-

ten Januartag in einer Stunde gut 15 Radler gezählt. Mopedfahrer kommen noch hinzu und Fußgänger auch. 100-200 Radler an einem kalten verregneten Tag bedeuten aber auch, wie wichtig diese Strecke ist. Zur wärmeren Jahreszeit wird sich diese Zahl vervielfachen.

Außerdem müssen wir der Tatsache ins Auge sehen, dass die Gesellschaft stark altert. E-Scooter und Rollstühle werden mehr werden. Auch hier sind Konflikte vorprogrammiert.

Es gibt noch mehr Argumente, aber dafür reicht der Platz hier nicht aus. Wir haben am 12. Januar eine Presseaktion gestartet, um auf die Fehlplanung hinzuweisen. Wir werden nicht locker lassen, sondern mit den Verantwortlichen der Stadt Duisburg versuchen, doch noch eine sinnvollere Planung und Ausführung zu ermöglichen.

Wolfgang Voßkamp

FAHRRÄDER FÜR JEDES ALTER



fahrradhaus
hardacker 
seit 1933 - Tradition in Bewegung

Wanheimer Str. 625 | 47249 Duisburg | Tel: 0203/701477
www.fahrradhaus-hardacker.de