

Neue Remberg-Brücke frei - Teil des Hoesch-Hafenbahn-Radweges eröffnet

Schüren, Hörde. Die Remberg-Brücke, die die Dortmunder Stadtbezirke Hörde und Aplerbeck verbindet, ist wieder frei. Einen Grund zur Freude gibt es auch für Radfahrer.

Von Britta Linnhoff

Das lange Warten hat ein Ende: Die neue Brücke „Am Remberg“, unmittelbar an der B236 gelegen, ist wieder frei. Nach vielen Verzögerungen war es am Dienstagvormittag (31.7.) endlich so weit: Gemeinsam räumten die Verantwortlichen die Absperrbänke endgültig beiseite.

Wie viel das Ende dieser Baustelle im Dortmunder Süden vielen Menschen bedeutet, konnte man an der Resonanz bei der offiziellen Übergabe der neuen Brücke beobachten. An die 50 Gäste, darunter viele Anwohnerinnen und Anwohner, tummelten sich am Bauwerk. Darunter die beiden Bezirksbürgermeister aus Hörde und Aplerbeck: Michael Depenbrock und Jan Gravert.

Als die ersten Fahrzeuge tatsächlich fuhren, gab es in den Autos ungläubige Gesichter, sich vor Freude ballende Fäuste und ein kleines Hupkonzert. Die Gäste der Eröffnungsfeier standen Spalier.

Der Bau war eine Herausforderung, mit spektakulären Momenten – wie zum Beispiel dem Einhub der vier Fertigteilträger im Juni 2023 – und leider auch unliebsamen Überraschungen. Das machten am Dienstag alle Verantwortlichen vor Ort noch einmal deutlich.

Neben den Einschränkungen durch Lieferschwierigkeiten beim Material (mal fehlte es an Schotter, mal an Beton), Personalausfällen bei den beauftragten Baufirmen und Dauerregen war es auch „Schacht Carl“, der vieles verzögerte: 50 Meter tief, vier Meter breit – ein Relikt aus Bergbauzeiten. Obendrein war der Schacht seinerzeit nicht richtig verfüllt worden.

Daher, das betonte Tiefbauamtsleiterin Sylvia Uehlen Dahl, hätte die Gefahr bestanden, dass sich ein riesiger Trichter im Bereich der B236-Abfahrt hätte bilden können. Die aufwändigen Verfüllarbeiten dauerten mehrere Wochen. „Das alles hat viel Zeit gekostet“, sagte Sylvia Uehlen Dahl. Oben an der Baustelle könne man beim Verfüllen eben nur „alles so lange laufen lassen, bis der Schacht bis oben voll ist“, fügte Thomas Popa, zuständiger Projektleiter im Tiefbauamt, hinzu. Arbeiten wie das



Am Mittwoch (31. Juli) war es endlich so weit: Die neue Brücke „Am Remberg“ wurde für den Verkehr freigegeben.

FOTO BRITTA LINNHOF



Von Anwohnern animiert, bog dieser Fahrer als erstes Fahrzeug von der B236 wieder nach rechts auf die neue Brücke ab. Die Insassen waren überrascht und sehr erfreut.

FOTO BRITTA LINNHOF

Verfüllen seien oft für die Anwohner nicht sichtbar gewesen, und so manchmal der Eindruck entstanden, hier werde nicht gearbeitet, erinnerte sich der Bauleiter. Er habe so manches Mal mit Anwohnern gesprochen und immer festgestellt: „Wenn man den Menschen erklärt, warum, dann haben sie Verständnis gezeigt.“

Der Neubau der Brücke „Am Remberg“ war alternativlos. Das machte Tiefbauamtsleiterin Sylvia Uehlen Dahl bei der Eröffnung nochmals deutlich. Die alte Brücke – gebaut in den späten 1960er-Jahren – sei eigentlich als Provisorium gedacht gewesen, für acht bis zehn Jahre. Zu reparieren sei da letztlich gar nichts mehr gewesen, man hätte im Sinne der Si-

cherheit nur sperren können, auch Gehwege. Problem außerdem: Alles sei viel zu schmal gewesen und das Bauwerk nur noch für Lkw bis 30 Tonnen zugelassen, weil die alten Widerlager den Belastungen nicht mehr standgehalten hätten.

Die neue Brücke bietet nun mehr Platz für alle: eine Fahrbahnbreite von je 3,25 Metern sowie zu beiden Seiten kombinierte Fuß- und Radwege mit einer Breite von jeweils drei Metern. Die Brücke kann problemlos Schwerverkehr aufnehmen; für alle Anliegerinnen und Anlieger im benachbarten Gewerbegebiet ein Traum.

Hoesch-Hafenbahn-Radweg

Auch für Radfahrerinnen und Radfahrer gab es am 31. Juli

richtig gute Nachrichten: Nicht nur, weil jetzt auch für sie auf der Remberg-Brücke viel Platz ist, sondern auch, weil parallel der erste Abschnitt des Hoesch-Hafenbahn-Radweges freigegeben wurde. Viele der Gäste waren mit dem Rad gekommen und drehten gleich eine Runde.

Die erste Trasse mit einer Länge von 1,2 Kilometern verläuft vom Phoenix-See bis zur Querung mit der Max-Eyth-Straße. Insgesamt baut der Regionalverband Ruhr (RVR) in mehreren Etappen einen 7,3 Kilometer langen Rad- und Wanderweg auf der ehemaligen Bahntrasse vom Phoenix-See im Süden bis zur Westfalenhütte im Norden.

Tauglich für den „Alltagsradverkehr“ soll der asphalt-

tierte Weg sein. Er ist vier Meter breit und durch ein 50 Zentimeter breiten Schotterstreifen links und rechts eingefasst. Später soll es auch eine Beleuchtung für den Radweg geben, das versicherten Stadt Dortmund und RVR beim Ortstermin. Für die entscheidende Infrastruktur sei gesorgt und es gebe auch den politischen Beschluss.

Barrierefrei

Angebunden ist der Radweg an die Kohlensiepenstraße und die Max-Eyth-Straße – und zwar niveaugleich, also ohne große Steigungen oder Neigungen. Die rund 100 Meter lange Rampe direkt an der Remberg-Brücke überbrückt – barrierefrei – einen Höhenunterschied von etwa fünf Metern. Die Rampe ist fertig gebaut, allerdings aktuell noch nicht freigegeben: Was noch fehlt, ist das Geländer. Das soll in etwa einem Monat stehen.

Die Kosten für Planung und Bau des Radweges belaufen sich auf rund 750.000 Euro. Das Land NRW übernimmt 80 Prozent im Rahmen des Regionalen Wirtschaftsförderungsprogramms. Den Rest finanziert der Regionalverband Ruhr.

Die weiteren zwei Teilstrecken des Radweges, die noch zum ersten Bauabschnitt gehören, sollen voraussichtlich 2024 und 2025 realisiert werden. Der zweite Bauabschnitt ist in Planung.