

Wieder Verzögerung bei Gartenstadt-Radweg

Dortmund. Ein erstes Teilstück des Hoesch-Hafenbahn-Wegs ist eröffnet. Aktuell wird zwischen Gartenstadt und Körne gearbeitet. Doch der Weiterbau rückt in weite Ferne.

Von Oliver Volmerich

Die gute Nachricht vorweg: Es wird fleißig gebaut am Hoesch-Hafenbahn-Weg durch die Gartenstadt, der wahlweise auch als Gartenstadt-Radweg in Dortmund bekannt ist. Aktuell werden zwischen Im Defdahl und Am Zehnthof Gräben ausgehoben und Leerrohre für eine spätere Beleuchtung des Radwegs verlegt.

Der neu angelegte Rad- und Fußweg soll über eine Länge von knapp 5,4 Kilometern auf der Trasse der früheren Hoeschbahn vom Phoenix-See quer durch die Gartenstadt und Körne bis zur Westfalenhütte führen. Gebaut wird aktuell am zweiten Teilstück des ersten Bauabschnitts, der insgesamt 3,9 Kilometer lang ist und an der Paderborner Straße in Körne enden soll.

Und das führt geradewegs zur schlechten Nachricht. Denn der zweite Bauabschnitt des Hoesch-Hafenbahn-Wegs, der weiter in Richtung Norden führen soll, scheint sich um Jahre zu verschieben – bis ins Jahr 2032.

Verzögerungen gehören bei dem Radwege-Projekt in der Regie des Regionalverbands Ruhr (RVR) eigentlich zum Programm. 2012 wurden die ersten Pläne unter dem Titel Gartenstadt-Radweg geschmiedet. 2016 sollte der Baustart sein. Dann gab es erste Probleme mit Fördermitteln. 2018 wurde schließlich ein Förderbescheid für den ersten Bauabschnitt über 1,86 Millionen Euro bewilligt, der Baubeginn für 2018 in Aussicht gestellt. Doch aus unterschiedlichen Gründen verschob sich der Baustart immer wieder – gewissermaßen im Vierteljahres-Rhythmus. Der erste Spatenstich wurde schließlich am Nordost-Rand des Phoenix-Sees im Oktober 2023 gesetzt.

Aufgeteilt ist der erste Bauabschnitt in drei Teilabschnitte. Der erste reicht bis zur Max-Eyth-Straße in der Gartenstadt und wurde im Frühjahr 2024 vollendet. Mit dem Bau des zweiten Abschnitts wurde Mitte November 2024 begonnen. Im Sommer 2025 soll er abgeschlossen sein.

Für den dritten Teil des ersten Bauabschnitts bis zur Paderborner Straße wartet man derweil noch auf die Bewilligung der Fördermittel. Sie mussten für diesen Abschnitt extra beantragt werden, weil ein Neubau der S-Bahn-Brücke am Massener Weg nötig wurde, der vom RVR bezahlt wird. 2026 soll dann aber das Etappenziel an der Paderborner Straße erreicht sein.

Und dann ist erst einmal Schluss. Denn die Frage ist, wann es mit dem zweiten Bauabschnitt weitergeht, der bis zur Brackeler Straße führen soll. Der ist mit 1,5 Kilometern zwar deutlich kürzer als der erste, aber deutlich teurer und komplexer. Denn es müssen auch vier Brücken erneuert oder sogar neu gebaut werden – unter anderem über den Körner Hell-



Noch liegen teilweise die alten Hoeschbahn-Gleise. Doch am ersten Bauabschnitt des Gartenstadt-Radwegs laufen die Arbeiten. FOTO OLIVER VOLMERICH

Meinung

Planung für Radfahr-Projekte im Schnecken tempo nervt

Dortmund. Die Förderung des Radverkehrs haben sich Politik und Verwaltung auf die Fahnen geschrieben. Doch große Radwege-Projekte kommen nur extrem langsam voran.

Von Oliver Volmerich

Radfahrer müssen in Dortmund sehr geduldige Menschen sein – und das nicht nur wegen der aktuellen Verkehrsverhältnisse, die in weiten Teilen der Stadt alles andere als radfahrerfreundlich sind. Geduld braucht man vor allem mit Blick auf die versprochenen Verbesserungen bei den großen Radwege-Projekten.

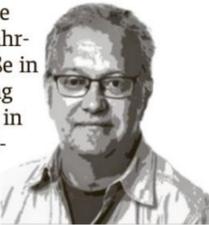
Der Radschnellweg Ruhr (RS1) ist immer noch nicht über ein wenige hundert Meter langes Teilstück im Kreuzviertel hinausgekommen. Die Freigabe des nächsten Abschnitts von ebenfalls nur wenigen hundert Metern Länge durch die Sonnenstraße soll noch voraussichtlich bis 2028 auf sich warten lassen – das wären dann sieben Jahre nach der Eröffnung des ersten Abschnitts.

Von den viel gepriesenen „Velorouten“, die bis 2030 – so die grobe Ankündigung der Verkehrsplaner – sichere Radwege aus allen Stadtteilen in die City sichern sollen, gibt es bislang nur ohnehin fertige Teilstücke wie die Fahrradstraße in der Arndtstraße oder in der Langen Reihe. Eine Strecke in Hörde

und eine neue Fahrradstraße in Richtung Westen in der Langen Straße in der Innenstadt sollen in diesem Jahr entstehen. Sie ist ebenfalls nur wenige hundert Meter lang. Wieder ein bisschen mehr Stückwerk. Und ich bin sicher, dass es bis 2030 bei einem Flickenteppich bleibt. Ein weiteres Paradebeispiel für das Schnecken tempo beim Radwege-Ausbau ist der Gartenstadt-Radweg, der inzwischen als Hoesch-Hafenbahn-Weg firmiert. Die Pläne sind 13 Jahre alt, sollten eigentlich längst vollendet sein. Doch schon mit dem ersten Bauabschnitt wurde sieben Jahre später als ursprünglich geplant begonnen. Ähnlich lang soll es nun bis zur Vervollendung des zweiten Bauabschnitts dauern: Von heute gerechnet sieben Jahre für Planung und Bau von 1500 Metern Radweg auf einer bestehenden Bahntrasse. Angesichts der bisherigen Erfahrungen mit der Verschiebung von Baumaßnahmen ist davon auszugehen, dass es noch länger dauert.

Warum? Der Bau mit neuen Brückenbauwerken ist komplex, heißt es zur Begründung für die lange Planungszeit. Aber das weiß man schon von Beginn an. Warum hat man nicht wie früher versprochen parallel geplant? Warum wurden Gutachten und vorbereitende Untersuchungen nicht schon längst in Auftrag gegeben?

Die Ausrede vom immer währenden Personalmangel – ich kann sie nicht mehr hören. Meine Geduld ist langsam am Ende und ich wundere mich, dass die Politik, die bessere Radwege versprochen hat, die immerwährenden Verzögerungen so langsam hinhimmelt.



Komfortable Radwege wie hier am Beginn des Hoesch-Hafenbahn-Wegs am Phoenix-See haben weiterhin Seltenheitswert in Dortmund. FOTO OLIVER VOLMERICH (A)

weg und die Hannöversche Straße. Außerdem müssen teilweise Ferngas- und Stickstoff-Transportleitungen umgelegt werden.

Fördermittel schon bewilligt

Bekannt ist das schon seit vielen Jahren. Was aber offensichtlich nicht dazu geführt hat, mit den Planungen entsprechend frühzeitig zu beginnen. Immerhin waren 2019 schon Fördermittel in Höhe von 6,4 Millionen Euro für den zweiten Bauabschnitt bewilligt worden. Die Planungen sollten parallel zum ersten Abschnitt vorangetrieben werden, hatte ein RVR-Sprecher damals angekündigt. Schließlich fordert der Fördermittel-Geber einen Abschluss des Bauprojekts innerhalb von 36 Monaten. Längst Schnee von gestern.

Im Februar 2022 hatte RVR-Planungsdezernent Ste-

fan Kuczera erklärt, dass es noch offen sei, wann es mit dem zweiten Bauabschnitt weitergehe. „Ich gehe davon aus, dass uns der Hoesch-Hafenbahn-Weg noch einige Jahre lang beschäftigen wird“, hatte er damals gesagt. Und

beim ersten Spatenstich im Oktober 2023 hatte der RVR-Planungschef verkündet: „Ich bin guter Dinge, dass wir dran bleiben und einen Bauabschnitt nach dem anderen verzögerungsfrei umsetzen können.“

Inzwischen gibt es einen groben Zeitplan der RVR-Planer, der unserer Redaktion vorliegt und nicht nach verzögerungsfreier Umsetzung aussieht. Demnach sollen noch bis 2027 „vorbereitende Untersuchungen“ und Abstimmungsgespräche mit der Stadt Dortmund und weiteren Beteiligten stattfinden, bis 2029 die Entwurfsplanung erarbeitet werden. In dem Jahr würde dann auch ein neuer Förderantrag gestellt und die Ausschreibung vorbereitet, 2030 die Ausführungsplanung erstellt – von einem externen Planer.

Gebaut werden soll dann 2031 und 2032. Von den ers-

ten Planungen bis zur Fertigstellung wären dann 20 Jahre vergangen.

Es handele sich bei dem Zeitplan allerdings nur um eine grobe Einschätzung, betont man beim RVR: „Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem ersten Bauabschnitt haben gezeigt, dass hierfür sowohl langwierige und detaillierte Grundlagen-Erkundungen als auch umfangreiche Planungsprozesse berücksichtigt werden müssen“, teilt ein Sprecher auf Anfrage mit.

Insbesondere stellten im zweiten Bauabschnitt insgesamt vier komplexe Brückenbauwerke „eine planerisch herausfordernde und zeitintensive Aufgabe“ dar. „Somit ist eine detaillierte Zeitplanung zum aktuellen Zeitpunkt nicht möglich, da der Fokus bei begrenzten Personalkapazitäten auf der Realisierung des ersten Bauabschnittes liegt.“