

Der folgende Artikel aus den Ruhr Nachrichten vom 17.12.2020 wird auf velocityruhr.net dokumentiert mit freundlicher Genehmigung des Medienhaus Lensing vom 29. 12. 2015. Hieraus ergibt sich kein Recht auf Verwendung in anderen digitalen Angeboten.



Die Überquerung der Straße im Defdahl durch den Gartenstadt-Radweg ist eine der Fragen, die die Verkehrsplaner noch klären müssen. Hier liegen noch die alten Schienen der Hoeschbahn. FOTO VOLMERICH

Erster Abschnitt des Gartenstadt-Radwegs: Sommer 2022 neues Zeitziel

Dortmund. Der Gartenstadt-Radweg in Dortmund zwischen Hörde und der Nordstadt kommt weiter nur langsam voran. Nun gibt es ein neues Zeitziel, wann der erste Abschnitt fertiggestellt werden soll.

Von Oliver Volmerich

Eigentlich sollten schon längst Radfahrer und Fußgänger auf der ehemaligen Hoeschbahn-Trasse quer durch die Dortmunder Gartenstadt unterwegs sein. Doch der eigentlich für 2016 geplante Baustart hat sich immer wieder verzögert. Und das setzt sich weiter fort.

Erst vor wenigen Wochen bestätigte der zuständige Regionalverband Ruhr (RVR) auf Anfrage unserer Redaktion, dass auch aus dem für diesen Herbst avisierten Baubeginn für den ersten Bauabschnitt, der über knapp 4 Kilometer vom Phoenix-See in Hörde bis zur Paderborner Straße in Körne führt, nichts wird.

Als neuer Termin wurde vom RVR Juni/Juli 2021 genannt. Man hoffe aber noch, „durch Kürzung der Planungsphase den Baubeginn möglichst vorzuziehen“, hieß es. Doch davon kann jetzt wohl nicht mehr die Rede sein. In der Sitzung der Bezirksvertretung Innenstadt-Ost nannte RVR-Planerin Ma-

ria Wagener am Dienstag (8.12.) einen aktuellen Zeitplan, der keine Hoffnung auf Beschleunigung macht.

Die abschließende Planung für den ersten Bauabschnitt des Gartenstadt-Radwegs wolle man Anfang Mai der Politik vorstellen, kündigte sie an. Zum Ende des 2. Quartals soll die Planung abgeschlossen werden.

Baubeginn solle dann im 3. Quartal sein – also frühestens im Juli. Die Fertigstellung des ersten Bauabschnitts kündigte die RVR-Planerin für den Sommer 2022 an.

Sorgen um Bürgerbeteiligung

Vor dem Baustart solle es einen „Bürger-Spaziergang“ geben, bei dem man die Planungen der Öffentlichkeit vorstellen wolle – eventuell verbunden mit dem „ersten Spatenstich“, kündigte Maria Wagener an. Damit sprach sie einen wunden Punkt an, der vor allem die Bezirksvertreter umtreibt. „Sie sollten rechtzeitig das Gespräch mit den Bürgern suchen“, mahnte SPD-Fraktionssprecherin

» (...) es gibt große Bedenken bei Anliegern, deren Grundstücke direkt an den Gartenstadt-Radweg grenzen.«

Marlies Schellbach,
SPD-Fraktionssprecherin

Marlies Schellbach. „Denn es gibt große Bedenken bei Anliegern, deren Grundstücke direkt an den Gartenstadt-Radweg grenzen.“

Während der Verlauf der Trasse selbst klar ist, gibt es vor allem um die Anschlüsse des Radwegs an das vorhandene Straßennetz viele offene Fragen. Konkrete Vorschläge eines Anwohners gibt es etwa für die drei Stellen, an denen der Gartenstadt-Radweg städtische Straßen ebenerdig überquert – etwa am Defdahl. Der Gartenstadt-Bewohner schlägt dazu in einer Eingabe an die Bezirksvertretung eine gut markierte Vorfahrtsregelung für die Radfahrer, eventuell verbunden mit einem Zebrastreifen, vor.

„Wir prüfen das sehr ernsthaft und wohlwollend“, kündigte Winfried Sagolla an, der

als städtischer Verkehrsplaner bei den Radweg-Anschlüssen mit im Boot ist. Sagolla wie Wagener machten in der Sitzung der Bezirksvertretung aber auch deutlich, dass bei der Vielzahl an Anschlüssen für den Radweg nicht alle Anwohner-Wünsche umsetzbar seien.

Förderfristen sollen verlängert werden

Eine weitere offene Frage ist der Umgang mit den Fördermitteln für den Radwegebau. Im Januar 2018 hatte die Bezirksregierung Arnsberg eine Förderung in Höhe von 1,86 Millionen Euro aus Landesmitteln für den Bau des gut 2,3 Millionen Euro teuren ersten Abschnitts bewilligt.

Die Förderung ist verbunden mit der Auflage, dass die Bauarbeiten 36 Monate nach dem Zuwendungsbescheid beendet sein müssten. Das wäre für den ersten Bauabschnitt im Januar 2021 – und ist beim Baustart erst im Sommer 2021 logischerweise nicht mehr zu schaffen.

Man stehe dazu in engem Austausch mit der Bezirksregierung und erstatte regelmäßig Bericht, berichtete Maria Wagener. Grundsätzlich sei es möglich, die Fristen um jeweils ein Jahr zu verlängern. „Da geht nichts verloren“,

versicherte die RVR-Planerin. Einen Antrag auf Fristverlängerung für die Fördermittel hat der RVR vorsorglich auch schon für den zweiten Bauabschnitt gestellt. Er führt über eine Länge von 1,5 Kilometern von Körne bis zur Brackeler Straße und fällt wegen der nötigen Brückenbauten besonders teuer aus. 6,4 Millionen Euro an Landesmitteln hatte die Bezirksregierung dafür Ende 2019 bewilligt. Sie müssten also eigentlich bis Ende 2022 verbaut sein. Auch das wird nicht zu schaffen sein. Außerdem deutet sich an, dass wohl nicht zuletzt durch den Zeitverzug die Baukosten steigen werden. War bislang immer von rund 7,5 Millionen Euro für den zweiten Bauabschnitt die Rede, sprach Maria Wagener am Mittwoch von rund 8 Millionen Euro. Für den ersten Bauabschnitt nannte sie nun 2,5 Millionen (statt bislang 2,3 Millionen) Euro.

Einen konkreten Baustart konnte die RVR-Planerin aber weder für den zweiten, noch für den dritten Bauabschnitt nennen, der mit zwei Kilometern Länge über die Brackeler Straße und das Gelände der Westfalenhütte führen – wie einst die Hoeschbahn, die die Stahlwerks-Areale in Dortmund miteinander verband.