

# Baustart für „Traum-Radweg“ nach jahrelangen Verzögerungen

DORTMUND. Das lange Warten hat ein Ende: Am Montag wurde der Spatenstich für ein langersehntes Radweg-Projekt gesetzt. Start für den Hoesch-Hafenbahn-Weg ist am Phoenix-See.

Von Oliver Volmerich

Als „Traumstraße“ kennen ältere Dortmunderinnen und Dortmunder die Bundesstraße 54 durch den Dortmunder Süden. Denn sie war Ende der 1950er Jahre als schnelle Verbindung durch viel Grün die erste richtige Schnellstraße in der Stadt und erfüllte damit einen Autofahrer-Traum. Jetzt bekommen auch die Radfahrer ihren „Traumweg“ - den „Hoesch-Hafenbahn-Weg“ als vier Meter breiten komfortablen Rad-schnellweg vom Phoenix-See durch die Gartenstadt in Richtung Norden.

Der „Traumweg“ wird allerdings nur häppchenweise Wirklichkeit. 7,3 Kilometer lang ist die gesamte Strecke zwischen Phoenix-See und Westfalenhütte, 3,9 Kilometer der erste Bauabschnitt bis zu Paderborner Straße in Körne. Am Montag (18.10.) wurde unterhalb des Kohlensiepenweg in Schüren erst einmal der symbolische erste Spatenstich für das erste, 1300 Meter lange Teilstück gesetzt, das bis zur Max-Eyth-Straße in der Gartenstadt führt.

Die Freude war gleichwohl groß. Gleich drei Bezirksbürgermeister und zahlreiche Vertreterinnen und Vertreter des Runden Tisches, die die Planungen seit Jahren begleiten, waren vor Ort. Von einem „Meilenstein“ sprach RVR-Planungsdezernent Stefan Kuczera. Der Regionalverband Ruhr plant, baut und finanziert

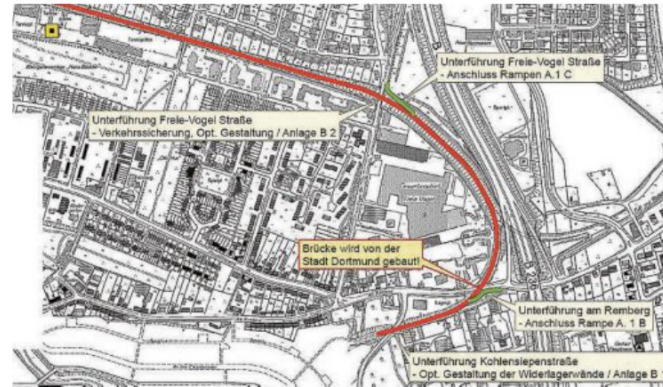


RVR-Planungsdezernent Stefan Kuczera freut sich über den Baustart für den Hoesch-Hafenbahn-Weg.

FOTO OLIVER VOLMERICH

den Hoesch-Hafenbahn-Weg, dessen Planungsgeschichte als Gartenstadt-Radweg begann - wobei das Land 80 Prozent der Gesamtkosten von 750.000 Euro für den ersten Bauabschnitt übernimmt.

„Der Hoesch-Hafenbahn-Weg ist ein wichtiger Lückenschluss in der Freizeit- und Mobilitäts-Infrastruktur der Stadt, aber er hat auch regionale Bedeutung“, sagte Kuczera. Mit Blick auf die lange Planungszeit sprach er von einer „schweren Geburt“. Denn ursprünglich sollte mit dem Umbau der ausgedienten Hoeschbahn-Trasse von Schüren quer durch die Gartenstadt und Körne begonnen werden. Doch das Projekt wurde meist im Halbjahres-Rhythmus verschoben. Immer wieder tauchten für die Planer des RVR neue Hindernisse auf -



Gartenstadt-Radweg

FOTO NICKEL, MICHAEL

von Unklarheiten um die Fördermittel über querende Gasleitungstrassen und Anschlüsse ans Dortmunder Straßennetz bis zu einer maroden Bahnbrücke.

## Drei Teilstücke bis Körne

Der erste Bauabschnitt ist noch einmal in drei Baulose aufgeteilt. Möglichst bis Ostern 2024 - abhängig vom Winterwetter - soll das erste

Teilstück bis zur Max-Eyth-Straße fertig sein. Dann soll sich bis Ende 2024 das zweite Teilstück bis zum Zehnthof folgen, 2025 der Rest bis zur Paderborner Straße.

Wichtiger Partner dabei ist die Stadt, vor allem wenn es um die Rampen und Anschlüsse ans bestehende Straßennetz geht. „Der Hoesch-Hafenbahn-Weg wird Teil der Veloroute zwi-

schen Aplerbeck und der Innenstadt und ist am Zehnthof mit der Veloroute nach Brackel verbunden“, erläuterte der städtische Verkehrsplaner Andreas Meißner. Damit werde die Strecke auch wichtiger Teil des Alltagsrouten-Netztes für den Radverkehr in Dortmund.

Abgestimmt mit dem städtischen Tiefbauamt lässt der RVR beim Bau des Hoesch-Hafenbahn-Weges zudem Leerrohre verlegen, damit später in Regie der Stadt eine Beleuchtung installiert werden kann. Darauf hofft auch Andreas Bach vom ADFC, der das Projekt ebenfalls seit Jahren begleitet. „Der Weg ist wichtig, weil die Radfahrenden abseits von Straßen unterwegs sein können und nicht ständig in Konflikt mit den Autos kommen. Das ist ganz wichtig, um mehr Leute aufs Fahrrad zu bekommen“, sagte er.

Bis wann die komplette Strecke des Hoesch-Hafenbahn-Wegs fertig ist, steht freilich noch in den Sternen. Auf eine zeitliche Perspektive für den Weiterbau nach 2025 über Körne hinaus, wollte sich RVR-Chefplaner Stefan Kuczera am Montag nicht festlegen. Es gebe viele Unwägbarkeiten - unter anderem die Personalsituation bei der Planung, stellte er fest. „Aber ich bin guter Dinge, dass wir dranbleiben und einen Bauabschnitt nach dem anderen verzögerungsfrei umsetzen können.“