

Mülheimer Straße 91
47058 Duisburg

Tel. 0203 - 77 42 11
info@adfc-duisburg.de
www.adfc-duisburg.de

Bankverbindung
+ Spendenkonto
(keine Beiträge)

Sparda-Bank West
IBAN:

DE02 3606 0591 0001 8866 96

Steuernummer
109/5973/0592

ADFC Duisburg e.V. - Mülheimer Straße 91 - 47058
Duisburg

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Herrn Bundesminister Andreas
Scheuer

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Duisburg, den
02.09.2019

—
Autobahn A59 - Duisburg

Sehr geehrter Herr Minister Scheuer,

ich melde mich als Referent für Mobilität und Verkehr des ADFC Kreisverbandes Duisburg e.V. und damit sowohl im eigenen Interesse und eigenem Namen als auch im Namen von über 1.100 Mitgliedern des Kreisverbandes Duisburg. Seit einigen Jahrzehnten gibt es in Duisburg die hier als „Nord-Süd-Achse“ bekannte A59, die für den Autoverkehr eine der wichtigsten Verkehrsachsen unserer Stadt darstellt. Im Rahmen des Ersatzes für die derzeitige „Berliner Brücke“ wurde im letzten Sommer von Straßen.NRW eine Planung im Landschaftspark Nord vorgestellt, nach der vier Möglichkeiten der Umsetzung des Brückenersatzes bestehen, von denen jetzt noch zwei als umsetzbar erscheinen. Beide beinhalten einen Brückenbau über den Hafengebiet und während die eine Möglichkeit die derzeitige Hochtrassenführung verfolgt, sieht die andere Möglichkeit eine Untertunnelung und Einhausung in den Stadtteilen Meiderich und Hamborn vor.

Die Hochtrasse trennt seit Jahren diese beiden Stadtteile und schafft Angsträume und insgesamt eine starke Zerschneidung der Stadtteile, die äußerst unschön ist. Die neue Hochtrasse soll noch einmal um drei bis vier Meter höher und um bis zu 20 m breiter ausfallen, würde also das Stadtgebiet weiter und deutlich stärker beeinträchtigen. Das ist auch aus Sicht der Radfahrenden eine äußerst wenig zufriedenstellende Alternative, da hierdurch die Routenführung und natürlich die Schönheit der Strecken deutlich beeinträchtigt wird.

Seit den 50er-Jahren des letzten Jahrhunderts wurden die Städte vor allem ausgerichtet an den Anforderungen des Autoverkehrs. In den letzten Jahren ist deutlich geworden, dass diese nicht mehr der Sinn einer Stadt sein kann, sondern dass eine Stadt Lebensräume für Menschen darstellt und daher vor allem an den Bedürfnissen der (dort lebenden) Menschen ausgerichtet werden muss. Außerdem ist deutlich erkennbar, dass die Verkehrswende notwendig und von immer mehr Menschen gewollt ist und ich bin mir sicher, dass Einigkeit darin besteht, dass keine einseitige Verkehrsplanung mehr erfolgen darf, sondern die verschiedenen Verkehre nebeneinander bestehen und geplant werden müssen. Für mich als Referenten des ADFC bedeutet dies, dass eine Gleichwertigkeit der Verkehre, die das Bundesverwaltungsgericht ja sowieso schon seit 2010 als verbindlich vorgibt (BVerwG Urteil vom 18.11.2010, Az. 3 C 42/09), hergestellt werden muss. Das bedeutet zwangsläufig, dass die bisher in den letzten Jahrzehnten planerisch zu kurz gekommenen Verkehrsarten nun bevorzugt behandelt werden müssen, ohne den bisher bevorzugten MIV dabei aus den Augen zu verlieren. Eine Verkehrswende wird sich nur dann umsetzen lassen, wenn Fußgänger*innen, Radfahrende und der ÖPNV bzw. ÖPNV deutlich höhere Stellenwerte in der Planung als bisher erhalten.

Das haben Sie ja auch geäußert und sich auch als „Fahrradminister“ bezeichnet. Ich finde das beachtlich. Noch beachtlicher fände ich es allerdings, wenn das auch tatsächlich umgesetzt würde und damit auch die NRVP 2012 und 2020 endlich nicht nur bedrucktes Papier, sondern Lebenswirklichkeit würden, also die Infrastruktur für Radfahrende deutlich verbessert würde. Die Notwendigkeit ergibt sich schon daraus, dass nach Umfragen rund 84 % der Stadtbewohner angeben, mehr mit dem Rad fahren zu wollen, dies aber wegen Angst aufgrund schlechter Infrastruktur nicht umsetzen. 25% aller mit dem MIV in der Stadt zurückgelegten Wege sind bis zu 2,5 km lang und könnten nahezu ausnahmslos mit dem Fahrrad schneller zurückgelegt werden. 50% aller mit dem MIV in der Stadt zurückgelegten Wege sind bis zu 5 km lang und könnten nahezu ausnahmslos mit dem Fahrrad ähnlich schnell oder schneller zurückgelegt werden. 70% aller mit dem MIV in der Stadt zurückgelegten Wege sind bis zu 10 km lang und könnten nahezu vollständig mit dem Fahrrad – insbesondere wegen des immer stärkeren Verkaufsanteils an Pedelecs – zurückgelegt werden. Lastenräder sind stark im Aufwind und sogar die Paketdienstleister sind schon dazu übergegangen, in der Stadt mit dem Lastenrad zuzustellen. Eine geeignete Lösung für die „letzte Meile“.

All das findet sich als Konzept (Stärkung des Lastenrades und Radverkehrs insgesamt) in den bisherigen NRVP und wird wohl auch in den neuen NRVP Einzug halten. Für die Stadt Duisburg ist eines der größten Hindernisse eines funktionierenden Radverkehrs in Nord-Süd-Ausdehnung die fehlende Infrastruktur, die ich als jetzt 51-jähriger schon als Schüler kritisiert habe. Duisburg weist eine Fläche von rund 230 qkm auf und hat eine Nord-Süd-Ausdehnung die deutlich über der Ost-West-Ausdehnung liegt. Geteilt ist die Stadt durch die Wasserwege des Rhein-Herne-Kanals und der Ruhr mit dem Ruhrkanal in der Nord-Süd-Richtung. Das Kernstück der A59 war und ist daher auch die Berliner-Brücke,

die diese Wasserstraßen überquert und damit eine Nord-Süd-Verbindung – leider nur für PKW/LKW - schafft.

Für Radfahrende fehlt eine solche Verbindung leider komplett! Sie existiert nicht, sodass Radfahrende immer weite Umwege fahren müssen, wenn sie vom Norden in den Süden oder umgekehrt fahren möchten. Das verhindert natürlich den Radverkehr indem es Strecken schnell zu lang und zu umständlich werden lässt.

Daher ist es uns als ADFC Kreisverband mit über 1.100 Mitgliedern ein hohes Anliegen, dass beim Neubau der A59 nicht nur kurzfristig mit Blick auf die derzeitigen Kosten gedacht wird, sondern planerische und politische Weitsicht gezeigt wird. Das bedeutet für uns, dass die Querung der Wasserstraßen unbedingt mit einer Trasse für den Radverkehr – eine solche könnte z. B. unter die Brücke gehängt werden – versehen wird, um eines der größten Hindernisse einer funktionierenden Radinfrastruktur zu beseitigen. Ich denke, Ihnen sind die Beispiele der Brücken in Wien, Witten (NRW) und Bremen bekannt.

Wenn nun aber in Fahrtrichtung Norden weiter geplant wird, bietet es sich an, die Tunnellösung zu wählen. Denn dadurch bedingt würden nicht nur die oben genannten Angsträume verschwinden und die Teilung der Stadtteile überwunden werden können, sondern es wird eine große nicht überbaubare Fläche geschaffen, die städtebaulicher Nutzung zugeführt werden könnte. Konkret bedeutet das für mich als Vertreter des ADFC natürlich unbedingt die Fortsetzung der Radtrasse – idealerweise sogar als Radschnellweg in die Städte Düsseldorf im Süden bzw. Dinslaken/Wesel im Norden von Duisburg. Mir ist durchaus bewusst, dass dies erhebliche Mehrkosten, eine längere Bauzeit und eine größere Baustelle mit mehr abzureißenden Häusern bedeutet und damit auch Nachteile hat. Wir reden hier aber über einen Zeitraum von ca. 4-5 Jahren, während das Projekt auf 100 Jahre geplant ist, so dass ein zeitliches Argument schon aus diesem Grund nicht verfangen kann.

Das Kostenargument ist auch nur aus momentaner Sicht verständlich und auf Dauer nicht haltbar. Denn wenn neue Freiräume für Parks, Spielplätze und Lebensraum für Menschen in der Stadt geschaffen werden, bedeutet das weniger versiegelte Fläche, mehr Grün und damit den dringend benötigten Ausbau der städtischen Ausgleichsflächen für Menschen und Tiere. Ein Gewinn für die Bürger, der in Geld kaum aufzuwiegen ist. Die Randbereiche des Tunnels können besser vermarktet werden, Steuerzufluss und die Aufwertung der Stadt sind doch gerade in einer so stark durch den Strukturwandel beeinträchtigten und gebeutelten Stadt wichtig. Der Mehrausgabe steht daher auch ein erheblicher Mehrwert gegenüber – ein Mehrwert, der dem Steuerzahler direkt zugutekommt.

Wichtig wäre es aber, die Trasse, die ja ohnehin nicht mit Dauerbebauung verdeckt werden kann, auch für den Radverkehr zu nutzen. Hierdurch könnten hunderte, vielleicht sogar noch viel mehr Leute dazu gebracht werden, Pendelstrecken mit dem Fahrrad zurückzulegen – zumal mit dem Pedelec ja auch das Überwinden längerer Strecken für immer mehr Menschen möglich wird.

Die positiven Aspekte der Gesundheit der Radfahrenden können nicht deutlich genug hervorgehoben werden. Mindestens im Bereich der koronaren Erkrankungen, auf orthopädischem Sektor, pulmologisch, onkologisch und psychisch können die gesundheitlichen Vorteile und Kosteneinsparungen die jetzigen Mehrkosten mehr als amortisieren. Dies umso mehr, als weniger Autoverkehr ja nicht nur für die Radfahrenden Vorteile bedeutet, sondern weniger Abgase, Feinstaub und Stress für die Autofahrer und alle Anrainer. Wir reden hier also von 125.000 Menschen, die täglich allein die A59 als Autofahrer in der Perspektive nutzen werden und dazu zigtausenden Anwohnern. Auch diese Aspekte sind Ihnen als Bundesverkehrsminister und interdisziplinär orientiertem Politiker bekannt. Hinzu kommt, dass die Verringerung des MIV einen bedeutenden Vorteil für den Logistik-

Standort Duisburg bedeuten würde. Schnellerer, leichter und flüssigerer Schwerlastverkehr stellt einen Gewinn für alle vorgenannten Gruppen dar.

Daher „fordere“ ich, dass hier nicht einseitig mit Sicht auf das Bundesfernstraßengesetz eine Trassenführung durchgesetzt wird, die in der jetzt von LMin Wüst angedachten Bauweise ja unstreitig als Neubau gar nicht möglich wäre. Nur durch das Argument, dass ja auch jetzt eine Trasse vorhanden ist und dem Bürger daher diese und eine noch deutlich stärkere Beeinträchtigung zugemutet werden kann, kann nur als anachronistisch angesehen werden. Wir leben nicht mehr in der Zeit als das Auto der einzige Heilsbringer war, sondern die Menschen, Bürger und Wähler möchten lebenswerte Städte und es bietet sich hier die Möglichkeit, einen großen Beitrag dazu zu leisten mit einer großen Zahl von Argumenten. Hinzufügen möchte ich, dass auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung die „Forderung“ gerechtfertigt erscheint. Denn z. B. die Tunnellösung in Gladbeck (A2), die Einhausung in Hamburg oder bei Aschaffenburg (A3) und noch einige andere sind doch deutliche Zeichen, dass solche Projekte durchgesetzt werden können und warum sollte das in einem so extrem dicht besiedelten Gebiet der Stadt-Autobahn A59 anders handzuhaben sein?

Zudem zeigt die Tatsache, dass der Bürgerverein Meiderich in einer Aktion von nur ca. 4 Wochen fast 5.000 Unterschriften für den Tunnel gesammelt hat. Diese können Ihnen gerne übergeben werden. Übrigens haben einige Bürger diese Listen nicht unterschrieben, weil sie sich ohnmächtig fühlten und ihr (Wähler-)Wille ja ohnehin ungehört bliebe. Das Interesse an dem Tunnel ist also bei weitaus mehr Bürgern gegeben – zumal die Unterschriftenaktion nur im Meidericher Stadtteilgebiet durchgeführt wurde und nicht darüber hinaus. Wir reden hier immerhin über eine Stadt von ca. 500.000 Einwohnern!

Schließlich weise ich darauf hin, dass auch seitens der Stadt Duisburg die hier geäußerten Ansichten der Bürger vollständig geteilt werden. Wenn Herr LMin Wüst hier der Stadt medienwirksam vorgeworfen hat, zu spät gehandelt zu haben, sehe ich darin eine Diffamierung der Stadt durch den zuständigen Landesminister.

Gerne bin ich – auch im Verbund mit den Mitstreitern aus dem Bürgerverein und anderen Vereinigungen der Stadt und Vertretern der Stadt Duisburg – bereit, die Argumente mit Ihnen vor Ort zu verifizieren.

Ich lade Sie hiermit im Namen des ADFC Kreisverbandes Duisburg e.V. dazu ein, sich die Situation an der A59 vor Ort anzusehen, mit den Bürgern zu sprechen und die Wünsche der Bürger anzuhören und damit die Bürger ernst zu nehmen. Außerdem haben Sie hier mit einem großen Projekt die Möglichkeit, zu zeigen, dass Sie die Bezeichnung „Fahrradminister“ auch tatsächlich leben.

Viele Grüße

Wolfgang Voßkamp

-Referent für Mobilität und Verkehr des ADFC Duisburg-

Für den Vorstand des ADFC Kreisverbandes Duisburg

A handwritten signature in blue ink that reads 'Klaus Hauschild'.

Klaus Hauschild

-Vorstandssprecher-