

# RS 1: DER SCHNELLSTE WEG DURCHS REVIER

**Es ist zweifellos eine Wahnsinnsidee: Eine über 100 Kilometer lange Radfahrbahn mit hohen Qualitätsstandards wird einmal längs durch eines der am dichtesten besiedelten Agglomerationen Europas gezogen, damit man darauf mit dem Fahrrad schneller vorankommt als auf den üblichen städtischen Pedalpfaden. Man kann sich der Faszination dieses visionären Projektes jedoch nicht entziehen, wenn man bedenkt, dass dieses über 150 Jahre alte Fahrzeug die Zukunft unserer Mobilität mehr bestimmen wird, als wir je gedacht haben.**

TEXT Arnold Voss



Das Ruhrgebiet ist eigentlich Fahrradland par excellence: Überwiegend so flach wie die Niederlande und im urbanen Kern so dicht besiedelt, dass es entlang der geplanten Trasse von Duisburg bis Hamm im Einzugsbereich so viele mögliche Nutzer gibt wie Berlin Einwohner hat. Die dazwischen liegende Bandstadt, bekäme zu den drei Ost-West-Autobahnen eine weitere, dieses Mal ganz der Umwelt gewidmete, Längerschließung. Was der 6-spurige Ausbau der Benzintrassen bislang nicht erreicht hat, könnte laut Machbarkeitsstudie der Biker-Highway erbringen: Die Verkehrsentslastung durch mehr Radumsteiger. Das gilt insbesondere für den zur Autobahn ausgebauten ehemaligen Ruhrschnellweg, die von den Einheimischen ironisch bis bitter verzweifelt auch Ruhrschleichweg genannte Hauptstraße der Metropole Ruhr.

## ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT

Leute, die vom Gas- zum Tretpedal wechseln, sind – vor allem was den Berufsverkehr betrifft – im Ruhrgebiet bislang eine verschwindende Minderheit. Wer jedoch die bauliche Streuung und Multizentralität dieser Agglomeration kennt und jemals versucht hat, dort mit dem öffentlichen Nahverkehr außerhalb der Stoßzeiten voranzukommen, der wundert sich nicht darüber. Wenn aber selbst Los An-



geles, die Autostadt an und für sich, mit dem U-Bahnbau begonnen hat, warum sollte dann nicht auch das ehemalige Kohle-Revier einen fundamentalen Schritt ins postfossile Zeitalter wagen, in dem es das Fahrzeug infrastrukturell beschleunigt, das im sich weltweit ausdehnenden Urban Sprawl dem Auto in seiner individuellen und räumlichen Flexibilität als einziges gewachsen ist: dem mit Menschenkraft bewegten Zweirad. Dieses durch und durch humane Vehikel hat technisch gegenüber dem Auto enorm aufgeholt, in dem es leichter, sicherer und – dank elektrischer Verstärkung – vor allem schneller geworden ist. Die Holländer haben das als erste begriffen und entsprechende „Fietssnelwege“ gebaut. Das Ruhrgebiet traut sich aber als erster Ballungsraum, daraus eine über weite Strecken innerstädtische und kreuzungsfreie Haupteerschließungsachse von solcher Ausdehnung zu machen.

## EHMALIGE GÜTERZUGSTRECKEN ERTÜCHTIGEN

Witzigerweise hilft dabei eine Verkehrsinfrastruktur, die noch aus dem fossilen Zeitalter stammt und eng mit seiner Entwicklung zu einem der größten Industriegebiete Europas verbunden war: die mittlerweile zum großen Teil aufgegebenen Güterzugstrecken. Auf Bahntrassen-Radwegen verläuft schon heute ein Teil des überlokalen Radwegenetzes des Reviers. Beim geplanten Radschnellweg Ruhr werden es 40 Prozent der Strecke sein. Trotzdem wird diese Kathedrale des Radverkehrs etwa zwei Million Euro pro Kilometer kosten. Es gibt einen neuen Streckenteil zu bauen und in einigen Innenstädten auch neue Brücken und Überwege. Hinzu kommt die für den Ruhrgebietsradler unvorstellbare Breite von durchschnittlich vier Metern, die nicht nur ungestörten Gegenverkehr sondern auch relaxtes Biken nebeneinander erlaubt. Wenn man die entsprechend animierten Zukunftsbilder allerdings mit dem Zustand vieler Radwege in den Ruhr-Gemeinden vergleicht, wird

die Kritik so mancher Ruhr-Pedalisten nachvollziehbar: Insgesamt über 180 Millionen für einen Fahrrad-Leuchtturm, während für die Verbesserung der innerstädtischen Radwegenetze die Haushaltsmittel fehlen. Wenn es neben den geplanten lokalen Anschlüssen keine weiteren Erhaltungs- und Ergänzungsmaßnahmen gibt, werden diese Skeptiker am Ende auch bestätigt werden.

Sollte es den RS 1 als Radschnellweg aber geben, wird aus der Sache ein wirklicher großer und wegweisender Schuh. Einer der allerdings noch eine Menge Maßarbeit braucht, um in ihn hineinschlüpfen zu können. Noch ist weder die Zuständigkeit noch die Finanzierung des Grundbauwerkes geklärt. Vom Vater der Idee, dem Regionalverband Ruhr, kann dieses Jahrhundertprojekt auf keinen Fall alleine gestemmt werden. Auch die finanziell gebeutelten Ruhrkommunen sind dazu nicht in der Lage.

## KLIMANEUTRAL UNTERWEGS

Da aber der ökologische Umbau des Ruhrgebietes nicht nur für das Ruhrgebiet, sondern für das Land Nordrhein-Westfalen ja für ganz Deutschland von entscheidender Bedeutung ist, kommt eigentlich nur eine überregionale Förderung in Anlehnung an das Finanzierungssystem von Bundesautobahnen in Betracht. Der Bau von Radschnellwegen könnte durch den Bund mit der gleichen Selbstverständlichkeit realisiert werden, wie er dies seit Jahrzehnten bei den Autoschnellwegen praktiziert. Das wäre nur zu wünschen. Auf dem Weg in eine klimaneutrale Zukunft, und natürlich auch für die durch das Land Nordrhein-Westfalen für das Jahr 2022 geplante KlimaExpo.NRW braucht es dringend durch- und übergreifende Schlüsselprojekte. Der Radschnellweg Ruhr ist zusammen und nur zusammen mit der Verbesserung des gesamten dortigen Radwegenetzes dazu jedoch bestens geeignet. Natürlich wird das am Ende alles teurer als geplant. Vergleicht man die Kosten jedoch mit denen einer entsprechenden Autobahn, so ist das immer noch ein Schnäppchenpreis. Im Gegensatz hierzu wird der Radschnellweg Ruhr aber auch von denen benutzt werden können, deren Portemonnaies nicht für die Benzinkosten eines Autos ausreichen. ◀