



Was hat denn der ADFC Duisburg mit dem Ausbau der A59 (Nord-Süd-Achse) am Hut? Ein Fahrradclub, der sich beim Autobahnausbau mit einbringt? Eine berechnete Frage, die sich manch organisierte:r Radler:in eventuell stellt oder gestellt hat. Die folgenden Ausführungen versuchen, die Zusammenhänge und Beweggründe des ADFC Duisburg zu erläutern. Gleichzeitig soll er zeigen, wie wichtig es ist frühzeitig den Blick weit über den Fahrradlenker hinaus nach vorne und zu den Seiten zu richten, einen langen Atem zu haben und Entwicklungen, die vordergründig erstmal nichts mit Radverkehr zu tun haben, im Auge zu haben.

Anfang 2014 wurde klar, dass die Berliner Brücke (A59) spätestens im Jahr 2029 nicht mehr genutzt werden kann und neu gebaut werden muss. Die damit zusammenhängende wechselseitige Teilspernung zur Ertüchtigung der Berliner Brücke ist vielen noch gut im Gedächtnis. Der ADFC Duisburg erarbeitete damals eine Alternative zur Fahrt mit dem Auto: eine Radroute vom Rathaus in Hamborn bis in die Stadtmitte, ca. 11 km lang, relativ verkehrsarm und gemütlich in 50 Minuten zu schaffen.

In diesem Zusammenhang wurde eine Tatsache wieder sehr deutlich: die Entfernung von Meiderich zur Stadtmitte, ca. 3 km über die A59 und nur dem Autoverkehr vorbehalten, bedeutete für den Radverkehr schon immer eine Drei- bis Vierfache Entfernung! Folglich, es fehlt in Duisburg eine gute Nord-Süd-Verbindung für den nicht motorisierten Verkehr. Man stelle sich vor, in knapp 30 Minuten zu Fuß oder in gut 10 Minuten mit dem Rad von Meiderich aus über das Hafengebiet ohne Logistikverkehr, ja fast autofrei, die Stadtmitte zu erreichen!

Insofern lag es auf der Hand, dass wenn die Berliner Brücke neu gebaut wird, ein begleitender Rad- und Fußweg in akzeptabler Breite mit gebaut werden muss!

Für den ADFC Duisburg stand schnell fest: hier müssen wir ran. Das hier ein sehr dickes Brett zu bohren ist, war uns klar. Das konnte uns aber nicht davon abhalten, uns für diese Idee einzusetzen.

Bei der Duisburger Politik und der Stadtverwaltung stieß der Vorschlag sofort auf offene Ohren und schnell transportierten sie die Forderung auf Landes- und Bundesebene weiter. Jedoch sah das damalige Bundesfernstraßengesetz keine Finanzierung zum Radwegebau an Bundesautobahnen vor.

Der ADFC Duisburg und der Ausbau der Autobahn 59

In den letzten Jahren hat sich diesbezüglich jedoch einiges geändert und unter heutigen Bedingungen gibt es rechtlich keinen Hinderungsgrund mehr, eine Radschnellverbindung an einer Autobahnbrücke umzusetzen. Das zeigt sich auch beim Neubau der Neuenkamper Brücke (A40), auch hier wird ein breiter Radweg auf Initiative des ADFC Duisburg mit umgesetzt.

Der Neubau einer Autobahn in Form einer Hochstraße mitten durch ein Wohngebiet ist aber nach heutiger Rechtslage nicht mehr genehmigungsfähig und entspricht in keinerlei Form dem heutigen Zeitgeist. Heute müssen städtebauliche Aspekte ebenso berücksichtigt werden wie verkehrliche. Das lehnt aber die Bundesautobahngesellschaft (AdB) aus Kostengründen ab. Damit soll dieser städtebauliche Albtraum noch vergrößert und dieser Anachronismus für die nächsten achtzig Jahre in Beton gegossen werden.

Sehr frühzeitig sah die Stadt Duisburg die Chance, mit dem Neubau der Berliner Brücke und einer Weiterführung der A59 in Richtung Norden in Tunnellage die hohen Umweltbelastungen verschiedenster Art durch den KFZ- und Logistikverkehr für die betroffenen Anlieger stark zu mindern. Als Nebeneffekte ergeben sich daraus eine städtebauliche Aufwertung Meiderichs und die Möglichkeit einer leistungsfähigen, komfortablen und verkehrssarmen Radverkehrsmagistrale in Nord-Süd-Richtung. Ein Grund, warum der ADFC Duisburg durch Klaus Hauschild in der „Begleitkommission zur Wahrung Duisburger Interessen beim Ausbau der A59“ vertreten ist.

Auf die unterschiedlichen Ansichten von AdB und der Stadt Duisburg sowie Duisburger Bürger:innen und Interessenvertretungen zu Planfeststellung, Ausbauvariante, Vorgehens- und Verhaltensweise soll hier nicht näher eingegangen werden. Die Presse hat hierzu eingehend informiert. Die Argumentation der Stadt findet man anschaulich zusammengefasst zweisprachig auf der Seite der Stadt Duisburg: <https://www.duisburg.de/verkehr/ausbau-a59/index.php>

Derzeitiger Stand ist, dass die AdB auf eine ungeteilte Planfeststellung besteht und mit allen Mitteln versucht, die Hochlage durchzusetzen. Das in dieser Form inakzeptable Verhalten der AdB sollte von den Duisburger Bürger:innen und Interessenvertretungen nicht unwidersprochen hingenommen werden!

Der ADFC Duisburg hat im Vorfeld bereits seine Ansichten dazu in einem Schreiben an den Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing mit Kopie an den Landesverkehrsminister NRW Oliver Krischer und die AdB formuliert: [Schreiben an BMDV](#)

Die ablehnende Antwort des Verkehrsministeriums ist hier zu finden: [Antwort BMDV](#)

Unter diesen Gesichtspunkten wird klar, warum der ADFC Duisburg nicht nur einen Rad- und Fußweg an der neuen Berliner Brücke fordert, sondern sich auch für die Weiterführung der A59 in Tunnellage einsetzt.

Neben den genannten Aspekten des Rad- und Fußverkehr ist es auch als Duisburger Bürger:in angebracht, sich mit den Einwohner:innen Meiderichs zu solidarisieren und sich damit gleichzeitig für ein lebenswertes Duisburg mit Aufenthaltsqualität einzusetzen.

Jeder und jede kann und sollte hier Einwände dazu machen. Wer mit den vorliegenden Planungen zum Ausbau der A59 nicht einverstanden ist, muss seine Einwendungen **schriftlich** und **fristgerecht bis einschließlich 04. Oktober 2023** einreichen. Diese Einwände müssen nicht juristisch sauber begründet sein. Jede Person oder Institution, auch nur indirekt betroffen, hat das Recht ihre Sorgen und Befürchtungen zu formulieren, ohne das negative Folgen zu befürchten sind.

Die Stadt Duisburg und ihre Bürger:innen können hier nur gewinnen, da die Alternative sowohl für die betroffenen Anwohner:innen als auch für die Stadt Duisburg nicht wünschenswert ist.

