

Zwei Radwege für fast die gleiche Strecke: Ergibt das Sinn?



Grafik: ZVA, Quelle: Google Earth

Radweg-Pläne spalten das Heuvelland

Die „Trambaanfietsroute“ soll in etwa zwei Jahren Aachen und Maastricht verbinden. Doch nicht alle finden die Idee gut.

VON ULRICH SIMONS

Heuvelland. „Ein Traum!“ freuen sich die einen auf die Möglichkeit, voraussichtlich ab Sommer 2019 mit dem Fahrrad auf einer alten Straßenbahntrasse durch das südlimburgische „Heuvelland“ (Hügelland) von Maastricht nach Aachen fahren zu können.

„Ein Alptraum!“ schlagen die Gegner des Projektes „Trambaanfietsroute“ die Hände über dem Kopf zusammen, wenn sie sich vorstellen, dass im Sommer täglich bis zu 500 Radfahrer (so die Prognose) hinter ihrem Haus vorbeistrampeln und statt der heutigen Waldwege und Trampelpfade eine mehr als drei Meter breite befestigte Piste das Naturschutzgebiet durchzieht.

Ratsleute fühlen sich übergangen

Jetzt trafen sich zum dritten Mal Ratsmitglieder und Vertreter der betroffenen Gemeinden, um sich im Gemeentehaus von Eijsden-Margraten von der Projektgruppe auf den aktuellen Stand bringen zu lassen. Stellenweise wurde es richtig laut, Pfeifkonzert der 250 bis 300 Besucher inklusive.

Auslöser des Unmuts: Nicht nur die Bürger (die an diesem Abend laut Tagesordnung nicht zu Wort kommen sollten), sondern auch viele Ratsmitglieder der Streckengemeinden Maastricht, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem und

Vaals fühlen sich von der Projektgruppe an die Wand manövriert, übergangen, nicht ernst genommen und in ihren Befugnissen und Zuständigkeiten beschnitten.

So hatte die Steuerungsgruppe unter Vorsitz des Margratener Beigeordneten Armand Opreij in der vergangenen Woche freudig den Abschluss einer Vereinbarung („Realisatieoovereenkomst“) verkündet, in der die Rahmenbedingungen, die Finanzierung und der weitere Beschlussprozess festgelegt wurden.

Quasi in einem Nebensatz erfuhr die Ratsmitglieder dann bei dem Treffen, dass bereits 160 000 Euro in das Vorhaben investiert worden waren – ohne Beteiligung der Kommunalparlamente. Die sollen im September über das Projekt beschließen. „Bürgerbeteiligung“, sagte Opreij, „macht erst Sinn, wenn der genaue Streckenverlauf feststeht.“ Und stellte für Februar 2019 den Baubeginn in Aussicht.

Über die Geschwindigkeit, mit der das Projekt plötzlich Fahrt aufnimmt, herrscht vor allem bei den Gegnern Verwunderung. Schließlich ist die Idee schon zehn Jahre alt. Doch am 14. Dezember vergangenen Jahres hatte eine an der Freien Universität Amsterdam veröffentlichte Studie Sinn und Zweck des Bauvorhabens gleich mehrfach infrage gestellt.

Prof. Dr. Jeroen Aerts, Verfasser der Analyse, die die „Vereeniging tot Natuurbehoud VTN“ (Vereinigung zum Erhalt der Natur) in Cadier en Keer in Auftrag gegeben hatte, war eigens aus Amsterdam nach Margraten gekommen. Doch der mehrfach von den Ratsmitgliedern vorgetragene Wunsch, den Professor zumindest eine Viertelstunde lang die wesentlichen Er-

gebnisse seiner Studie vortragen zu lassen, fand kein Gehör und wurde vom Vorsitzenden der Steuerungsgruppe mit dem Hinweis auf die Tagesordnung abgeblockt und darauf, dass vieles noch nicht endgültig entschieden sei, zum Beispiel der Verlauf der Strecke.

die LF6, die „Landelijke Fietsroute 6“ („Ländlicher Radweg 6“) beide Städte bereits bequem miteinander verbinde. Der Nutzen sei daher fragwürdig, das Geld falsch angelegt, der wirtschaftliche Ertrag zu optimistisch kalkuliert.

Ungeklärt sei vor allem die Frage, wen die Initiatoren als Zielgruppe für ihren neuen Radweg im Auge haben. Prof. Aerts sieht in der neuen Trasse ein Angebot für Freizeit- und Spaßradler. Einen Nutzer für „Zweckradler“ aus der Region, die mit dem „Fiets“ zur Schule, zum Einkaufen oder zur Arbeit fahren, habe er dagegen nicht erkennen können.

Für die Freizeiträder gebe es indes mit mehr als 1300 Kilometern bestehender Radwege in Südlimburg genug Möglichkeiten, ihrem Hobby nachzugehen, zumal davon knapp 1100 Kilometer als „leicht“ bzw. „flach“ eingestuft werden. Die kalkulierten vier Millionen Euro (Armand Opreij, der Leiter der Projektgruppe, sprach kürzlich von 3,7 Millionen Euro) für den Bau der 30 Kilometer langen „Trambaanfietsroute“ würden daher besser in den Ausbau und Erhalt des bestehenden Radwegenetzes investiert als in den Bau einer neuen Strecke.

Auch habe die Projektgruppe die wachsende Zahl von E-Bikes nicht berücksichtigt. Experten erwarten, dass sich bis 2030 der Bestand gegenüber heute verdoppelt. Damit, so Prof. Aerts, gehe der Bedarf an flachen Strecken zurück. Die Grenze zwischen „schwer“ und „leicht“ verlaufe dann auch für ältere Radfahrer nicht mehr bei maximal zwei Prozent.

Hauptkritikpunkt jedoch: Die Eingriffe in die Natur, die Auswirkungen auf das Leben bedrohter Tierarten und auch auf das Leben der Bewohner seien überhaupt nicht berücksichtigt worden. Der neue Radweg würde Naturschutzgebiete durchschneiden, die im Prinzip überhaupt nicht angetastet werden dürfen.

Keine künstliche Beleuchtung

Auch hier hielt die Steuerungsgruppe dagegen: Die Untersuchungen der Auswirkungen auf die Natur würden erst im April abgeschlossen, und bisher habe man auf der gesamten Strecke keine schützenswerten Pflanzen angetroffen. Anders bei der Tierwelt: Der eine oder andere Dachs werde wohl umziehen müssen, Eichhörnchenester habe man dagegen keine entdeckt. Und wegen der Fledermäuse, deren Flugkorridore der neue Radweg kreuzt, will man nachts auf künstliche Beleuchtung verzichten.

Als schließlich der offizielle Teil der „Informationsveranstaltung“ beendet, der Projektor ausgeschaltet und die Hälfte der Besucher bereits nach Hause gegangen war, konnte Prof. Jeroen Aerts doch noch über die Ergebnisse seiner Untersuchung berichten. Die anderen konnten sie zu Hause nachlesen: Wohlweislich hatten die Gegner der „Trambaanfietsroute“ Ausdrucke der 31-seitigen Expertise schon vor der Versammlung vor dem Gemeentehaus verteilt.

„Bürgerbeteiligung macht erst Sinn, wenn der Streckenverlauf feststeht.“

ARMAND OPREIJ, VORSITZENDER DER PROJEKTGRUPPE

Unklare Zielgruppe

Allerdings hatte sich der Professor weniger mit der Streckenführung als mit grundsätzlichen Fragen befasst und war in seiner Studie unter anderem zu dem Ergebnis gekommen, der Bedarf für einen weiteren Radweg zwischen Aachen und Maastricht sei nicht gegeben, da

Die Projektseite: www.detrambaanfietsroute.nl
Die Seite der Gegner: www.trambaanfietsroute.eu
Die Studie (auf Niederländisch): <http://bit.ly/2DEWgzl>



Naturtunnel: Der Zwarte Weg nördlich von Cadier en Keer gehört zur ehemaligen Trasse der kleinen Dampfbahn, die von 1925 bis 1938 zwischen Vaals und Maastricht verkehrte. Foto: Ulrich Simons

Unrentabel: Die Tram fuhr nur 13 Jahre

Der geplante Radweg folgt der Trasse einer dampfgetriebenen Straßenbahn aus den 20er- und 30er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts, die an diversen Stellen zwischen Vaals und Maastricht noch in der Landschaft zu erkennen ist.

Das Bähnchen kostete damals fünf Millionen Gulden, nach heutigen Maßstäben 139 Millionen Euro.

Die Bahnverbindung von Vaals

nach Maastricht bestand aber nur 13 Jahre (1925 bis 1938), dann wurde der Betrieb wegen mangelnder Rentabilität eingestellt.

Die geschätzten Kosten für den neuen Radweg liegen zwischen 3,7 und vier Millionen Euro. Davon übernimmt die Provinz Limburg zwei Millionen, die Heuvellandgemeinden zusammen 1,2 Millionen, die Stadt Maastricht 200 000 Euro, die EU weitere 300 000 Euro.