

Donnerstag, 01. April 2004

"Der Fluss muss in die Stadt"

Neuer Plan: Künstlicher Ruhr-Arm fließt durch Schloßstraße - "Wie eine Gracht"



So soll Mülheims Flaniermeile nach dem Umbau aussehen: Der neue Ruhrarm fließt von seiner Einmündung kurz hinter der Schlossbrücke auf die Schloßstraße. Rechts und links der Gracht bliebe für bootlose Einkäufer noch Platz, um zu Fuß zu shoppen. Im Vordergrund: die neue Hebebrücke für den Autoverkehr.

WAZ-Repro:
Köhring

Vorhaben.

Sensationelle Wendung beim "Ruhrbania"-Projekt: Nach erneuter Durchsicht aller Architekten-Entwürfe fürs Filetstück am Ufer wird nun ein revolutionärer Kurs eingeschlagen. "Die Stadt muss an den Fluss", so lautete es bisher. Nun schwimmen die Verantwortlichen aber in Gegenrichtung: "Der Fluss muss in die Stadt."

Hein van Reijnlijsen, niederländischer Star-Stadtentwickler aus Amsterdam, stellte auf einer Pressekonferenz im angemessenen Ambiente der blau gekachelten Halle 1 des Stadtbades seine Pläne vor. Deren Kernpunkt: Kurz hinter der Schlossbrücke soll ein künstlicher Flussarm der Ruhr angelegt werden, der die Wassermassen stadteinwärts leitet. Die Fluten fließen über die komplette Schloßstraße und enden kurz vor der "Forum"-Rotunde. Und zwar in einer kleinen Hafenanlage. Anlegestege inklusive. "Das soll einmal so aussehen wie die Grachten in Amsterdam", gerät van Reijnlijsen ins Schwärmen.

Auch die Verantwortlichen aus Politik und Wirtschaft surfen auf einer Welle der Begeisterung. Die meisten der Befragten hoffen, dass sich auf der viel kritisierten Fußgängerzone endlich "ein Hauch von mediterranem Flair" breit macht. Die kühnsten Visionäre im Rathaus sprachen in ihrer ersten Begeisterung gar von einem "Venedig des Westens". Ein werbewirksamer Zweitname für diese Stadt, die sich ja bekanntlich reckt und streckt, um mehr Touristen aus dem In- und Ausland anzulocken.

Auch technisch sei die Flussverlagerung in die City, so Experten des Tiefbauamtes, "kein Problem". Die Asphaltierung auf der Flaniermeile könne "spielend leicht zurückgebaut" werden. Darunter läge mit der kaum noch genutzten Tiefgarage ja auch schon ein ideales Beton-Bett für die Gracht.

"Da regnet es heute schon ständig rein. Deshalb ist diese bislang überdachte Konstruktion ja mit Wasserkontakt bereits bestens vertraut", erläuterte Ahab Stillwater. Der millionenschwere Projekt-Investor aus England rechnet vor, dass die Lösung mit 37,5 Mio E sogar billiger werde als das bislang favorisierte

Auch der in Essen beheimatete "Ruhrverband" als Aufsicht führende Wasserwirtschaftsbehörde setzt auf "volle Fahrt voraus". Der neu installierte Flussarm habe keinerlei negativen Einfluss auf den Ruhr-Pegel. Und bei Hochwasser bestünden dank dieser Lösung "ja sogar zusätzliche Abfluss-Kapazitäten", lobt ein Verbandssprecher.

Eine Chance zur Belebung der dahin dümpelnden Innenstadt sieht auch "Forum"-Kapitän Wolfgang Pins: "Da die Gracht ja für den Schiffsverkehr freigegeben werden soll, hoffen wir, dass viele Kunden per Privatboot anreisen werden. Diese maritime Form des Shoppens ist bislang eine absolute Marktnische." Entwarnung aber auch für alle Nicht-Schiffseigner: Es bleibt am Rande der Gracht noch genügend Platz zum Flanieren.

Auch die "Weiße Flotte" liebäugelt mit einer Verlegung der üblichen Pendelroute Wasserbahnhof - Kettwig - Baldeneysee, plant regelmäßige Abstecher aufs neue Gewässer. Und falls die Schleuse die daraus resultierende Mehrbelastung nicht meistern könne, so verlautete es aus der Führungsetage der Mülheimer Verkehrsgesellschaft, müssten "zur Not die Kollegen von der Köln-Düsseldorfer mit ihren

modernen Booten aushelfen". Der Kontakt zum Mitanbieter sei bereits geknüpft. Unberührt bleibe hingegen der Bahnverkehr der Linien 901 und 102: Die Röhre unter der City und der alten Ruhr hindurch liegt tief genug, um den Flusslauf nicht zu stören. Damit es bald heißt: Wasser marsch! tric

31.03.2004