

CDU und Grüne planen Fahrradweg auf Stelzen

Die laut ADFC „innovative Idee“ soll ein Leuchtturmprojekt werden. Nun wird ein geeigneter Standort gesucht

Marcus Schymiczek

Es war schon eine faustdicke Überraschung, die Fabian Schrupf in seiner Haushaltsrede aus dem Hut zauberte: CDU und Grüne planen einen „hochattraktiven Radweg, der über den Straßen schwebt“, ließ Schrupf das Auditorium wissen. „Ein Leuchtturmprojekt“, fügte der Vorsitzende der CDU-Ratsfraktion noch hinzu.

Baustellen gibt es genug im Essener Radverkehr. Interessengruppen wie der ADFC und „Radentscheid Essen“ werden nicht müde daraufhinzuweisen. Ein Radhochweg gehörte bislang nicht dazu. Immerhin acht Millionen Euro darf sich die Stadt ein solches Vorhaben kosten lassen, so viel Geld hat die Ratsmehrheit dafür in den städtischen Haushalt eingestellt.

In europäischen Städten gibt es teils spektakuläre Beispiele

Spektakuläre Referenzprojekte gibt es in europäischen Städten: In Kopenhagen überbrückt ein Hochradweg ein ganzes Hafengebiet, in Eindhoven radeln Radfahrer sicher in der ersten Etage auf einem schwebenden Kreisverkehr. Ein spektakuläres Bauwerk. Wäre das auch etwas für den Berliner Platz?

Hochradwege scheinen jedenfalls en vogue. In München denken sie darüber nach. Auch in Essen war schon davon die Rede. Der damalige Planungsdezernent Hans-Jürgen Best brachte einen solchen vor einigen Jahren ins Spiel – als Alternative zum wichtigen Bahndamm, der das Eltingviertel von der Innenstadt trennt. Es blieb bei der Idee. Der Bahndamm bleibt, soll aber an beiden Seiten abgetragen werden, um Platz zu schaffen.

Nun nehmen CDU und Grüne einen neuen Anlauf für einen Radhochweg. Wobei der Applaus von Grünen-Seite eher pflichtschuldig klingt. In der Verkehrspolitik liegen die beiden Kooperationspartner im Rat häufig über Kreuz. Die Grünen reden dabei gerne einer Umverteilung des öffentlichen Raumes das Wort – zu Lasten des Autoverkehrs und zugunsten von Radfahrern und Fußgängern. Ein Radhochweg würde den Verkehrsraum nicht neu verteilen, sondern vergrößern. Claudia Harfst vom „Team Radentscheid Essen“ nennt es deshalb „ein CDU-Projekt nach dem Motto: Radfahrer runter von der Straße“.



Spektakuläres Beispiel: In Europas Fahrradhauptstadt Kopenhagen überspannt eine Radbrücke ein Hafengebiet.

OLE SCHWANDER / GETTY IMAGES



Passt ein Radhochweg auf die Alfredstraße? Darüber müssen sich Verkehrs- und Stadtplaner Gedanken machen.

KERSTIN KOKOSKA



Auf der Bredeneyer Straße gibt es wenig Platz für Fahrradfahrer. Gesucht wird eine alternative Strecke.

KERSTIN KOKOSKA / FFS

Wir glauben erst an einen Radhochweg, wenn dazu konkrete Pläne vorliegen.

Claudia Harfst, Radentscheid Essen

Hinter vorgehaltener Hand heißt es auch von Seiten der Grünen, dass man sich statt eines Leuchtturmprojektes lieber machbaren und drängenderen Konzepten für den Radverkehr widmen sollte. Ein Leuchtturmprojekt des Leuchters will brauchen es nicht. „Ein Radhochweg muss seinen Zweck erfüllen“, sagt der verkehrspolitische Sprecher der CDU-Fraktion, Ulrich Beul, dazu.

Mirko Sehnke, Sprecher des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) nennt den Radhochweg „eine innovative Idee“, stellt aber die entscheidende Frage: „Wo soll er hinkommen?“ Und wo erfüllt er seinen Zweck? „An sinnvoller Stelle“, sagte CDU-Fraktionschef Fabian Schrupf in seiner Haushaltsrede.

Ein Brückenschlag vom Universitätsviertel über die Friedrich-Ebert-Straße hinweg in die nördliche In-

nenstadt wäre eine solche, meint Mirko Sehnke. Auch eine neue Querung über den Niederfeldsee, breiter als der heutige schmale Steg, könnte hilfreich sein.

Städtebaulich müsste ein Radhochweg ins Umfeld passen

Städtebaulich muss ein Radhochweg jedenfalls in das Umfeld passen. Welchen Hausbewohnern wäre es schon zuzumuten, dass man ihnen einen Radweg auf Stelzen vor die Fenster stellt? Aus CDU-Kreisen wird die Alfredstraße als geeignete Stelle genannt, jedenfalls aus verkehrlicher Sicht. Und zwar dort, wo die Bundesstraße parallel verläuft zur schmalen Bredeneyer Straße; die Straßenbahn und der Autoverkehr lassen dort nur wenig Platz für Fahrradfahrer.

Aber passt ein Radhochweg auf die Alfredstraße? Verkehrs- und Stadtplaner werden sich im kommenden Jahr darüber Gedanken machen. Claudia Harfst vom Team „Radentscheid Essen“ bleibt skeptisch, nicht nur was die Alfredstraße als potenziellen Standort angeht: „Wir glauben erst an einen Radhochweg, wenn dazu konkrete Pläne vorliegen.“

Spott für den Radhochweg: „Es führt ein Weg nach nirgendwo“

Essener Bürgerbündnis kritisiert Pläne der schwarz-grünen Ratsmehrheit

Das Essener Bürgerbündnis nennt die acht Millionen Euro teuren Pläne zum Bau eines Radhochweges ein „zielloses Ansinnen der schwarz-grünen Ratsmehrheit“ und lehnt das Vorhaben, für das es noch keine konkrete Wegführung gibt, ab. „Verkehrsprojekte müssen einen Nutzen für die Allgemeinheit haben und dürfen nicht Selbstzweck sein“, meint EBB-Fraktionschef Kai Hemsteeg.

„Hier führt ein Weg nach nirgendwo, mit den Bürgern als Passagier“, spottet der EBB-Chef. „Da wird mir ganz anders, besonders wenn ich an

die kaputten Straßen überall auf Essener Stadtgebiet denke.“

Die Umsetzung eines Radweges, der nur um seiner selbst Willen gebaut werden solle, sei in mehrfacher Hinsicht abzulehnen. An erster Stelle müsse stets die finanzielle Vernunft stehen. Der Stadthaushalt enthält jedoch nach Ansicht des EBB wegen explodierender Baupreise, steigender Kreditzinsen und deutlich erhöhter Personalkosten immense Risiken. Dies lasse „keinerlei Fantastereien zu“. Außerdem müssten Verkehrsprojekte stets ein konkretes Ziel und Nutzen haben

und dürften nicht aus ideologischen Gesichtspunkten erbaut werden.

Zudem führe eine einseitige Priorisierung eines Verkehrsträgers – wie hier dem Fahrrad – bei maroden Straßen und wenig leistungsfähigem Nahverkehr in Essen zu einem nicht wünschenswerten Ausspielen der Verkehrsteilnehmer untereinander. Der Stadtverkehr müsse ganzheitlich für alle Verkehrsteilnehmer gedacht werden und nicht einseitig den Radverkehr bevorteilen, der gerade einmal sieben Prozent am Gesamtverkehr ausmache, so Hemsteeg.

3 Der Radschnellweg RS1 durch Essen braucht noch viele weitere Jahre

Vor 2029 wird der geplante Radschnellweg RS1 von Essen in Richtung Bochum nicht fertig. Zu dieser ernüchternden Erkenntnis kommen drei Essener SPD-Landtagsabgeordnete, nachdem sie beim Land angefragt haben, wie es um den Baufortschritt bestellt ist.

Die derzeit zwei entscheidenden Punkte, warum es so lange dauert mit der Fortführung der Strecke von Essen aus in Richtung Osten: Erstens gibt es Streit um die notwendige Entwässerung eines knapp zwei Kilometer langen Teilstücks an der Grenze zu Gelsenkirchen. Zweitens: Die geplante Fortführung der Trasse durchs Eltingviertel dauert eine halbe Ewigkeit. Denn einerseits will die Stadt die Ansiedlung des Radwegs für neue Wohnhäuser nutzen, für die es noch gar kein Baurecht gibt. Und andererseits kann der bestehende Bahndamm erst dann für den RS1 benutzt werden, wenn die Firma Evonik (früher Goldschmidt) einen neuen Gleisanschluss für ihr Gelände bekommt, denn dafür wird der Bahndamm noch genutzt.

Kritik wird laut am Landesbetrieb „Straßen NRW“, der für die Koordinierung der Planungen zuständig ist. Denn eine Posse hatte zuvor für reichlich Verärgerung gesorgt: Die Bahn hatte in der Nähe des Bahnhofs Kray-Nord mehr als 80 neue Strommasten auf einen Streckenabschnitt gesetzt, der künftig dem Radschnellweg gehören soll. Der RS1 kann künftig dort zwar trotzdem verlaufen, muss an jener Stelle jedoch schmaler werden. Die „Masten-Posse“ befeuert bei vielen den Verdacht, dass der Landesbetrieb „Straßen NRW“ der komplizierten Planung des Großprojekts nicht gewachsen ist.

Ein Radhochweg für acht Millionen Euro – wir wissen zwar noch nicht wohin damit, aber schon „an sinnvoller Stelle“. Neben der Überdachung des Grugabades für 45 Mio. ein weiteres Leuchtturmprojekt im schuldengeplagten Flachland. Fühlt sich irgendjemand berufen, diesen ökonomischen Wahnsinn einzubremsen? Vielleicht der OB? Ach schade, der muss sich ja noch um seinen eigenen Leuchtturm Bürger Rathaus kümmern. Es ist schlechterdings nicht zu fassen. Was würden die Protagonisten wohl anstellen, wenn tatsächlich Altschulden fortfallen würden? In zehn Jahren sähe es finanziell wieder genau so aus, wie heute.

Ulrich Hölscher

Wovon träumt denn der Vorsitzende der CDU-Ratsfraktion? Weil in Kopenhagen eine Radbrücke über ein Hafenbecken gespannt wurde (was durchaus Sinn macht), ist ein solches „Leuchtturmprojekt“ in Essen noch lange nicht sinnvoll. Auf der Alfredstraße wäre die Investition dafür jedenfalls reine Geldverschwendung. Oder ist die Stadtkasse etwa zu voll? Dass das Team Radentscheid Essen nur kritisiert, damit kämen die Radfahrer runter von der Straße, spricht auch Bände. Wir brauchen mehr Realitätssinn im Rat. **Harald Schröer**

Wie krank ist das denn?

Stadt plant eine Fahrradhochstraße. Das endlose Thema Fahrrad widert mich langsam an. Unsere Infrastruktur ist landesweit eine Katastrophe, Krankenhäusern droht Insolvenz, die Schulen sind marode, zunehmend fehlen Unterkünfte für die Flüchtlinge. Unsere totgesparte Bundeswehr könnte uns kaum drei Tage lang verteidigen. Energie, Klima- und -folgekosten werden allmählich unbezahlbar. Industrie-arbeitsplätze drohen deshalb abzuwandern. Es gibt unendlich Wichtigeres als Fahrradstraßen, aber eine Handvoll Lobbyisten hat keine andere Sorge, als über Geld zu schwadronieren, das in Wahrheit gar nicht vorhanden ist. In welcher Realität leben die? **Gerhard Frey**

Ein Radhochweg wird zu einem bestimmten Zweck geplant und gebaut, z. B. verkehrliche Problemlösung, Lückenschluss (Nordstern Gelsenkirchen) oder Erhöhung Freizeitwert (Kopenhagen), immer jedoch im Zusammenhang mit einer konkreten Örtlichkeit. Die CDU-Essen will für acht Millionen Euro einen solchen Hochweg bauen, ohne zu wissen wozu (Zweck) oder wo, einfach so und macht es genau umgekehrt wie alle anderen. Wie bei einem Denkmal wird dann eine passende Örtlichkeit dazu gesucht, als Zweck reicht wohl das Schlagwort „Leuchtturm“. Wie krank ist das denn? **Wolfgang Raitz**