



Insgesamt 270 neue digitale Radboxen wie diese am Parkplatz an der Weigelstraße nahe des Essener Hauptbahnhofs will die Stadt aufstellen. Doch damit tut sie sich schwer. Man hinkt im Zeitplan deutlich hinterher.

Moritz Leick / Stadt Essen

Neue Fahrradboxen: Stadt hinkt Zielen hinterher

18 neue Fahrradboxen in drei Jahren: Ihrem Ziel, das „Bike & Ride“-Angebot zu verbessern, hinkt die Stadt Essen weit hinterher. Doch noch besteht Hoffnung.

Michael Heiße

Essen. Als sich die Stadt Essen im Jahr 2018 begann, an dem Projekt „Dein Radschloss“ zu beteiligen und 50 digitale, über die Ruhrbahn-App „Zäpp“ buchbare Radboxen an sechs ausgewählten ÖPNV-Verknüpfungspunkten aufstellte, wuchs die Hoffnung, die Infrastruktur für Fahrradnutzer in der Ruhrmetropole nachhaltig zu verbessern.

Begehrlichkeiten weckte Mitte 2021 auch der Beschluss im Ausschuss für Verkehr und Mobilität, weitere 270 digital vernetzte Fahrradboxen an 34 ausgewählten Bahnhöfen, S- und U-Bahn-Haltestellen und auch Straßenbahn-Haltestellen zu etablieren. Die damals selbstbewusste Ankündigung, 114 davon noch bis Jahresende zu realisieren, tat das Übrige.

Doch während das Gemeinschaftsprojekt des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) und mittlerweile 40 beteiligter Kommunen beim Deutschen Fahrradpreis 2022 in der Kategorie „Infrastruktur“ den zweiten Platz einheimste, nahm sich die Zwischenbilanz der Stadt Essen wenig preisverdächtig aus: Zum Ende 2022 waren gerade einmal 61 Radboxen in Essen nutzbar. Die Stadt hinkte also schon damals den eigenen Ansprüchen meilenweit hinterher.

Daran hat sich bis heute wenig geändert. Zumindest präsentiert Stadtsprecher Tobias Quiram auf Anfrage dieser Redaktion ernüchternde Zahlen: „Aktuell sind stadtweit insgesamt 79 Fahrradboxen an zehn Standorten in Betrieb.“ Also ein realer Zuwachs von gerade einmal 18 Radboxen binnen der letzten drei Jahre.

Zusätzlich belastet wird diese ohnehin bescheidene Bilanz durch Vorfälle wie am Bahnhof Borbeck. Dort hatte die Stadt Essen im Mai 2025 den Hersteller beauftragt, die an der Westseite des Bahnhofs postierten Fahrradboxen zu verla-

gern. Eine vorausseilende Maßnahme für den im Frühjahr 2026 geplanten barrierefreien Umbau des Busbahnhofs (ZOB).

Seitdem stehen die zehn, bereits 2018 aufgestellten Fahrradgaragen an der Ostseite nahe der Mauer zur Deutschen Bahn am Borbecker Markt. Ein Umzug mit fatalen Folgen, denn seitdem sind die Boxen nicht mehr nutzbar. Es fehlt die notwendige Stromversorgung.

Stadt investiert 1,74 Millionen Euro in neue Fahrradboxen

Stadtsprecher Quiram dazu: „Die Fahrradboxen stehen auf städtischem Gelände. Es gab lediglich kurzzeitig Kontakt zu einer Tochtergesellschaft der Bahn, um die Stromfrage zu diskutieren, doch dieser Plan wurde verworfen.“ Seitdem wird eine Stromversorgung über eine Photovoltaikanlage geprüft – Ende offen.

Dass die mit 1,74 Millionen Euro veranschlagte Fahrradboxen-Offensive (938.000 Euro davon zahlt die Stadt Essen) nicht so recht in Schwung kommen will, erklärt die Stadt Essen unter anderem mit gravierenden Mängeln an den Radboxen, die erst vom Hersteller behoben werden mussten.

Für Mirko Sehnke, Vorsitzender des ADFC Essen, ist das alles nur schwer zu akzeptieren: „Während es Oberhausen schafft, in einem einzigen Stadtquartier 180 Fahrradboxen aufzustellen, wartet man in Essen vergeblich auf die bereits für 2022 angekündigten Fahrradboxen.“ Nun fragt er sich: „Warum greift die Stadt Essen nicht auf bewährte Anbieter und Modelle zurück, sondern muss das Rad immer neu erfinden, während die neu gegossenen Fundamente für die Boxen bereits Moos ansetzen?“

Was Sehnke besonders wurmt: „Leider ist das kein Einzelfall in Essen. Das Aufstellen einfacher Fahrradbügel braucht zwischen sechs und zwölf Monate.“ Und

die Übergangslösung für die geschlossene Radstation am Hauptbahnhof sei auch erst mit erheblicher Verzögerung gestartet worden. „Auf die neue Radstation müssen wir bis mindestens Ende 2028 warten – für einen Umbau“, sagt er und schüttelt den Kopf. „Anderswo hätte man schneller ein komplett neues Fahrradparkhaus gebaut.“

Claudia Harfst von der Bürgerinitiative „Radentscheid Essen“, die mit der Sammlung von 25.000 Unterschriften den Stein erst ins Rollen brachte, betont nachdrücklich die Notwendigkeit des Projekts: „Für Pendler ist die unglaubliche Anzahl fehlender Radboxen wirklich ein Problem. Zu-

mal die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in der Bahn nur minimal ist.“

Harfst erinnert nochmals an den Ratsbeschluss von 2020, dass 4.000 Stellplätze in bewachten Parkhäusern oder als Fahrradboxen an Bahnhöfen mit hohem Pendleraufkommen bis 2030 aufgestellt werden sollten. „Das Amt für Straßen und Verkehr selbst hatte die Umsetzung konkret mit 150 bis 500 Stellplätzen pro Jahr geplant. Wir verstehen nicht, woran es liegt, dass diesbezüglich so gar nichts passiert.“

Zu der vor einem Jahr geschlossenen Radstation der Diakonie ergänzt ihr Mitstreiter Joerg Greiwe: „In der damaligen Radstation

passten die Öffnungszeiten nicht zu meinen Arbeitszeiten. Die jetzige Containerlösung ist zwar 24 Stunden an allen Tagen der Woche erreichbar, der Standort ist aber nicht so der Hit. Ich möchte gerne eine Radstation am bzw. im Bahnhof, die den Namen auch verdient!“

Also alles schlecht in Essen? Nicht unbedingt. Zumindest macht die Ankündigung von Stadtsprecher Tobias Quiram wenigstens etwas Mut: Demnach seien an neun Standorten Radboxen bereits aufgebaut und werden voraussichtlich noch im ersten Quartal 2026 in Betrieb genommen. Im Einzelnen sind dies der Abzweig Katernberg (6 Boxen); die Bahnhöfe Dellwig (7), Dellwig Ost (7), Gerschede (7), Holthausen (7), Steele Ost (7) und Zollverein Nord (5) sowie jeweils sieben weitere Radgaragen in Burgaltendorf und an der Messe West Süd Gruga.

Für die passionierte Radfahrerin Beate Georgie (67) ist das eher eine schlechte Nachricht. Sehnsüchtig wartet sie auf neue Fahrradboxen am S-Bahnhof Frohnhausen, seit vor knapp zwei Jahren stadtweit die sogenannten „Bike-Boxen“ demontiert wurden, weil diese Schwächen beim Diebstahlschutz offenbarten. „Offenbar ist die Station nicht priorisiert“, sagt sie.

Hoffnung machte, dass das Betonfundament für die insgesamt sechs Boxen in Frohnhausen überarbeitet wurde. Von der Stadt erfuhr die Seniorin, dass die Boxen „im Zuge der nächsten Montagerunde des Herstellers aufgebaut werden“. Doch Stadtsprecher Quiram bremst zu große Erwartungen: „Geplant ist, die Verkabelung für die Stromversorgung kurz vor der Montage der Boxen zu installieren. Diese soll schnellstmöglich erfolgen. Doch momentan laufen noch Abstimmungen mit dem Hersteller, erst danach kann ein konkreter Termin genannt werden.“

Warum greift die Stadt Essen nicht auf bewährte Anbieter und Modelle zurück, sondern muss das Rad immer neu erfinden?

Mirko Sehnke

Der Vorsitzende des ADFC Essen zu den eklatanten Verzögerungen bei der Projektumsetzung



Beate Georgie wartet seit etwa zwei Jahren sehnsüchtig auf neue Fahrradboxen am S-Bahnhof Frohnhausen. Doch andere Standorte haben laut Stadt Vorrang.

Louisa Waldeck / FUNKE Foto Services