

# Radstreifen für zwei Millionen Euro verbreitern: Ist das nötig?

Die Stadt plant eine umfangreiche Baumaßnahme für den Radfahrstreifen an der Wittenbergstraße. Bezirkspolitiker sind nicht begeistert.

**Katrin Böcker**

**Stadtwald.** Der Radfahrstreifen an der Wittenbergstraße soll ein Upgrade bekommen. „Um das Radhaupttroutennetz der Stadt Essen weiter auszubauen und Lücken zu schließen, soll die Radverkehrsanlage auf der Wittenbergstraße zwischen dem Stadtwaldplatz und der Wittekindstraße aufgewertet werden“, heißt es in einer Vorlage der Verwaltung, die im Dezember der zuständigen Bezirksvertretung (BV) 2 vorgelegt wurde. Die Mitglieder des Stadtteilparlaments zeigten sich mehrheitlich nicht begeistert.

Zum Hintergrund: Die Baumaßnahme entspricht dem Ziel 4 des Ratsbeschlusses zum Radentscheid: „Sichere Radwege an Hauptstraßen anlegen“. Die Wittenbergstraße habe insbesondere eine hohe Bedeutung für den Alltagsradverkehr, da sie die Stadtteile Stadtwald und Rüttenscheid verbinde, führt die Verwaltung aus. Der konkret in den Blick genommene Abschnitt ist circa einen Kilometer lang.

Der Radfahrstreifen dort unterschreitet die vorgeschriebene Mindestbreite leicht. Er ist 1,80 Meter breit. Radfahrstreifen, die durch eine durchgehende Linie vom restlichen Verkehr abgetrennt sind, müssen eine Mindestbreite von 1,85 Metern (inklusive Markierung) haben. Deshalb soll der Streifen an der Wittenbergstraße verbreitert werden. „In Teilabschnitten ist die Wittenbergstraße vom Straßenzustand her sanierungswürdig“, heißt es in der Vorlage der Verwaltung weiter. Daher ist vorgesehen, im Zuge dieser Maßnahme eine Straßenerneuerung durchzuführen.

## Sicherheit für Radfahrer erhöhen

Die Wittenbergstraße hat je einen überbreiten Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Die Fahrbahn ist zwischen circa 5 Metern und circa 5,70 Metern breit. Aktuell können hier zwei Autos nebeneinanderfahren, wobei es schon eng wird, vor allem, wenn es zwei große Pkw sind. Daneben befinden sich der 1,80 Meter breite Radstreifen und, daran angrenzend, jeweils ein Gehweg mit Breiten zwischen 2,50 Metern und 3,50 Metern.

Die Pläne der Verwaltung: Dem Verkehr auf der Kfz-Fahrbahn soll abschnittsweise nur noch ein Fahrstreifen zur Verfügung stehen, der Radfahrstreifen abschnittsweise verbreitert werden. So könnten Autos nicht mehr



**Dieses Foto zeigt die Problematik auf der Wittenbergstraße in Stadtwald: Zwei Autos nebeneinander, eins fährt mit zwei Reifen auf dem Radstreifen.**

Kerstin Kokoska / FFS



**Die Wittenbergstraße: Aktuell ist dort der Platz für alle knapp. Radfahrer haben nur 1,80 Meter zur Verfügung, für Autofahrer wird es eng, wenn sie nebeneinander herfahren.**

Julia Roxanne Koch / FFS

## Planungsbereich in der Wittenbergstraße



überholen und dabei auf den Radfahrstreifen ausweichen. Die Verbreiterung soll die Sicherheit der Radfahrenden erhöhen. Außerdem will man gegenseitiges Überholen der Radfahrenden innerhalb des Radfahrstreifens insbesondere an den Steigungs- bzw. Gefälleabschnitten mit den jeweils höheren Geschwindigkeitsdifferenzen möglich machen.

Auch für den ÖPNV gibt es Pläne: Die vorhandene Busspur in Richtung Stadtwaldplatz soll zu-

künftig schon ab dem Knotenpunkt Platanenweg/Wittenbergstraße/Am Uhlenkrug beginnen. In Fahrtrichtung Rüttenscheid soll der Radfahrstreifen für den Linienbusverkehr freigegeben werden.

Die Umsetzung kann laut Verwaltung erst nach Fertigstellung der Bauarbeiten in der Wittekindstraße erfolgen und ist somit für das Jahr 2026 vorgesehen. Die Kosten belaufen sich auf 2,177 Millionen Euro. Nach Planbeschluss will die Stadt einen För-

derantrag für die Maßnahme einreichen.

Die BV 2 erhob in ihrer Dezember-Sitzung mehrheitlich Bedenken. Christoph Jung, stellvertretender Vorsitzender der CDU im Stadtteilparlament, gibt zwar zu, dass die Situation auf der Wittenbergstraße aktuell nicht ideal sei. Trotzdem hält er sie für den „besten Kompromiss“. „Alle Verkehrsteilnehmer müssen Platz haben“, sagt er. Derzeit seien alle etwas eingeschränkt, was sicher nicht

optimal sei. Die Straße für Autos einspurig zu machen, sei allerdings auch keine Lösung, weil für sie dann zu wenig Platz zur Verfügung stünde. Auch die Qualität des Straßenbelags sei nicht ideal, aber ausreichend.

Ebenfalls gegen die Umsetzung sprach sich die SPD-Fraktion in der BV 2 aus. Ihr Vorsitzender Andreas Gosdzick sagt: „Aktuell haben wir ein bewährtes System, das gegenseitige Rücksichtnahme erfordert.“ Stünde dem Autoverkehr

eine Spur weniger zur Verfügung, sei ein starker Rückstau, insbesondere in Richtung Stadtwaldplatz, zu befürchten. „Angesichts der angespannten Haushaltslage und der hohen Kosten scheint uns die Idee nicht ausgereift“, führt Gosdzick weiter aus. Die Verwaltung solle ein Alternativkonzept vorlegen. Beispielsweise sei denkbar, die Radfahrstreifen in Richtung der breiten Gehwege auszuweiten.

FDP-Bezirksvertreter Falk Grünebaum spricht sich gar dafür aus, den Radstreifen ganz abzuschaffen. „Es gibt wenig Bedarf“, ist seine Meinung, vielen Fahrradfahrern begegne man dort nicht. Er sieht in der Wittenbergstraße vielmehr eine wichtige Verbindung zwischen Rüttenscheid, Stadtwald und Rellinghausen für den Autoverkehr – und erwartet, dass bei einer Reduzierung der Fahrstreifenanzahl lange Staus entstehen würden. Grünebaum: „Die aktuelle Lösung ist nichts Halbes und nichts Ganzes, aber lieber so, als komplette Einspurigkeit.“

Auf Zustimmung stieß die geplante Maßnahme bei Grünen und Linken. Inga Sponheuer, stellvertretende Vorsitzende der Grünen-Fraktion in der BV 2, begreift sie als wichtigen „Lückenschluss“ im Hauptverkehrsroutennetz. „Wir brauchen ein alltagstaugliches Radroutennetz und müssen dabei vorankommen“, betont sie. Eine Verbreiterung des Radstreifens solle für mehr Sicherheit, aktuell sei der Raum für Radfahrende zu knapp. Insbesondere bei Steigungen brauche man mehr Platz.

Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität sollte laut Vorlage in seiner Sitzung am Donnerstag, 29. Januar, über die Maßnahme entscheiden. Stand Donnerstag, 22. Januar, steht sie allerdings nicht auf der Tagesordnung. CDU und SPD, die seit der Kommunalwahl im September 2025 eine Koalition im Rat bilden, haben in ihrem Koalitionsvertrag eine deutliche Abkehr von der bisherigen Verkehrspolitik festgehalten.

Der „Modal-Split“, das Verhältnis also von Fuß-, Rad-, Autoverkehr und ÖPNV, das sich laut Ratsbeschluss 2035 gleichmäßig verteilen soll, ist für CDU und SPD nicht länger bindend. Das vom Rat erklärte Ziel dient ihnen nur noch als Orientierungshilfe. Zwar wollen CDU und SPD den Radverkehr fördern. Doch der Radentscheid, der dafür über Jahre Investitionen in Millionenhöhe festschreibt, ist nicht mehr in Stein gemeißelt.