



Wer in Übrerruhr auf dem Radweg nach Kupferdreh unterwegs ist, muss an dieser Stelle auf die Langenberger Straße wechseln – und umgekehrt.

Dominika Sagan (3)

# Radweg im Holthuser Tal immer noch nicht in Sicht

Fast eine Posse: Es gibt seit rund 40 Jahren Pläne für einen Radweg und einen Ratsbeschluss von 2021. Die Umsetzung aber rückt ein weiteres Mal in die Ferne.

**Dominika Sagan**

**Essen-Kupferdreh/Übrerruhr.** An diesen Radweg mag mancher schon nicht mehr glauben: 1,5 Kilometer sollen im Holthuser Tal entstehen, um eine Lücke zwischen Kupferdreh und Übrerruhr zu schließen. Bislang müssen Radfahrer auf die viel befahrene Langenberger Straße ausweichen – und werden das wohl noch geraume Zeit tun. Zwar gibt es seit mehr als 40 Jahren Pläne und Überlegungen für diesen Lückenschluss, einen Ratsbeschluss von 2021 sowie Aussicht auf Fördergelder. Jetzt aber zieht die Stadt den Antrag dafür zurück. Das sind die Gründe.

**Marode Mauern verzögerten Zeitplan**

„Ja, der war mal geplant“, ist das, was einem Radfahrer (79) an diesem Vormittag zu dem nicht vorhandenen Radweg-Abschnitt einfällt. Er steht vor dem großen Tor, an dem immer noch der Hinweis zu lesen ist: „Ende des Radweges“. Dahinter hat der Kanuclub sein Gelände. Viele mieden diese Seite am Ruhrufer inzwischen ohnehin und blieben auf der Rellinghauser und Heisinger Seite, von dort gehe es dann ab nach Kupferdreh, sagt der 79-Jährige aus Übrerruhr, während viele Pkw, große Lkw und auch Busse auf der Langenberger Straße vorbeifahren. Das sei für Radfahrer schon gefährlich; dabei werde der Verkehr noch wachsen, wenn in Kupferdreh selbst alle Sperrungen wegen der derzeitigen Bauarbeiten aufgehoben sein werden, ist er überzeugt.

Der neue „Geh- und Radweg Holthuser Tal“ soll daher zwischen dem östlichen Ruhrufer und der Bahntrasse (Linie S9) entstehen, damit die Radfahrer nicht auf die Langenberger Straße wechseln

müssen. Geplant ist ein asphaltierter Weg (2,5 bis 3 m breit) zwischen dem Bahnübergang Holthuser Tal und der Kampmannbrücke in Kupferdreh. Noch aber endet der ausgebaut Weg abrupt, Radfahrer wechseln ab Holthuser Tal auf die parallel verlaufende Langenberger Straße. Um das zu ändern, steht die Stadt für das Vorhaben weiterhin im Kontakt mit der Bezirksregierung als möglichem Fördermittelgeber. Die Finanzierung sei über das Förderprogramm „Nahmobilität“ vorgesehen.

Die Baukosten für den doch eher kurzen Abschnitt haben sich zwischenzeitlich verdoppelt, wie die Stadt bereits 2024 mitteilte, als sie umfassende Informationen veröffentlichte und dem Rat vorlegte. Denn aus anfänglichen 1,5 Millionen Euro waren da schon mehr als 2,9 Millionen Euro geworden, die der Ausbau insgesamt kosten soll. Die ursprüngliche Fertigstellung 2022 war da längst Geschichte.

Marode Mauern, das Thema Sicherheit, Grundstücks-Fragen und auch mangelndes Fachwissen verzögerten den Zeitplan, sorgten für die Kostenexplosion. Da wunder-



**Der Kanuverein hat diesen Hinweis an sein Tor in Essen-Übrerruhr angebracht.**



**Wer mit dem Fahrrad von dem Radweg über die Bahngleise kommt (rechts) oder dorthin möchte, muss über die Langenberger Straße fahren.**

## Gründe für die Kostenexplosion

Bereits 2024 fasste die Stadt die Gründe für die gestiegenen Kosten rund um den Radweg-Abschnitt im Holthuser Tal zusammen.

**Thema Lage (150.000 Euro Mehrkosten):** Es gibt sieben ehemalige Stollen und fünf Tagesöffnungen im Plangebiet, ein Geogitter (4 m breit) ist notwendig. Die Baumaßnahme soll wiederum fachgutachterlich begleitet werden, um auf Anzeichen von Bodenbewegungen reagieren zu können.

**Thema Sicherheit (460.000 Euro):** Wegen der direkten Lage zur Bahnlinie darf das Plangebiet ohne eine „Bahnsicherung“ nicht betreten werden. Das hat Vorkehrungen und Sicherheitsmaßnahmen zur Folge (Registrierung im System der Bahn, Begleitung durch externes Sicherheitsteam etc.).

**Thema Wege (ca. 200.000 Euro**

**Mehrkosten):** Fachleute müssen die Wege und Ingenieurbauwerke mit Stützfunktion entlang des Bahndamms planen. Gemeint ist ein Ingenieurbüro mit Spezialkenntnissen im Bereich Bahnsicherung und Arbeiten entlang von Bahnanlagen sowie im Überschwemmungsbereich. Dieses Fachwissen fehle bei Grün und Gruga.

**Thema Bahndamm (55.000 Euro):** Der Bahndammbereich muss mit Hilfe von Stützmauern verbreitert und stabilisiert werden.

**Thema Rodung (80.000 Euro):** Wegen der Nähe zur Bahnanlage müssen die Maschinen für die Rodung gesondert geerdet werden. Durch die beengten Platzverhältnisse können nur kleinere Maschinen eingesetzt werden. Dafür müssen gerodete Gehölze bis zum Abtransport mehrfach umgesetzt werden.

ten sich nicht nur die Nutzer, aus der Politik kamen sogar Zweifel an dem Vorhaben und dessen Verhältnismäßigkeit. Einige zeigten sich zumindest in Sachen Finanzierung mit Blick auf die Förderung erleichtert.

Dabei entfällt der größte Batzen der Mehrkosten (600.000 Euro) auf die Sanierung der Stützmauern entlang des geplanten Geh- und Radweges, bei denen Sanierungsbedarf festgestellt worden war. Die Mauern fangen den Höhenunterschied auf einer etwa 340 Meter langen Strecke (zwischen Plangebiet und Ruhr) ab. „Die Mauern stammen vermutlich aus dem 19. Jahrhundert, als der Bahnhof Kupferdreh der Knotenpunkt für die Abförderung der Steinkohle zwischen Duisburg und dem Bergischen Land war“, erklärte die Stadt bereits dazu.

In der aktuellen Mitteilung der Verwaltung geht es nun um die Förderbedingungen, die wesentlich verändert worden seien. Da zahlreiche Projekte eingereicht und die Fördermittel gleichzeitig gesunken seien, fordere die Bezirksregierung jetzt mehr Unterlagen. Alles in allem sei die Gesamtmaßnahme nun derart komplex, dass der Radweg-Abschnitt von Grün und Gruga nicht – wie für die bislang beantragten Fördergelder erforderlich – bis Ende Mai 2026 fertiggestellt worden sei. Die Konsequenz ist, dass die Stadt sich mit der Bezirksregierung abgestimmt hat und den aktuellen Förderantrag zurückzieht. Die Planung läuft laut Stadt jedoch weiter: Wenn die erforderlichen Voraussetzungen erfüllt sind, soll ein Antrag 2027 erneut gestellt werden.

Wann der Abschnitt dann voraussichtlich fertig werden soll, dazu gibt es in der aktuellen Vorlage keine Angaben. Fest steht, dass die Bauarbeiten ursprünglich im Herbst 2021 beginnen sollten. Radfahrer wie der Übrerruhrer schütteln den Kopf mit Blick auf die Dauer, aber auch auf die finanzielle Situation. „Ich weiß gar nicht, was da Millionen kosten soll“, sagt er und wird vorerst weiterhin seine längst gewohnten Strecken fahren. „Über die Berge“, erklärt er schmunzelnd und meint seinen Umweg über Byfang nach Kupferdreh.