Auf der Grugatrasse ist oft viel los, viele Radfahrer sehen aber dennoch keinen Grund für einen Umbau, der Grün kostet. VLADIMIR WEGENER/FFS

Stadt verteidigt Verbreiterung der Grugatrasse

Verkehrsdezernentin Simone Raskob hält an Plänen fest. Viele Radler selbst finden Ausbau unnötig

Frank Stenglein

Umwelt- und Verkehrsdezernentin Simone Raskob hat die Pläne der Stadt Essen verteidigt, den Rad- und Fußweg Grugatrasse zwischen Rüttenscheid und Steele stark zu verbreitern und dafür auch 38 Bäume zu fällen und anderes Grün zu entnehmen. „Die Grugatrasse ist mit bis zu 7000 Radfahrenden pro Tag der am stärksten genutzte Radweg in ganz Essen“, betonte sie auf Anfrage. Es gehe bei den Umbauarbeiten nicht zuletzt um eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, um eine Trennung von Radfahrern und Fußgängern. Sie sei auf der Trasse selbst häufig unterwegs und habe „schon sehr viele Situationen erlebt, bei denen es eng wurde, und da wurde auch viel geschimpft“, so Raskob.

Das können andere Vielfahrer so nicht bestätigen und haben dies auch in den letzten Tagen in E-Mails an die Redaktion bekräftigt. Tenor: Mit etwas Rücksicht komme man auf der Grugatrasse bereits jetzt jederzeit schnell voran, der Ausbau sei insofern unnötig und überdimensioniert. Anwohner hatten die erneute Diskussion um die Sinnhaftigkeit des fünf Millionen Euro teuren Projekts angestoßen. Durch den Bericht über die Initiative in dieser Zeitung scheint vielen interessierten Bürgern erst jetzt klar geworden zu sein, was die Stadt dort ab dem kommenden Jahr plant. Neu ist das indes nicht, vielmehr ist darüber auch in der Vergangenheit schon viel geschrieben worden – und auch über Einzelfälle, bei denen Radfahrer Rücksicht vermissen ließen.

Raskob glaubt nicht an mehr Unfallgefahren nach Ausbau

Raskob zufolge gab es bei keinem vergleichbaren Projekt einen so langen Vorlauf unter Einbeziehung verschiedenster Interessengruppen. „Wir konnten auch die Vertreter des Naturschutzes einstimmig für den Ausbau gewinnen.“ Dieser koste zwar einiges Grün, aber es würden weitaus mehr neue Bäume gepflanzt als alte gefällt werden. Weitgehend erhalten bleibe auch das Baumkronen-Dach, das den Rad-Gehweg über weite Strecken wie ein grünes Band wirken lässt. „Wir werden auch in der Bauphase so schonend wie möglich vorgehen“, versprach die Dezernentin. Auch bei der Beleuchtung des Weges habe man einen Kompromiss mit dem Naturschutz gefunden.

> Ich habe schon sehr viele Situationen erlebt, bei denen es eng wurde, und da wurde auch viel geschimpft.
>
> **Simone Raskob,**
> Umwelt- und Verkehrsdezernentin, ist selbst häufig auf der Trasse unterwegs.

Zu zerstreuen versucht Raskob auch die Befürchtung, dass die Verbreiterung der Grugatrasse Radfahrer psychologisch dazu verleite, ihr Recht auf schnelleres Fahren exzessiv auszuleben und dadurch Unfälle heraufzubeschwören, die es bislang nicht gab. Sie verwies auf die Trennung mit einer Linie, die Radfahrern einen Raum von etwa drei Metern Breite zuweise, nicht mehr als jetzt, die sie den ganzen Weg benutzen dürfen. Sollte das nicht funktionieren, gebe es noch andere bauliche Möglichkeiten, um die Trennung notfalls zu erzwingen.

Raskob zeigte sich verärgert über das Anlieger-Ehepaar, das die Diskussion auch mit dem Argument angestoßen hatte, man sei im Vorfeld nicht ausreichend informiert worden. „Bürger, die sich bei uns melden, haben immer eine Antwort erhalten, oftmals wurde auch ein Ortstermin mit städtischen Mitarbeitern angeboten.“ Das Ehepaar habe dies auch wahrgenommen. Kritisiert wurde von den Beschwerdeführern allerdings, dass zu diesem Zeitpunkt die Entscheidungen bereits faktisch gefallen waren.

Raskob räumte ein, die Verbreiterung der Grugatrasse gehöre zu den Projekten, die explizit auch mit der Deutschen Umwelthilfe vereinbart wurden. Hintergrund: Der Verein verzichtete wegen der partiell zu hohen Luftbelastung auf eine Klage gegen die Stadt Essen, als Gegenleistung wurde faktisch eine weitreichende Mitsprache bei Vorhaben eingeräumt, die der Durchsetzung einer „Verkehrswende“ dienen sollen. Der Verein kontrolliert engmaschig, ob die Absprachen auch eingehalten werden.

Gleichwohl sei richtig, dass die technische Verbesserung der Grugatrasse zwischen Rüttenscheid und Mülheim – also in der anderen Richtung – letztlich noch dringlicher wäre, räumt Raskob ein. Dort ist der Weg nicht einmal asphaltiert, und viele Kritiker verwiesen die Stadt in Zusammenhang mit den aktuellen Plänen auf dieses Manko. Der besagte Abschnitt gehöre dem Regionalverband Ruhr, mit dem die Stadt Essen übereingekommen sei, ab 2025 auszubauen, so Raskob. „Wir haben erst einmal da angefangen, wo wir als Stadt Essen selbst Eigentümer sind.“