

# Wo den Radfahrern der Schuh drückt

 [adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-essen/aktuelles/radverkehr-essen/radverkehr-essen/article/wo-den-radfahrern-der-schuh-drueckt.html](https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-essen/aktuelles/radverkehr-essen/radverkehr-essen/article/wo-den-radfahrern-der-schuh-drueckt.html)

## Radverkehr Essen

13.10.17



Protected Bike-Line in den USA

### Radverkehr bei der angekündigten Mobilitätswende mitnehmen

Der ADFC-Essen begrüßt außerordentlich den Vorstoß der Stadt Essen, den Wandel in der Mobilität endlich voranzubringen (siehe WAZ/NRZ vom 12.10.2017). Die explizit erwähnte verstärkte Förderung des Radverkehrs hätte aber längst angepackt werden können. Schließlich liegt seit Mitte der 1990er Jahre ein Radverkehrskonzept vor, welches inklusive einiger aktueller Anpassungen auch heute noch seine Berechtigung hat. Seit über 20 Jahren wird es umgesetzt, jedoch leider immer nur in Tippelschritten. Aber auch die jüngst angesetzten Erhöhung der jährlichen Finanzmittel bilden nur ein Tropfen auf dem heißen Stein.

Will man tatsächlich dem Anspruch einer „fahrradfreundlichen Stadt“ gerecht werden, muss man die vorhandenen Konzepte forciert umsetzen. Ein neues Gutachten ist daher überflüssig. Den Radverkehr verstärkt zu fördern bedeutet auch, dass es innerhalb der Verwaltung einer entsprechenden personellen Anpassung bedarf. Denn trotz großem Engagements einiger weniger Mitarbeiter fährt man momentan am absoluten Limit, um die derzeit noch nicht allzu große Zahl von Radverkehrsprojekten zeitnah umzusetzen.

Stillgelegte Bahntrassen zu Radwegen umzubauen ist ein absolut begrüßenswerter Ansatz, geht aber speziell beim Alltagsradverkehr in Essen am tatsächlichen Bedarf vorbei. Ganz abgesehen davon, dass nur die Menschen davon profitieren, die im unmittelbaren Umfeld dieser Radwege leben. In Essen verläuft der Alltagsradverkehr hauptsächlich in Nord-Süd-Richtung, und hier gibt es zahllose Knackpunkte und Lücken. Das fängt beispielsweise bei der Rüttenscheider Straße an. Dabei sind bereits in den 1980er Jahren von Bürgerseite Konzepte präsentiert worden, wie diese Straße

fußgänger- und radfahrfreundlicher ausgestaltet werden kann. Der ADFC hat diese Pläne vor einigen Jahren noch einmal aufgegriffen – leider vergeblich. Gegen die Lobby der Einzelhändler ist kein Kraut gewachsen.

Dabei ist die Lösung wirklich einfach. Man bräuchte lediglich die „Rü“ in drei Abschnitte aufzuteilen und diese in Einbahnstraßen mit jeweils gegenläufigen Fahrtrichtungen umzuwandeln. Damit könnte man auf die unseligen, weil fehlgeplanten Radwege verzichten und hätte mehr Platz für Fußgänger und Gastronomie. Der dann auf der Fahrbahn geführte Radverkehr würde auch in den Abschnitten profitieren, in denen bislang keine Radwege existieren. Autoverkehr bliebe weiterhin möglich – und damit auch die Erreichbarkeit von Geschäften und Gastronomie. Schwierig würde es lediglich für den Durchgangs- und Flanierverkehr. Im Gegensatz zu vielen anderen Stadtteilen hat man hier aber das Glück, dass mit der Alfredstraße nur wenige Meter weiter auf ganzer Länge eine vierspurige Verkehrsachse parallel dazu verläuft.

Auf der für den Alltagsradverkehr so wichtigen Nord-Süd-Achse gibt es weitere gravierende Knackpunkte. Herausragend genannt werden muss der Kreisverkehr im Bereich der „Freiheit“ am Hauptbahnhof. Besonders für wenig versierte Radler bildet dieser in vielen Fahrrelationen ein lebensgefährliches und nahezu unüberwindliches Hindernis. Zwar gibt es hier und da kleine Verbesserungen, die aber nur zu umständlichen Fahrmanövern und zusätzlichen Zeitverlusten führen und daher nur wenig Akzeptanz finden.

Ein weiterer Knackpunkt ist die Altenessener Straße im Bereich des dortigen Bahnhofs. Obgleich damals bereits bekannt war, dass es sich hierbei um eine Hauptachse im Radroutennetz handelt, ist der Radverkehr bei dem vor gut 20 Jahren erfolgten großen Umbau bewusst nicht berücksichtigt worden. Der Grund: Um die stark befahrene Straße normgerecht ausbauen zu können, verzichtete man aus Platzgründen in Fahrtrichtung Süden zwischen Palmbuschweg und Bahnhof gänzlich auf Radwege. In Richtung Norden hat man zwar nachträglich die Gehwegbereiche für Radfahrer frei gegeben, was jedoch in dem stark frequentierten Abschnitt eine für alle Beteiligten nur sehr unbefriedigende Notlösung darstellt.

Im übrigen Stadtgebiet sei stellvertretend für weitere Knackpunkte noch die Verbindung von Holsterhausen in Richtung Innenstadt genannt. Nach Erkenntnissen des ADFC sind in diesen prosperierenden Stadtteil in den letzten Jahren viele junge und radfahraffine Menschen zugezogen. Für diese bildet speziell die Kreuzung Holsterhauser Straße/Friedrichstraße/Kruppstraße mit seiner riesigen Asphaltwüste ein nahezu unüberwindliches Hindernis dar. Angesichts der in diesem Bereich zur Verfügung stehenden Fläche böte es sich geradezu an, hier eine komplette Fahrbahn wegzunehmen und im Rahmen einer „Protected Bike-Line“ dem Radverkehr zuzuordnen. Dann könnte sich die Stadt Essen wie in den 1990er Jahren endlich auch mal wieder bundesweit als Pionier in Sachen Radverkehrsförderung darstellen.

Jörg Brinkmann