

B 224 Werden Interessengemeinschaft
z.Hd. Rita Boegershausen
Abteistr. 1
45239 Essen-Werden
Tel. 0201 493320
jueri.boegershausen@t-online.de

Essen, 23.7.2025

WAZ Lokalredaktion
Jakob-Funke-Platz 1
45127 Essen

E-Mail: redaktion.essen@waz.de

Sehr geehrtes Redaktionsteam!

Im Rahmen des CDU-Stammtisches erfolgte am 9.7.2025 in der Aula des Werdener Gymnasiums der Vortrag zum Radverkehr im Ruhrgebiet. Leider war die Aula nur sehr dünn besucht. Schade.

Höflich, politisch korrekt und sachlich wurden die vorläufigen Planungsergebnisse aus "Modal Split" durch Herrn Kuczera vorgetragen. Die Bedarfsanalyse/Bedarfsplan legt demzufolge zukünftig < 500 Fahrradfahrer/Tag auf der B 224 zu Grunde. Um den höflichen Rahmen nicht unnötig zu irritieren, wurde dieser Sachverhalt nach der Veranstaltung explizit angesprochen und die Größenordnung bezweifelt.

Der Vortragende erläuterte dies mit dem Hinweis "Kleiner als". Sind also 499 oder 10 Räder/Tag die richtige Bewegungsgrundlage? Nach eigenen täglichen Erfahrungen sind heute vielleicht 10 Radfahrer/Tag, wenn überhaupt, die anzunehmende richtige Größenordnung. Wie lauten denn die Anziehungspunkte für Fahrradfahrer? Es wurde kein einziger Zielort genannt.

Aber die Stadt Essen hat doch bereits eine Fahrradstrecke ausgewiesen und beschildert. Warum wurde darauf kein Bezug genommen?

Die behördliche Ausgangslage suggeriert, es gäbe es keine ausgewiesenen Fahrradwege. Dies ist objektiv unzutreffend. Die Verbindung nach Velbert ist seit vielen Jahren für Fahrradfahrer ausgeschildert. Das ist Fakt. Sie ist nur in einem desolaten Zustand und genau daran muß gearbeitet werden. Der ausgewiesene Fahrradweg ist schnell über den Klemensborn und die Barkhovenallee erreichbar. Natürlich ist das steiler als die B 224 oder plattes Land, aber mit E-Bikes ist der kleine Berg von ca. 300 m ohne Anstrengung zu bewältigen. Merkwürdig ist aber, dass der Bredeneyer Berg der B 224, der die gleiche Steigung hat wie der Klemensborn, offenkundig Gefallen gefunden hat als Fahrradtrasse. Diese Verbindung ist doch umso interessanter und anziehungsstärker, da man nach Bredeney, Rüttenscheid und zur Stadtmitte fahren kann. Da passt doch was nicht in der Radweganforderung. Essen liegt am Rande des Bergischen Landes, da gibt's schon mal Steigungen und kleine Berge, Essen ist nicht vergleichbar mit den Niederlanden, dem Niederrhein oder Kopenhagen. Weiter, Essen ist äußerst eng bebaut. Die B 224 ist eine sehr stark befahrene Bundesstraße, auf der sehr schnell gefahren wird. Die Stadt Velbert/Kreis Mettmann hat hier bereits reagiert und ein großes Schild "NICHT RASEN"* aufgestellt. Und was hat die Stadt Essen ergänzend zur Unterstützung beigetragen? Nichts!

Es soll eine weiße Linie auf der B 224 aufgebracht werden. Wer glaubt eigentlich, dass durch eine weiße Linie auf der Fahrbahn Sicherheit für Fahrradfahrer entsteht? Wer kann guten Gewissens seine Kinder auf dieser Straße Fahrrad fahren lassen? Gehen wir doch ehrlich miteinander um, die B 224 ist ungeeignet und gefährlich. Es fehlt eine klare Abgrenzung für Fahrradfahrer mittels Begrünungs- und Bepflanzungsstreifen.

Für eine verschwindend kleine Minderheit von Fahrradidologen des Modal Split soll die große Mehrheit von Bewohnern und Pkw-Fahrern auf Stellplätze auf der B 224 verzichten. Eine Alternativlösung für die Mehrheit wurde nicht eingebracht.

Dabei trägt die Stadt Essen eine große Mitverantwortung, warum PKWs auf der B 224 parken müssen. Bevor z.B. die Massenneubauten zwischen der Kellerstraße und dem Kathagen errichtet wurden, befanden sich hofseitig Garagen und Stellplätze. Die Stadt Essen genehmigte bei den Neubaumaßnahmen aber auch eine Bebauung in der 2. Reihe, was letztlich zum Verlust genau dieser Hofstellplätze führte.

Der Grund ist naheliegend: Noch mehr Grundsteuer B für das Stadtsäckel von den Bewohnern, dafür Verlust der Parkmöglichkeit für die Bewohner!

Und wo sollen Bewohner und Kunden der Geschäfte auf der Abteistraße parken? Hier wird mal wieder der eine gegen den anderen ausgespielt und moralisch in die Ecke gestellt.

Ausgewogen ist das nicht.

Die Ordnungsbehörde ist seit Jahren nicht gewillt oder in der Lage, die 15 - 20 Kleinlaster einer Firma zwischen Kellerstr. und Kathagen auszugliedern. Und wenn die beidseitigen Parkreihen verschwinden sollen, wohin denn dann mit allen PKWs und Kleinlastern? Die vor 10 Jahren kreierte Doppelparkebene auf den ehem. Feintuchwerken liegt bis heute in den Schubladen der Amtsstube. Auch die aufgrund vorh. Bebauung vorgeschlagene 2-geschossige Parkebene am Kastellgraben bleibt unerwähnt. Gerne bedienen sich andere rhetorisch und öffentlich unsererer Vorschläge. Und da plädiert und bedient sich nun ausgerechnet der Stadtplaner, der das an Dummheit und Rechtsungültigkeit nicht zu überbietende Verkehrsverlagerungskonzept mit zu verantworten hat, unseres Vorschlages des 2-geschossigen Parkhauses auf dem Kastellplatz in den WN. Wir empfinden das als dreist. Aber das kennt man mittlerweile von alternativlosem Gedankengut. Weiter wurde vor ca. 10 Jahren eine deutliche Verbesserung zur Querung der Abtei- und Brückstraße für Fußgänger und Fahrradfahrer eingereicht, und zwar einmal in Verlängerung "Hölle" und der Fußgängerzone in Verlängerung der Hufergasse. Lagerort der Unterlagen: Amtsstube!

"Modal Split" sollen allen zugutekommen, nicht nur der sich in den Vordergrund schiebenden Minderheit. Fahrradfahrer können heute schon überall auch gegen die Einbahnstraßenrichtung fahren und gefährden damit massiv sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer. Aber Bewohner, PKW-Fahrer, insbesondere die, die auf das Auto zwingend angewiesen sind, gehören auch zum "Modal Split". Diese Tatsache zu verdrängen, ist blauäugig und bestenfalls opportun. Vom Arbeitenden erwartet man Mobilität und Flexibilität. Die überwältigende Mehrheit arbeitet nicht dort, wo diese auch wohnen.

Ich glaube, die fahrradfahrende Minderheit sollte sich mal mit den Prinzipien des Modal Split im Sinne Aller beschäftigen und nicht nur daran denken, was muß die Mehrheit tun oder/und auf was müssen diese verzichten, dass es uns Wenigen gut geht.

Das ist kein Modal Split, das ist blanker Egoismus dem Zeitgeist entsprechend. Ist eigentlich gesichert, dass sich Velbert an ein- oder beidseitigen Fahrradspuren als Teil der B 224 anschließt? Velbert hat bereits ausgewiesene Fahrradwege auf der B 224. Hier verweisen wir ausdrücklich auf § 17 FstrG mit Urteil vom 23.4.2024, der möglichen Planfeststellungspflicht.

Ein Mitverfasser dieses Leserbriefes war Viel-Fahrradfahrer und hat sehr viel Verständnis für die Zielgruppe, er ist aber auch Autofahrer, der für seine Arbeit ein PKW zwingend benötigt. Das ist tägliche Realität. Wir stimmen dem Ansinnen für Fahrradfahrer weitgehend zu, aber nicht, wenn diese mit einer deutlich erhöhten Gefahrenlage einhergeht und/oder die Veränderung zu Lasten und Kosten anderer geht.

Mit freundlichem Gruß

Rita Boegershausen
B 224 Werden Interessengemeinschaft

www.b224werden.de

*

—

