



Anwohner der Grugatrasse fürchten, dass ein Ausbau Radfahrer dazu verleiten könnte, noch schneller zu fahren.

SOCRATES TASSOS / FFS (3)

Sorge wegen Ausbau der Grugatrasse

Rad- und Fußweg soll durchgehend stark verbreitert werden. Anwohner fürchten mehr Raser

Marcus Schymiczek

Seit 30 Jahren wohnt Veronika Rudolph-Gather in Rellinghausen direkt an der Grugatrasse. „Damals fuhren schon keine Züge mehr“, erinnert sie sich. Erst Ende der 1990er Jahre wurden Schienen und Schwellen der ehemaligen Güterzugstrecke entfernt und die Gleistrasse umgebaut. Geradelt wurde auf Schotter, später auf Asphalt.

Heute ist die Grugatrasse der meistfrequentierte Radweg der Stadt. Täglich nutzen im Schnitt 1830 Radfahrer die Strecke, die den Ruhrtalradweg in Steele mit dem Radweg Rheinische Bahn in Schönebeck verbindet. An Wochenenden sind es mehrere Tausend, dazu kommen Jogger und Spaziergänger. „Dann herrscht Rushhour“, weiß Veronika Rudolph-Gather. Sie und ihr Mann, Herbert Gather, sind oft selbst mit dem Fahrrad unterwegs.

Durch einen Streifen voneinander getrennt

Weil es mitunter gefährlich zugeht, wenn Radfahrer und Fußgänger einander begegnen, hat sich die Stadt entschlossen, die Grugatrasse auszubauen. Als erster Schritt soll die Trasse auf einer Länge von knapp fünf Kilometern von der Kurt-Schumacher-Brücke in Steele bis zur A52 in Rüttenscheid verbreitert

werden, und zwar von heute 3,50 Meter auf 5,50 Meter.

Von der Stadt Essen seien sie als Anwohner nicht über die Pläne informiert worden, bedauert Veronika Rudolph-Gather. Als sie davon erfuhr, schrieben sie und ihr Mann an die Stadt Essen und an die im Rat der Stadt vertretene Parteien, um ihre Bedenken zu äußern. „Die Resonanz war bescheiden“, berichtet Veronika Rudolph-Gather. Mittlerweile ist der Ausbau beschlossene Sache. Als Anwohner hoffen sie dennoch noch auf bessere Einsicht bei den Verantwortlichen.

Die Grugatrasse gehöre heute bereits zu den am besten ausgebauten Radwegen in Essen. Ihre Sorge: Wird die Trasse verbreitert, sorgt das nicht für mehr Sicherheit. Das Gegenteil sei der Fall. Warum? Auf dem Streckenabschnitt zwischen Ruhrtal und Rüttenscheid gilt es einen Höhenunterschied von 50 Metern zu überwinden. Wer bergab fährt in Richtung Ruhr, kommt rasch auf Tempo. „Wenn die Trasse verbreitert wird, verleitet das nur dazu, noch schneller zu fahren“, warnt Herbert Gather. So mancher könnte die Bezeichnung „Radautobahn“ allzu wörtlich nehmen, und tatsächlich sind radelnde Raser schon jetzt keine Seltenheit.

Das könnte vor allem für Fußgänger gefährlich werden, im Fall einer

Kollision mit Sturz aber genauso für Radfahrer. Zwar sollen Rad- und Fußverkehr durch einen sogenannten taktischen Trennstreifen voneinander getrennt werden, ob das aber Sicherheit schafft, ist fraglich. Auch der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) sieht dies kritisch. Hinzu kommen einige Engstellen.

38 ältere Bäume sollen gefällt werden

Ursprünglich sollte die künstlich entstandene Trasse, die sich im Laufe der Jahrzehnte üppig selbst begrünt, auf 6,50 Meter verbreitert werden. Über weite Strecken wäre das möglich. Denn die alte Reichsbahn hat Dämme oft selbst dann breit genug für Doppelgleise errichtet, wenn wie hier zunächst nur ein einzelner Schienenstrang benötigt wurde. Im Bedarfsfall hätte man dann leichter ausbauen können. Mit Rücksicht auf Natur und Landschaft und um Bäume zu schonen will die Stadt dies aber nicht nutzen, sondern etwas schmaler bauen.

Kalkuliert wird mit Baukosten von fünf Millionen Euro und einer Bauzeit von zwei Jahren. Der Aufwand dürfte stellenweise beachtlich sein. Die ab den 1870er Jahren gebaute Trasse trug zwar einst Lokomotiven und viele Tonnen schwere Kohlenwaggons, ist aber eben in die Jahre gekommen. Alte Stützmau-

ern aus Beton am Fuß des Damms gaben unter der Last des Eigengewichtes nach und sind teilweise zerbrochen.

Dass die Stadtverwaltung als Begründung für den Ausbau der Trasse die Förderung des Radverkehrs angibt und auch den gerichtlichen Vergleich anführt, auf den sich Bezirksregierung und Stadt Essen mit der Deutschen Umwelthilfe zwecks Schadstoffreduzierung verständigt haben, kann die Anwohner nicht überzeugen. Es gebe zahlreiche Radwege in der Stadt, die es nötiger hätten ausgebaut zu werden.

In Kauf nimmt die Stadt, dass durch den Ausbau der Grugatrasse Natur verloren geht. 38 ältere Bäume müssen gefällt werden, heißt es. Hinzu kommt eine nicht genannte Zahl kleiner Bäume und Sträucher. 121 Bäume sollen nachgepflanzt werden. Und: Der heutige Charakter als schmales, begrüntes Asphaltband mitten in der Stadt dürfte zumindest für einige Jahre verschwinden und dem Bild einer kleineren Straße weichen.

Veronika Rudolf-Gather appelliert an die Stadt, die Bürger zu beteiligen, „damit nicht ein Baum zu viel gefällt wird“. Erfolgversprechend? Kleinere Änderungen im Detail mögen noch möglich sein, doch die Planung ist beendet, der Baubeschluss im Stadtrat gefällt.



Am Fuß des Damms, der einst schwere Kohlezüge trug, nagt an mehreren Stellen der Zahn der Zeit.



Veronika Rudolf-Gather und Herbert Gather wohnen an der Grugatrasse in Rellinghausen.

Kommentar

Ohne Rücksicht auf Verluste



Frank Stenglein über den Ausbau der Grugatrasse

Früher war kein städtebauliches Opfer zu groß, um dem Autoverkehr Platz zu schaffen und ihn zu beschleunigen. Auch wer Autos nicht als Hassobjekte sieht, wird zugeben, dass es dabei Übertreibungen und hässliche Fehlplanungen gab. Was auf der Grugatrasse passieren soll, atmet exakt diesen Geist, nur dass jetzt ohne Rücksicht auf Verluste der Radverkehr gefördert wird.

Es stimmt, auf der Grugatrasse ist man als Fahrradfahrer selten allein, und es gibt Zeiten, da muss man auf sich und andere

aufpassen. Aber bislang ist das noch immer gelungen, denn von nennenswerten Unfällen ist nichts bekannt. Und flott voran kommt man trotz gebotener Rücksicht auch. Mag sein, dass man nach einem Ausbau noch 20 Sekunden weniger für die Fahrt von Rüttenscheid nach Steele braucht. Doch rechtfertigt das wirklich, ein grünes Band, einen über Jahrzehnte gut eingewachsenen Weg in eine unschöne kleine Straße zu verwandeln?

Selbst viele Radfahrer beantworten dies mit Nein. Außerdem ist zu befürchten, dass ein Ausbau neben dem Tempo auch die im Verkehr so törichte Rechthaberei und damit die Unfallgefahr erhöht. Dass das Ganze (mindestens) stolze fünf Millionen Euro kostet und die Grugatrasse über Jahre zum Torso macht, sei nur am Rande erwähnt. Immer wieder abenteuerlich, was entfesselte Ideologie so anrichtet.