

# Die Rü als Einbahnstraße?

Gefragt, ob man das Fahrradfahren fördern sollte oder ob die Rü ohne Autos nicht schöner wäre, wird wohl jeder zustimmen, aber der Vorschlag einer Einbahnstraße mit Fahrradschnellweg hat viele Nebenwirkungen, nach denen man dann auch fragen sollte. Bei Abwägung der unten erläuterten Zusammenhänge erscheint die Idee wenig nützlich für Radfahrer und sehr schädlich für Rüttenscheid. Das gilt auch für die sog. Modalsperre und noch mehr für eine Sperrung.

## I Zusammenfassung (ausführlich s.u.)

- Die Anwohner und der Gesamtverkehr werden erheblich belastet, weil der **Verkehr in die Nebenstraßen verdrängt** wird. Umwegfahrten erhöhen zusätzlich die Emissionen und Gefahren.
- **Die B224 wird zusätzlich mit Verkehr belastet**, obwohl sie entlastet werden soll. Weil sie für die Abbiegeverkehre ungeeignet ist, entstünden weitere Staus.
- Die **Einbahnstraße erhöht die Gefahren** für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch für die Fußgänger, die einen Radschnellweg mit zwei Fahrtrichtungen überqueren müssten. Fahrgeschwindigkeiten nehmen zu.
- Die vorgeschlagene Einbahnstraßenregelung **verschlechtert erheblich die Erreichbarkeit der Geschäfte**. Das schadet vor allem dem hochwertigen Einzelhandel.
- Sie kostet die Hälfte der **Parkplätze**.
- Sie macht den **Lieferverkehr fast unmöglich**.
- Die **Attraktivität** der Rü, die unbestritten ist, liegt in ihrer Lebendigkeit und auch der **Erreichbarkeit** für alle Verkehrsteilnehmer. Dies und das Angebot von über 250 Einzelhändlern, ca. 100 Gastronomen und vielen Dienstleistern würde massiv geschädigt. Damit auch Rüttenscheid.
- Die Fahrradfahrer würden **nicht viel schneller** voran kommen, da Ampeln, Zebrastreifen, kreuzende Fußgänger, Einbiegeverkehr von den Querstraßen u.a. auch weiterhin zum Halten zwingen würden.
- Das Umfahren von Hindernissen und querender Verkehr würde den Radweg überfahren, was zu neuen **Gefahren** führen würde.
- Das ÖPNV-Angebot, insbesondere vom **Nachtexpress**, **würde verschlechtert**, wo es doch verbessert werden soll.
- **Als schnelle Verbindung der beiden Ost-West-Radtrassen ist die Rü ungeeignet**, weil sie technisch durch Ampeln, Zebrastreifen, Querstraßen u.v.a.m. als Durchgangsstraße nicht geeignet ist und für Radfahrer die Diagonalverbindungen günstiger sind.

- **Die Rü ist eine für Fahrräder gut geeignete Straße**, die als solche auch viel genutzt wird, ohne dass besondere Probleme nachweislich sind. Dichten Verkehr gibt es nur wenige Stunden am Tag auf einem kurzen Abschnitt. In diesem Licht erscheint die Negativ-Kampagne der Fahrradlobby unverhältnismäßig und interessengeleitet.
- Es besteht ansonsten Konsens bei allen Gruppen, dass der Fahrradverkehr und der ÖPNV weiter gefördert und Autoverkehr vermindert werden sollte.

Eine Einbahnstraße, Modalsperre oder Sperrung der Rü sind aber nach Abwägung der Folgen unvertretbar.

## II Die Rü ist attraktiv, aber fragil

Die Rüttenscheider Straße (Rü) ist eine lebhaftere Einkaufsstraße und die Lebensader Rüttenscheids, das ansonsten weitgehend aus ruhigen Wohnquartieren besteht. Das war auch schon immer so, und das Einzelhandelskonzept der Stadt Essen würdigt die Rü als B-Zentrum und empfiehlt der Politik die **Nahversorgungsfunktion** zu erhalten. Die **Beliebtheit** der Einkaufsstraße für Besucher, Kunden und Rüttenscheider ist unbestritten. Sie liegt gerade in ihrer Belebtheit und dem attraktiven Angeboten von Einzelhandel, Gastronomie, Freizeit etc.. Die **Erreichbarkeit** spielt dabei eine wichtige Rolle.

Es gibt immer verschiedene Meinungen, aber dafür, dass die Rü so wie sie ist, der erfolgreichste Standort weit und breit ist, gibt es viele harte und weiche **Indikatoren** (s. Kasten).

Dagegen gibt es bei den Vorschlägen einzelner Interessengruppen, keine Belege für die positive Wirkung der Vorschläge unter den Bedingungen in Rüttenscheid. Sie werden von jenen gemacht, die die Konsequenzen nicht tragen müssen.

In einer Zeit zunehmenden Online-Handels und steigender Mieten hat es der Einzelhandel sehr schwer, so dass Vorsicht mit dieser **fragilen**, gewachsenen Struktur geboten ist. Nicht umsonst heißt es vom Gutachter in der Ratsvorlage 1231, die Grundlage für die Erarbeitung der Maßnahmen im Förderprogramm „Saubere Luft“ ist: „...Da die Nutzungskonflikte insbesondere in der Rüttenscheider Straße komplex sind und jede Überplanung im größtmöglichen Konsens(!) erfolgen sollte, ist vorgesehen nicht nur eine reine Fachplanung zu beauftragen, sondern eine tiefergehende Analyse mit Erhebungen und Befragungen zum Nutzungsverhalten als Diskussions- und Planungsgrundlage durchzuführen. In einem moderierten Kommunikationsprozess soll dann mit den Verbänden, Gewerbetreibenden

Objektive **Indikatoren** für die Attraktivität Rüttenscheids: keine Leerstände, hohe Nachfrage an Läden und Wohnungen, viele Investitionen, hohe Qualität an Angeboten, 380 Einzelhändler mit einer Filialisierungsquote von 14%, also über 300 inhabergeführte Fachgeschäfte, 178 Gastronomen, geringe Fluktuation von deutlich unter 5%/a, hervorragende Presse, sehr begehrt bei Bewohnern und Firmen... S.a. jüngste WAZ-Umfrage, in der Rüttenscheid von den Bewohnern hohe Attraktivität bescheinigt wird. In anderen Artikeln wird der Niedergang anderer Einkaufs-Stadtteile beschrieben.

und Interessensgruppen eine konsensfähige(!) Lösung ... erarbeitet werden...“.

Trotz des Nebeneinanders von verschiedenen Verkehren kommen die Verkehrsteilnehmer seit Jahrzehnten miteinander aus, was die objektiven Zahlen, aber auch die Berichte der Fachleute von Polizei und Ordnungsamt über Jahre belegen. „Die Rüttenscheider Straße ist definitiv kein Unfallschwerpunkt.“ heißt es hier.

Jedes Jahr erneut wird das Thema einer **Einbahnstraßenregelung** vorgebracht, obwohl mahnende Beispiele, etwa an der Gemarkenstraße, dagegen sprechen. Gegenwärtig gibt es den Vorschlag zur Förderung des Fahrradverkehrs eine Fahrspur zur Fahrradspur in beide Richtungen umzuwandeln.

Ähnlich einer Sperrung der Rü, die schon zweimal gescheitert ist, würde eine Einbahnstraßenregelung dem Einzelhandel, der einen wesentlichen Teil der **Attraktivität Rüttenscheids** ausmacht, großen **Schaden** zufügen und verkehrs- und sicherheitstechnisch viele Nachteile bringen:

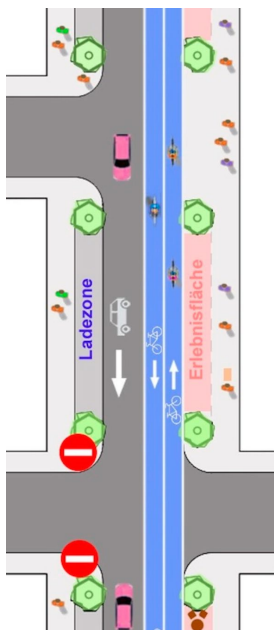
Die Argumente:

### III Firmen werden erheblich beeinträchtigt

- Würde die Rü abschnittsweise zur Einbahnstraße, so würde die Hälfte des **Kundenverkehrs** (aus der Richtung gegen die Einbahnstraße kommend) von der Rü und ihren Läden zunächst **weggeleitet** und zwar vor allem auf die Alfredstraße - also gleich auf den Weg in die Innenstadt und die Einkaufszentren - und in die Nebenstraßen. Die Geschäfte sind wesentlich schwerer erreichbar. Als Kunde würde man sich eindeutig zurückgewiesen fühlen. Man muss große Umwege in Kauf nehmen.

Die Gemarkenstraße ist ein gutes Beispiel dafür, wie eine Sperrung und danach eine Einbahnstraßenregelung gute Geschäfte vertreiben und eine florierende Straße dauerhaft schädigen kann. Die Betroffenen aus jener Zeit (man mag sie fragen) führen das immer wieder aus eigenen, leidvollen Erfahrungen an. Reparieren lassen sich solche Abstürze kaum noch. Auch andere Fälle, wie Mülheim, werden genannt. Wer sonst, außer den betroffenen Einzelhändlern, kann deren Lage am besten beurteilen?

- Man kann den Nutzen des Straßenverkehrs für die Geschäfte und Gastronomen auch in der Zahl der Fahrzeuge bemessen, die über die Rü fahren. Eine Einbahnstraße würde die **Kapazität der Rü** halbieren.



- Der Anteil der Radfahrer am Umsatz in den **Geschäften** ist sehr gering, vor allem in den hochwertigen Läden, durch die sich Rüttenscheid auszeichnet und die sehr wichtig sind. Das haben auch die jüngsten Befragungen (Lead City Juli 2019) erwiesen (10%). Sicher kann die von allen gewünschte Zunahme des Radverkehrs den Anteil erhöhen. Dies wird aber ganz sicher weniger ausmachen als der Verlust der Autokunden. (Befragung: Im Falle einer Fahrradstraße erwarten 80% der Gewerbetreibenden weniger Kunden und nur 10% mehr)  
Hinzu kommt, dass die "schnelle Nord-Süd-Verbindung" ja ausdrücklich für schnellen **Durchgangsverkehr** von Radfahrern gedacht ist. Ansonsten kann man auch jetzt schon problemlos mit dem Rad einkaufen, wie es der Autor ständig tut.

Ein Beispiel: In der Adventszeit waren zwei Samstage völlig verregnet und kalt. Die Rü war trotzdem voll, aber kein einziges Fahrrad zu sehen. Diese Samstage sind für den Einzelhandel extrem wichtig, die Bedeutung der Kunden, die mit dem Fahrrad kommen, ist schon wetterbedingt minimal. Es wäre eine Katastrophe gewesen, hätte man nicht die Autokunden gehabt. Und das ist nur ein Beispiel.

- Für die Kunden, die aus der jeweiligen Gegenrichtung kommen, bedeutet es einen erheblich längeren und **komplizierteren Weg** mit mehreren Ampeln, um in die Nähe des gewünschten Geschäftes oder des Parkplatzes bzw. Parkhauses zu gelangen.
- **Ortsunkundige** werden besonders **abgeschreckt**. Gerade diese sind aber wichtige Kunden, vor allem für den hochwertigen Einzelhandel, der wesentlich zur Qualität der Straße beiträgt. Rüttenscheid bekommt ohne Not ein **Imageproblem**.
- All das gilt in der Tendenz auch für den **Wochenmarkt**, der eine Attraktion für Rüttenscheid ist. Unter den Markthändlern gibt es daher ebenfalls eine einhellige Ablehnung der Einbahnstraßenregelung.



- Diese Argumente gelten auch für eine sog. **Modalsperre**, bei der der gegenläufige Autoverkehr von der Rü abgeleitet wird, ohne eine Einbahnstraße einzurichten.
- Auf der Straßenseite des Radweges wird das Einparken über den Radweg erfolgen müssen. Es ist also abzusehen, dass dies als zu unsicher angesehen wird. So werden die Parkplätze in den Vorschlägen der Grünen auch abgeschafft. Dann **verlieren die Firmen auch noch 50% der Kundenparkplätze**.
- Ähnlich ist es mit dem seit Jahrzehnten eingespielten **Lieferverkehr**, der bei fast allen Firmen nur über die Rü möglich ist. Ein Umfahren haltender Fahrzeuge wäre nur über den Radweg möglich. Wollte man das Entladen auf der Spur grundsätzlich verhindern, wäre die Belieferung von rund 250 Einzelhändlern, ca. 100 Gastronomen und vielen anderen Firmen unmöglich und damit

ihr Betrieb. Durch die hohe Zahl der Liefervorgänge und die Vielfältigkeit der Lieferanten aus aller Welt sind zeitliche Eingrenzungen oder eine Umorganisation nicht möglich.

Neben der schlechteren Erreichbarkeit ist damit endgültig der **Betrieb vieler Firmen unmöglich**.

- **Senioren** sehen die Diskussion teilweise mit Empörung. Diese in Zukunft weiter deutlich wachsende Bevölkerungsgruppe sieht sich zunehmend verdrängt, denn die meisten Älteren sind nicht in der Lage das Fahrrad für Einkäufe oder auch sonst zu nutzen. Man nimmt ihnen mehr und mehr eines ihrer wichtigsten Transportmittel bzw. Freiheiten. Vielmehr würden sie erwarten, dass man sie gegen die als zunehmend empfundene Bedrohung durch Fahrräder schützt, statt diese Gefahr weiter zu erhöhen. Ein Queren der Straße bei schnellem Radverkehr in beiden Richtungen wird jedenfalls deutlich schwerer und gefährlicher werden. Was für die einen vermeintlich Fortschritt, ist für die anderen Rückschritt.

#### **IV Erhebliche Verkehrs- und Umweltnachteile**

- Die Kunden, die man nicht über die Alfredstraße ins Einkaufszentrum verliert, sind zum Kreisen durch die Nachbarstraßen gezwungen. Dadurch entsteht ein erheblicher **Zusatzverkehr in den Nebenstraßen** und auf der Alfredstraße. Neben der Belastung der dortigen Anwohner wird das vermeintliche Sicherheitsproblem also lediglich hierhin verschoben und durch die mangelnde Eignung der Straßen sowie die längeren Fahrstrecken deutlich vergrößert. Für die Kunden entsteht ein erheblicher zusätzlicher Zeitaufwand.
- Die **Alfredstraße** ist ohnehin **überlastet** und muss schon den Verkehr veränderter Autobahnen aufnehmen. Sie würde durch den Verkehr der kreisenden Fahrzeuge zusätzlich belastet, zumal für das schnelle Wiederabbiegen Richtung Rü teilweise die Abbiegespuren fehlen. Rückstaus wären die Folge. Die ergeben sich auch dadurch, dass man beim Abbiegen durch Zebrastreifen bzw. Gegenverkehr aufgehalten wird. Damit würde auch der **überregionale Verkehr auf der B224 erheblich behindert**. Diese Einschätzung hat die Verkehrsbehörde in den vergangenen Jahren schon mehrfach dargelegt.
- Die Alfredstraße fiel in letzter Zeit durch punktuell zu hohe Immissionswerte auf, und Gutachten empfehlen daher eine Entlastung. Die Verminderung des Verkehrs auf der Rü drängt ihn aber u.a. auf die Alfredstraße. Das zusätzliche Kreisen kommt hinzu. Für die im Moment vordringlichen Ziele **im Lead City Programm erreicht man also das Gegenteil des Gewünschten**.
- Das Kreisen der Fahrzeuge im Mädchenviertel ist nicht nur eine Verkehrsbelastung und Gefährdung in den Wohnstraßen, sondern führt hier auch zu **zusätzlichen Emissionen**.

- Die Umstellung in eine Einbahnstraße hat komplizierte **Rückwirkungen auf die Verkehrsführung** in den benachbarten **Nebenstraßen**, weil alles miteinander zusammenhängt. Das wurde in den vergangenen Jahren schon mehrfach untersucht und immer wieder von den Verkehrsplanern verworfen. Die Nebenstraßen würden nicht nur mit erheblichem zusätzlichem Verkehr belastet, für den sie nicht geeignet sind, sondern sie würden durch die veränderte Einbahnstraßenregelungen weniger durchlässig. Das erzeugt zusätzlichen Verkehr.
- Diese Argumente gelten auch für die Modalsperre.
- Dort, wo der Bus bzw. Nachtexpress, fährt, wäre eine Änderung der Linienführung erforderlich, was eine **Verschlechterung des ÖPNV-Angebotes** zur Folge hätte. Das widerspricht den gegenwärtigen Zielen.
- Nicht nur Kunden könnten durch die Einbahnstraße schwerer anfahren, sondern auch Lieferverkehr, **Müllabfuhr**, Rettungsdienste u.v.a.m..

## V Der Verkehr wird gefährlicher

- Es besteht einhellig die Meinung bei Verkehrsplanern, dass Einbahnstraßen die **Fahrgeschwindigkeit erhöhen**. Höhere Geschwindigkeiten von KFZ und Fahrrädern erhöhen die Gefahren für alle Verkehrsteilnehmer.
- Die Einbahnstraße (und auch eine Sperrung) soll nicht für die Fahrräder gelten. Da aber der **Fußgänger** dann weiterhin von beiden Seiten schnellen Verkehr erwarten muss, wird seine Verkehrssicherheit verschlechtert. Einbiegende KFZ würden weiterhin den Radweg kreuzen. In Tempo-30-Zonen gilt rechts vor links.
- Viel häufiger als durch den Lieferverkehr kommt es zu kurzzeitigen **Stockungen** bei Einparkvorgängen, die auch durch die Parkzeitbegrenzung häufig sind. In diesen Fällen werden viele Fahrzeuge über den Radstreifen am Hindernis **vorbeifahren**, was dann viel gefährlicher ist als jetzt.
- **Die Breite der Fahrbahn lässt die Einrichtung einer Zweirichtungs-Radspur nicht zu**, weil sie für Radfahrer zu eng ist und den Vorschriften nicht genügen würde. Gutachterlich wurde festgestellt, dass die Feuerwehr 3,5m Breite benötigt, Zweirichtungs-Radverkehr nach ERA 3m haben soll und die somit erforderlichen 6,5 m nirgends vorliegen. Die Fahrbahnbreite beträgt danach überwiegend 5,5m. Nur das kleine Stück zwischen Klara- und Bertoldstr. soll 6m haben.
- Fußgänger und insbesondere Senioren fühlen sich zunehmend durch die Radfahrer gefährdet und bedrängt. Dies insbesondere wenn sie schnell fahren oder sich aggressiv verhalten, was immer häufiger vorkommt. Ein Radweg in zwei Richtungen mit dem ausdrücklichen Ziel höhere Geschwindigkeiten und mehr Verkehr zu ermöglichen, wird das Überqueren der Rü außerordentlich erschweren. **Die Interessen der Fußgänger werden generell nicht berücksichtigt**. Sie sind aber die größte Gruppe.

## VI Der Nutzen für die Radfahrer ist gering

- Grund für die Maßnahme ist ausdrücklich der Wunsch nach einer schnelleren Nord-Süd-Verbindung für Fahrräder. Dem schnellen Fortkommen steht auf der Rü aber entgegen, dass es viele Ampeln, Zebrastreifen, überall kreuzende Fußgänger, Einparkvorgänge, Lieferanten, Einbieger aus Querstraßen mit Vorfahrt u.v.a.m. gibt, bei denen es jedes Mal einen kleinen Rückstau gibt. Das wird also auch weiterhin für die Fahrräder gelten. Die Rü ist eben **keine Durchgangsstraße** und für schnelles Durchkommen grundsätzlich nicht geeignet, auch wenn man es will.
- Schon jetzt ist in 90% der Zeit nur sehr geringer Verkehr auf der Rü. Lediglich in der Rushhour um 9 Uhr herum und um 16/17 Uhr ist der Verkehr dicht und das hauptsächlich im Kernbereich.  
Als problematisch wird auch nur ein kleiner Teil der Rü angesehen. Die Frage ist, ob dieser geringe Nutzen für eine Gruppe die erheblichen Nachteile für alle anderen wert ist.
- Es wird angegeben, dass es vor allem um die schnelle Nord-Süd-Verbindung zwischen den Ost-West-Trassen geht. Wer wirklich diese Verbindung sucht, also auf der Zieltrasse nach Ost oder West fahren will, würde nie rechtwinklig fahren, sondern kürzer diagonal. Dafür stehen die schnelleren Wege über Stadtgarten/Paulinenstr. Richtung Osten bzw. Goethestraße/Haumannplatz in Richtung Westen besser zur Verfügung. **Es gibt also bessere Alternativen.**

## VII Fazit

Eine Einbahnstraße würde also Gefahren auf der Rü erhöhen und zusätzliche in die Nebenstraßen verschieben, neue Probleme in den umliegenden Straßen erzeugen, den Verkehr behindern und vermehren, einen großen Aufwand erfordern, den Geschäften und damit der Qualität der Straße existenziell schaden, einen Imageverlust und Schaden für Rüttenscheid und Essen zur Folge haben, wenig Nutzen erbringen, Geld kosten und erscheint unverhältnismäßig. Die Argumente gelten auch für die Modalsperre, die lediglich billiger ist.

Rüttenscheid und der Rü geht es glücklicherweise gut und zwar gerade *wegen* der bestehenden, gewachsenen Strukturen. Bürger und Besucher sind nachweislich zufrieden. Akute Probleme, die zum Handeln zwingen würden, wie etwas auffällige Unfallzahlen oder Attraktivitätsprobleme, liegen nicht vor. Die Strukturen sind seit Jahrzehnten eingespielt.

Das Schicksal anderer Stadtteile zeigt, dass Stadtteile wie Rüttenscheid eher Unterstützung als weitere Bedrängnis benötigen.

Zur vielfach angeführten „Lebensqualität“, die Rüttenscheid vielfach attestiert wird, gehört eben auch das vielfältige Angebot, dass man nicht opfern sollte.

**Wir sind eindeutig gegen eine Einbahnstraßenregelung, Modalsperre oder Sperrungen der Rü.**

Zusatzthema:

## VIII Fahrradstraße

Als weitere Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs wird schon seit vielen Jahren die Widmung der Rü in eine sog. Fahrradstraße diskutiert.

Als Ergänzung auch hierzu eine Betrachtung:

Eine Fahrradstraße gäbe den Fahrradfahrern mehr Aufmerksamkeit (vor allem bei deutlichen Markierungen) und etwas mehr Rechte (z.B. Nebeneinanderfahren, aber keine Vorfahrt). Die Fahrradverbände beklagen aber, dass ihnen das zu wenig sei und sind bisher dagegen.

Wie schon oben, ist auch bei dieser Fragestellung zwischen den verschiedenen Gruppen und Folgen abzuwägen.

Neben den Fahrradfahrern gibt es noch einige andere am Verkehr Beteiligte, wie z.B. die Fußgänger.

Es ist bekannt, dass diese sich z.B. sehr gefährdet fühlen von dem Fahrradstreifen, der südlich Martinstraße auf dem Bürgersteig markiert ist. Das belegt auch die Befragung im Vorhaben Lead City in 7/19. Manche Radfahrer sehen ihn irrtümlich auch als Radweg an.

Daher wird die Einrichtung einer Fahrradstraße bisher meist zusammen mit der Beseitigung dieses Streifens diskutiert, zumal das Verhalten der Radfahrer in letzter Zeit zunehmend aggressiv geworden ist. Hiermit würde man einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit insgesamt leisten. Missverständnisse, die bei allen Verkehrsteilnehmern herrschen, wären behoben.

Nachdem für ein solches Modell bisher eine gewisse Sympathie bei vielen Betroffenen herrscht, ist in der politischen Diskussion der letzten Monate aber ein weiterer Aspekt aufgetaucht, der extrem gegen eine Fahrradstraße spricht:

In allen deutschen Großstädten wird das kurze Halten auf der Fahrbahn zum Entladen geduldet, weil eine Belieferung von belebten Einzelhandelsstraßen anders nicht möglich ist – die „Berliner Linie“ (s.o. und Spiegel 29.9.19). Auch in Rüttenscheid ist das, wie beschrieben für die Anlieger existenziell.

Wenn nun das Bundesverkehrsministerium auch auf Fahrradstraßen oder deren Randstreifen diese Praxis streng ahnden lassen würde, wäre der Einzelhandel auf der Rü nicht mehr möglich. Es ist im Moment noch nicht beschlossen, ob dieser Vorschlag einer Novelle sich durchsetzt. Wenn ja, oder wenn das für die Zukunft ein Risiko ist, dann kann die Fahrradstraße bei einer Abwägung keine Option mehr sein.

Die Wirkung einer Erhöhung des Radverkehrs auf die Umweltziele, insbesondere des Programms Lead City, ist minimal, wie oben, aber auch grundsätzlich unter [ruettenscheid.de/mobilitaet](http://ruettenscheid.de/mobilitaet) gezeigt wird.