

Debatte über Rad-Infrastruktur und Elterntaxis in Haltern Stegemann und Giese beziehen Stellung

von Ingrid Wieliens, Alexander Luca Alban

11.02.2025, 12:00 Uhr



Wie denken Bürgermeister Andreas Stegemann und Bürgermeisterkandidatin Vanessa Giese über Haltorns Radinfrastruktur? Der ADFC lud zur Debatte ein.

Für eine Verkehrsverde und den Ausbau des Radwegesetzes macht sich die Ortsgruppe Haltern des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) stark. Zur Diskussion über die Radverkehrssituation der Stadt, über lobenswerte Maßnahmen und Elterntaxis hatten die Mitglieder jetzt an jeweils einem Abend die Bürgermeisterkandidatin für Haltern von SPD und Grünen, Dr. Vanessa Giese, und Bürgermeister Andreas Stegemann eingeladen.

„Es geschieht wenig, um das Fahrrad als gesundes und umweltfreundliches Verkehrsmittel zu stärken“, meinte ADFC-Sprecher Adalbert Pöllerberg. „Wer Radwege sieht, wird Radverkehr ernten“, war er sicher und befragte die politischen Gäste nach ihren Absichten.



Die Fahrrad-Abstellanlage am Bahnhof wird erweitert. © Lisa Behrens

Eins vorab: Positive Signale gaben beide Gesprächspartner. Die selbstständige Unternehmensberaterin, die nach eigenen Angaben selbst gern Rad fährt, will die „Mobilitätswende vorantreiben“. Bürgermeister Stegemann ver sprach, das Thema Fahrradmobilität mit in den Kommunalwahlkampf zu nehmen.

Radvorrangrouten gefordert

Der ADFC fordert durchgehende Radrouten in die umliegenden Ortsteile. Die Radvorrangrouten in alle Halterns Ortsteile sind demnach unzureichend und/oder ausbaufähig. An durchgehenden Radwegen Richtung Dülmen, Marl, Dorsten und Reken mangle es ebenfalls.

„Struktur schafft Kultur“, meinte Vanessa Giese. Ein zusammenhängendes Radwegenetz ohne Brüche sei notwendig. Die Erhöhung der subjektiv empfundenen Sicherheit durch derartige Maßnahmen sei dabei ganz wichtig, um die Menschen von solchen Maßnahmen zu überzeugen.



Der ADFC hat die seiner Meinung nach vorzuhelfenden (grün), ausbaufähigen (gelb) und unzureichenden (rot) Radvorrangrouten skizziert. © Bfaze ADFC

„Natürlich wäre es wünschenswert, wenn man die Routen auch interkom-munal, also auch über unsere Ortsteile hinaus ausweisen könnte“, erklärte Stegemann. Doch es gebe Probleme wie gestiegene Baukosten sowie die Prioritätensetzung bei Straßenbaumaßnahmen durch den Kreis Recklinghau-sen oder die Landesbehörde Straßen.NRW.

„Wenn Haltern Projekte für den Ausbau der Fahrradvorrangrouten dort nicht so hoch im Kurs stehen, wird es eben schwer.“ Stegemann glaubt nicht, „dass wir in den nächsten fünf Jahren an das Rad-schnellwegnetz ange-schlossen sind“.

Breitenweg und Radpassage

Der ADFC mahnt allerdings auch Radvorrangrouten im Stadtbereich an. So sei die Situation am Breitenweg mit geteiltem Fuß-/Radweg und an der Dül-mener Straße (grober Schotterweg) dringend verbesserungswürdig. Stege-mann richtete seinen Fokus dagegen auf die Steyer-Lippe-Passage. Er sei zu-versichtlich, dass der Kreis den geplanten Rad- und Fußweg entlang des Recklinghäuser Damms bald durchwinkeln werde.

Lippitor, Weseler Tor

Für eine Verbesserung der Rad-Infrastruktur an den Einfahrtstraßen in die Kernstadt wie beispielsweise am Lippitor wirbt unterdessen Vanessa Giese. Handlungsbedarf hinsichtlich mehr Sicherheit für Radler sieht Sprecher Pöllerberg außerdem am Weseler Tor beim Überqueren der Weseler Straße so-wie am Stützwahl im Höhe der Bahnhofstraße. Auch dort fehlten Radfahrstreifen.



Radwege oder Parkstreifen am Schüttenwall? Die Politik ist unteils. © Ingrid Wieliens

Streitpunkt städtebauliches Verkehrskonzept: „Wann entsteht der durchge-hende Radweg in Haltern und was wird an Lavesumer Straße, Roch-fordstraße und Schüttenwall für die Sicherheit der Radler getan?“, wollte Pöllerberg wissen.

Stegemann erklärte die Gesamtproblematik am Beispiel der Koepfstraße. Hier sollten bekanntlich im Rahmen der Umgestaltung der Straße gesunde Kastanien gefällt werden. Ein Bürgerprotest stoppte diese Pläne.

Und genau darin liegt laut Stegemann die Krux. Die Belange von Autofah-tern, Radfahrern, Fußgängern, der Natur, aber auch Parkplätze müssten in die Planungen einbezogen werden. „Wir haben hier Zielkonflikte“, betonte Stegemann. Die seien auch der Grund dafür, dass für den Schüttenwall noch kein Verkehrskonzept beschlossen wurde.

Förderung von Carsharing

Um mehr Menschen zum Umsteigen auf das Fahrrad zu bewegen, denkt Giese auch über intermodale Verknüpfungen, also die Nutzung unterschied-licher Verkehrsmittel für eine Wegstrecke, nach. Die 46-jährige spricht sich daher für die Förderung eines Carsharing-Angebots aus.

Von einer Kooperation mit Unis verspricht sich die Sythenerin Erfolge bei der Analyse von Verkehrsproblemen und der Entwicklung entsprechender Lösungen.

Von Politik und Verwaltung wünscht sie sich, dass „Hand in Hand“ gearbei-tet werde. Mit einem kommunalen Verkehrsmanagement solle die Verkehrs-wende gemeinsam gestaltet und umgesetzt werden.

Lobenswerte Projekte

Es gab auch Lob vom ADFC. Die Radinfrastruktur der Stadt habe sich stel-lenweise bereits verbessert, sagte Adalbert Pöllerberg. So gebe es überdachte Fahrrad-Stellplätze und Ladesäulen in der Innenstadt, eine neue blaue Brücke am Wehr und neue Radwege an der Recklinghäuser Straße.

Erfolgreich wird laut Stegemann zudem das geplante Fahrradparkhaus am Bahnhof. „Ich habe schon die Hoffnung, dass wir das in den nächsten fünf Jahren abgeschlossen kriegen“, meinte er. Und auch die Fahrrad-Abstellan-lage auf der Bahnhof-Südseite solle erweitert werden.

Was tun gegen Elterntaxis?

Viele Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule. Vor den Schulen stauen sich die „Elterntaxis“. Der ADFC fragte auch nach, wie die Stadt dage-gen vorgehen will.

Andreas Stegemann verweist auf bereits vorgenommene Maßnahmen, die an manchen Schulen die Lage entzerrt hätten. An der Silberbergschule bei-spielsweise sei die Straße zeitweise gesperrt. Komplette Straßensperrungen hält er indes nicht für möglich. „Manche Autofahrer sind leider unbelehr-bar“, bedauerte Stegemann.

Auch die Aktion „Goldener Fuß“ sei vielerorts erfolgreich. Wer per pedes kommt, sammelt „goldene Füße“. Diese können dann in der Schule ausge-hängt werden. Giese: „So entsteht ein spannender Wettbewerb unter den Schülern.“

„Elterntaxis kann man nicht komplett abschaffen“, sagt auch Vanessa Giese. Manche Eltern seien auf das Auto angewiesen, wenn keine alternativen Ver-kehrsmittel vorhanden seien.

Dennoch gebe es Angebote, die das Elterntaxi überflüssig machen. So böten andere Kommunen zum Beispiel den sogenannten Fahrradbus an: Dabei be-fährt eine Gruppe von Menschen mit dem Fahrrad gemeinsam eine Route, indem sie einem festgelegten Zeitplan folgt, um an den Zielort zu gelangen.

An verschiedenen Punkten entlang der Route können Radler sich dem Fahr-radbus anschließen oder ihm verlassen. Ein Fahrradbus bildet ab 16 Teilneh-menden laut Straßenverkehrsordnung einen „geschlossenen Verband“, für den sinngemäß die Verkehrsregeln eines einzelnen Fahrzeugs gelten.