

Kommentare des RadEntscheids Essen zum

Antrag Nr. 0404/2026/CDU/SPD

**„Weiterentwicklung der verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Essen – nach dem Grundsatz
„Schnell wirksam. Sicherheitsorientiert. Wirtschaftlich.““**

Antragstext jeweils in *kursiv*, Anmerkungen jeweils darunter.

Die nachfolgenden verkehrspolitischen Leitlinien dienen als verbindlicher Handlungsrahmen für Planung, Bau, Betrieb und Steuerung der Mobilität in Essen. Die bisherigen Zielsetzungen zur städtischen Mobilität sind einem Realitätscheck zu unterziehen und im Lichte der tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger weiterzuentwickeln. Im Ergebnis ist eine Mobilität im Sinne aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu gestalten, die mit pragmatischen Lösungen und mit Augenmaß organisiert wird und dabei die enormen Herausforderungen und finanziellen wie personellen Kapazitäten der Stadt Essen berücksichtigt (vgl. DS 1112/2023/6: Brückenzustand, DS 1576/2024/6: Brückenbestand und DS 0084/2026/6: Arbeitsprogramm Straßeninfrastruktur).

Es ist gut, die Mobilitätsbedürfnisse aller Essener*innen zu berücksichtigen. Allerdings ist fraglich, ob die im Nachfolgenden aufgeführten künftigen Rahmenbedingungen dazu geeignet sind, diese Vorgabe zu erfüllen oder ob nicht in erster Linie das Mobilitätsbedürfnis derjenigen Berücksichtigung findet, die ihre Wege heute hauptsächlich mit privaten oder geliehenen Kfz zurücklegen. Es sei weiterhin angemerkt, dass das Mobilitätsbedürfnis nicht mit der Verkehrsmittelwahl gleichzusetzen ist. Zudem zeigt die [neue Haushaltsbefragung Mobilität der Stadt](#), dass die Bürger*innen mehr Rad fahren und laufen und weniger Auto und ÖPNV nutzen. Sie zeigt also gerade das Potential der Mobilitätswende hin zu aktiver Mobilität.

Die Arbeiten haben zu berücksichtigen, dass die Mobilität mit dem ersten Schritt vor die Tür beginnt. Ob zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Auto, dem Motorrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln – alle Wege sind einfach verständlich, durchgehend, sicher und verlässlich zu gestalten. Das Miteinander der Verkehrsarten steht im Vordergrund.

Diese Zielsetzung kann als gute Grundlage für alle weiteren Planungen dienen. Die folgenden Ausführungen orientieren sich leider nicht mehr an diesem Grundsatz.

Verkehrsmittel sind nicht gegeneinander auszuspielen, sodass ab sofort der Ist-Zustand der Straßen und Wege die Basis für weitere Planungen darstellt.

Es ist nicht ersichtlich, inwiefern „gegeneinander ausspielen“ bei einer Neuverteilung verfügbarer Flächen stattfindet. Im Sinne von Flächengerechtigkeit, Sicherheit, Durchgängigkeit, Verlässlichkeit und Verständlichkeit von Verkehrsführungen (s.o.) sind fachlich begründete Entscheidungen über die Gestaltung des Straßenraums zu treffen. Der aktuelle Zustand von Straßen sowie die verfügbaren Flächen stellen in der Planung immer die Basis für alle weiteren Planungen dar, dies ist keine Neuerung sondern eine Selbstverständlichkeit, die in der Planungspraxis jeder planenden Person vollständig automatisch berücksichtigt wird. Es ist aber keinesfalls so, dass immer die aktuelle Aufteilung des Verkehrsraumes beizubehalten ist. Dies ist bereits bei einer rein MIV-zentrierten Planung häufig nicht der Fall, da Verkehrsflächen historisch gewachsen sind und Wegeverläufe teils aus Zeiten übernommen wurden, zu denen abseits vom Gang zu Fuß lediglich Ochsenkarren und einzelne Kutschen verfügbar waren. Bei Überplanungen von Straßen sind auch solche Flächen anspruchsgerechter zu gestalten.

Im Sinne einer zügigen Instandsetzung der vorhandenen und teilweise drastisch verschlissenen Infrastruktur haben sich dabei alle Maßnahmen primär an den gesetzlich abgesicherten Standards zu orientieren, sodass eine bestmögliche Ausnutzung des Verkehrsraums für alle Verkehrsarten möglich wird. Gute, solide Lösungen, die sich zügig umsetzen lassen, haben Vorrang vor Maximalforderungen oder überhöhten Idealstandards, deren Nutzen nicht in einem angemessenen Verhältnis zum Realisierungsaufwand und den Kosten steht. Eine Übererfüllung rechtlich nicht verbindlicher Standards kann sich die Stadt Essen in Anbetracht aller Herausforderungen nicht mehr leisten.

Rechtlich abgesicherte Standards anzuwenden, ist zunächst nicht falsch. Die Standards werden beispielsweise durch die aktuellen Regelwerke der FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und

Verkehrswesen e. V. – definiert, die die Regelwerke für den Straßenbau herausgibt, welche beständig fortgeschrieben werden. Vor dem Hintergrund der Klimakrise und der bundesweit erforderlichen Anstrengungen, um auch im Verkehrssektor die notwendigen mikro- und makroklimatischen Verbesserungen herbeizuführen, wurde im Jahr 2022 die E-Klima durch die FGSV herausgegeben. Dies geschah, um innerhalb der FGSV bereits abgestimmte künftige Standards als aktuellen Stand der Technik bekannt zu machen, während sich die einzelnen Regelwerke und Empfehlungen noch in Überarbeitung befinden. Es kann und muss davon ausgegangen werden, dass die in der E-Klima bzw. ihren Anhängen veröffentlichten Vorgaben (beide hier zu finden: <https://www.fgsv.de/aktuelles/news-details/steckbriefe-zur-e-klima-ab-sofort-verfuegbar>) so in die überarbeiteten Regelwerke übernommen werden.

Dabei ist beispielsweise aufgelistet, dass künftig für den motorisierten Individualverkehr an Knotenpunkten die Leistungsfähigkeitsklasse D als besten Fall vorzusehen ist. Eine Priorisierung der Verkehrsträger ist in der Reihenfolge Fußverkehr – Radverkehr – ÖPNV – fließender motorisierter Individualverkehr (MIV) – ruhender Verkehr vorzunehmen. Es soll eine Veränderung der Verkehrsangebote vorgenommen werden; hier ist explizit und als einziges Beispiel eine Fahrstreifenreduktion benannt. Die Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmodi wird herausgestellt.

Die Anhänge zur E-Klima geben weitere Hinweise, wie die aktuellen Regelwerke auch heute schon anzuwenden sind. Danach ist es beispielsweise nicht mehr zulässig, die in der ERA 2010 angegebenen Regelbreiten von Radverkehrsanlagen zu unterschreiten – es wird zusätzlich der Hinweis gegeben, dass die Breite höher angesetzt werden sollte.

Wenn die Verkehrsplanung also Flächen umverteilt und dabei für den Fuß- und Radverkehr sinnvolle Breiten ansetzt, so handelt sie auch heute schon auf rechtlich abgesicherter Basis. Schmalere Angebote hingegen wären rechtlich angreifbar, da sie nicht mehr dem Stand der Technik entsprächen.

Die begrenzten personellen, technischen und finanziellen Ressourcen der Stadt Essen sowie der ausführenden Unternehmen sind effektiv und effizient einzusetzen. Ziel ist eine schnell wirksame, sichere und auch unter den schwierigen haushalterischen Rahmenbedingungen leistbare sowie wirtschaftliche Verkehrspolitik, die die Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme der Stadt verbessert, das Miteinander der Verkehrsarten stärkt und Akzeptanz in der Bevölkerung für die umzusetzenden Maßnahmen schafft.

Diese Vorgabe ist sinnvoll und sollte befolgt werden.

In diesem Sinne sind zukünftig folgende verkehrspolitische Leitlinien zu berücksichtigen:

A. Die Ratsbeschlüsse 0876/2020/SPD/CDU/GRÜNE und 1177/2020/SPD/CDU vom 26.08.2020 werden weiterentwickelt. Die folgenden Leitlinien treten anstelle der dort beschlossenen Ziele und ersetzen die quantitativen und qualitativen Vorgaben:

Die im Folgenden aufgeführten Leitlinien entwickeln die Beschlüsse nicht fort, sondern verändern sie grundlegend beziehungsweise stellen das Gegenteil der ursprünglichen Willensbildung dar. Von einer Weiterentwicklung zu schreiben, suggeriert nur leichte Anpassungen. Hier findet eine absichtliche Täuschung der Lesenden statt. Der Wille der über 25.000 Bürger*innen, die den RadEntscheid unterschrieben haben, wird ignoriert.

1. Modernisierung, Erhalt und Lückenschluss bestehender Wegeverbindungen haben Vorrang. Deshalb sind (teils aufwendige) Neubauprojekte nachrangig anzugehen. Die bestehende Infrastruktur ist konsequent zu sichern, instand zu setzen und funktional zu verbessern. Beseitigungen von Schlaglöchern und Wegschäden, Brückensanierungen und die Entschärfung von Gefahrenstellen werden mit erhöhter Priorität vorangetrieben.

Gegen solch eine Priorisierung ist zunächst wenig einzuwenden, da mit ihr auch alle Modernisierungen abgedeckt sind. Wie oben beschrieben, umfasst dies auch die Umverteilung von Verkehrsflächen nach dem aktuellen Stand der Technik.

2. Die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes sowie die Erreichbarkeit für Wirtschaft, Handwerk, Einsatzkräfte und Lieferverkehr sind sicherzustellen; zusätzliche Einschränkungen des Autoverkehrs werden nur dort verfolgt, wo sie aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich sind. Verkehrsplanerische Maßnahmen dürfen nicht zu systematischen Kapazitätsverlusten auf Hauptverkehrsachsen führen.

Diese Vorgabe widerspricht dem Stand der Technik, die auch dazu dient, die Bevölkerung vor Gefahren durch die Klimaveränderung sowie vor Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit ist festzustellen, dass die gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen, auf denen mit 50 km/h gefahren werden darf, nicht für alle Bevölkerungsgruppen sicher möglich ist. Wo zu schmale Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist, führt bereits diese aus heutiger Sicht zu geringe Breite zu einer verringerten Verkehrssicherheit. Fahrradstraßen müssen so breit angelegt werden, dass sie ihrem Zweck dienen und dabei Radfahrende vor Fehlverhalten von Autofahrenden (gefährdend geöffneten Türen, Ein- und Ausparken ohne Beachtung von Radfahrenden) schützen. Eine Maßnahme, um Rad- und Fußverkehr in Wohngebieten sicher zu gestalten, ist es, die Anzahl durchfahrender Kfz so weit wie möglich zu verringern. Hierzu sind „Superblocks“ ein geeignetes Mittel. Insofern ist aufgrund der Verkehrssicherheit auch künftig mit Einschränkungen des Kfz-Verkehrs zu rechnen und diese Einschränkungen sind durch die Verwaltung pflichtig zu planen.

3. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer hat oberste Priorität. Auch künftig sind Unfallschwerpunkte konkret auszuwerten und geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation zu erarbeiten. Die Planungen zur Schulwegsicherheit werden stadtweit intensiviert. Dies soll insbesondere durch die Verbesserung von Sichtbeziehungen, Querungshilfen, Markierungen, punktuelle Tempo- und Signalsoptimierungen, sichere Hol- und Bringzonen erfolgen.

Wie bei Nr. 2 ausgeführt, dient Rad- und Fußverkehrsplanung immer dazu, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dies führt immer zu Einschränkungen für andere Verkehrsarten.

4. Die Wege für den Radverkehr werden zukunftsorientiert und realitätsnah weiterentwickelt – mit dem Fokus auf alltagstaugliche und pragmatische Lösungen. Sanierung, Führung und Vernetzung bestehender Wege und Lückenschlüsse haben Vorrang vor überhöhten Standards, deren Nutzen nicht in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten steht. Die Wegweisungen und Beschilderungen werden im gesamten Stadtgebiet eindeutig, durchgängig und verständlich ausgestaltet. Bestehende Tempo30-Zonen bilden künftig eine zentrale Grundlage der Radverkehrsführung. Gesetzlich vorgesehene Spielräume sind so zu nutzen, dass Eingriffe in andere Verkehrsarten bestmöglich vermieden werden. Die Einrichtung neuer Fahrradstraßen soll den politischen Gremien nur vorgeschlagen werden, wenn die Kfz-Verkehrsstärke im untergeordneten Bereich liegt, kein erheblicher Durchgangsverkehr stattfindet und im Rahmen einer nachvollziehbaren Abwägung ein deutlicher verkehrlicher Mehrwert, auch unter Berücksichtigung der Interessen aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, festgestellt wird, der die Auswirkungen auf andere Verkehrsarten rechtfertigt. Die Führung von Radrouten ist möglichst nicht über Hauptverkehrsstraßen zu planen. Dabei sind ausschließlich gesetzliche Vorgaben und Standards sowie die allgemein anerkannten Regeln der Technik einzuhalten, wobei eine möglichst geringe Eingriffsintensität für andere Verkehrsarten zu realisieren ist. Darüberhinausgehende Empfehlungen (z. B. E-Klima 2022, Leitfäden der Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fussgängerfreundliche Städte - AGFS) sind nachrangig heranzuziehen und damit sorgsam abzuwägen, um Einschränkungen anderer Verkehrsarten auszuschließen.

Es wird nicht definiert, ab wann ein Standard "überhöht" oder das Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht mehr angemessen ist. Wie auch bisher schon ist damit immer im Einzelfall über Planungen zu entscheiden.

Im gleichen Absatz wird hier gefordert, dass einerseits die allgemein anerkannten Regeln der Technik und die gesetzlichen Vorgaben erfüllt werden, andererseits aber „Eingriffe in andere Verkehrsarten [als den Radverkehr]“ vermieden werden sollen. Gemeint ist augenscheinlich, dass sowohl der fließende als auch der ruhende motorisierte Individualverkehr möglichst nicht tangiert und sein Flächenverbrauch mindestens im aktuellen Zustand belassen werden soll. Gerade dies widerspricht aber den anerkannten Regeln der Technik, die eine andere Priorisierung vorgeben, als sie durch die Koalition verstanden wird.

Dass beispielsweise Gehwege mit Kraftfahrzeugen beparkt werden, ist tatsächlich illegal, wo es nicht ausdrücklich gestattet ist. Dass es früher in Einzelfällen rechtlich gestattet wurde, ist kritisch zu hinterfragen, da hierdurch immer die Bewegungsräume der Zufußgehenden eingeengt werden. Stand der Technik sind mindestens 2,5m breite Gehwege (1,80m nutzbare Breite + 0,20m Abstand zu Häusern, Mauern, Einfriedungen + 0,50m Abstand zur Fahrbahnkante; EFA 2002).

Mindestens 1,80m breite Radfahrstreifen sind ebenfalls bereits Stand der Technik, wobei genauso vorgegeben wird, dass die Breite größer gewählt werden sollte. Sicherheitsabstände zu geparkten Kfz sollen auch dort markiert werden, wo Radverkehr im Mischverkehr fährt. Radfahrende müssen weiterhin einen Abstand von mindestens 1m zu geparkten Kfz einhalten, so lange sie nicht Gefahr laufen wollen, dass ihnen bei einem Unfall durch eine durch Autofahrende gefährdend geöffnete Autotür eine Teilschuld zugesprochen wird. Gleichzeitig muss die Begegnung von Radfahrenden und Kfz auf Fahrradstraßen möglich sein – insbesondere, so lange diese Begegnung nicht nur in seltenen Ausnahmefällen stattfindet. Dabei muss auch gewährleistet sein, dass Kfz entweder mit dem korrekten Sicherheitsabstand von 1,5m überholen können oder aber ein zu enges und damit sowohl illegales als auch gefährliches Überholen schon durch die Straßengestaltung unterbunden wird. Hier stellen die Leitfäden der AGFS, die wiederum auf wissenschaftlichen Untersuchungen basieren und mit dem Verkehrsministerium NRW abgestimmt sind, den Stand der Technik dar.

Dass Fahrradstraßen nur bei geringen Kfz-Verkehrsstärken und bei geringem Durchgangsverkehr geplant werden, ist bereits heute in vielen Städten gängige Praxis – leider nicht in Essen. So hat z. B. die Rü in Teilbereichen 14.000 Kfz/24h. Für eine echte Fahrradstraße gilt eine sehr geringe Kfz-Belastung als Ziel, um die Sicherheit und Attraktivität für Radfahrende zu gewährleisten. Hohe Kfz-Belastungen (z.B. über 2.500 Kfz/24h) stehen dem Sinn einer Fahrradstraße entgegen, was auch rechtlich anfechtbar ist. Da zugleich auch im weiteren Text des Antrages (Punkt 7) gefordert wird, Radrouten von den Hauptstraßen zu entkoppeln, kommt diesem Aspekt aber besondere Bedeutung zu: Sofern es eine umwegarme Führung abseits der Hauptverkehrsstraßen geben sollte, die heute jedoch durch innergebietslichen Durchgangsverkehr belastet wird, muss dieser unterbunden werden. Das kann durch Einbahnstraßensysteme, Diagonalsperren, modale Filter und – am wenigsten wirksam – durch Fahrbahneinengungen erfolgen. Es ist also bereits durch die Vorgaben des Antrages erforderlich, Beschränkungen des Kfz-Verkehrs in den Straßen abseits des Hauptstraßennetzes vorzunehmen.

Es liegt offensichtlich auch ein Missverständnis zur Bedeutung der E-Klima vor (siehe oben). Die von der Koalition formulierten Vorgaben fußen also offenbar auf fachlicher Unkenntnis darüber, wie die Verkehrsplanung nach aktuellen Vorgaben und Standards zu planen hat, und in welchem Maße hier Regelungen überhaupt ausgelegt werden können. Sicher ist, dass die Verwaltung nach aktuellem Stand der Technik, Gesetzeslage und Rechtsprechung fachlich falsch planen würde, wenn sie sich an die im Antrag beschriebenen Vorgaben hielte.

5. Die Stadt Essen wirkt auf eine prioritäre Planung der Radschnellwege auf ihrem Stadtgebiet hin und reduziert Planungs- sowie Umsetzungshemmnisse, um eine zügige Fertigstellung zu unterstützen.

Das wäre schön.

6. Der Umbau von Kreuzungen inklusive der Entschärfung von freien Rechtsabbiegern dient der Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und hat Vorrang vor der Errichtung neuer Radführungen. Statt einer starren jährlichen Vorgabe für den Umbau sind alle vorhandenen Ressourcen effektiv und effizient einzusetzen.

Um "ferne" Ziele zu erreichen, ist ein Herunterbrechen in messbare Jahreszahlen sinnvoll und hilfreich. Sowohl die Fernziele für den beschlossenen Zeitraum von 9 Jahren als auch die jährlichen Vorgaben von erreichbaren Teilzahlen wurden vom Amt für Straßen und Verkehr errechnet, nicht von der Bürgerinitiative RadEntscheid vorgegeben.

7. Um die Sicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern, insbesondere von Kindern, zu erhöhen, ist die Führung des Radverkehrs prioritär von den Hauptstraßen zu entkoppeln, wenn es alternative und umwegarme Wegführungen über Nebenstraßen gibt. Zugleich werden die Sanierung und sichere Führung des Radverkehrs, mit einer klaren Trennung vom Fußverkehr an konflikträchtigen Stellen, priorisiert.

Dieser Punkt muss im Zusammenhang mit Nr. A4 und B2 und B3 betrachtet werden. Einerseits ist es wichtig, Radverkehr auch auf und entlang der Hauptverkehrsstraßen sicher zu ermöglichen, da entlang dieser Straßen Ziele und Quellen liegen, die auch mit dem Fahrrad sicher erreicht werden müssen. Es ist aber sinnvoll, für Kinder und alle, die sich nah am Kfz-Verkehr unsicher fühlen, besonders sichere Routen anzubieten. Es wird die Forderung formuliert, dies insbesondere dann vorzusehen, wenn es umwegarme Führungen über Nebenstraßen gibt. In A4 wird zugleich postuliert, dass es in den Nebenstraßen möglichst keine Einschränkungen für Kfz geben solle. Dies widerspricht aber der in A7 formulierten Idee, hier sichere Routen zu entwickeln. In B3 wiederum wird vorgesehen, den Radverkehr primär auf der Schützenbahn zu führen anstatt innerhalb der Innenstadt, was das Gegenteil der hier beschriebenen Vorgabe ist. Genauso wird in B2 vorgesehen, die direkte Route über die Rütterscheider Straße durch eine besonders umweg- und abbiegereiche Route zu ersetzen, die noch dazu über die Wittenbergstraße führen soll. Für ebendiese wurde unlängst aus Koalitionskreisen eine starke Ablehnung gegenüber wichtigen Verbesserungen der Sicherheit für Radfahrende auf dieser stark vom Kfz-Verkehr belasteten Hauptverkehrsstraße geäußert und die Planung (zunächst) nicht beschlossen.

Insgesamt ist hier nicht zu erkennen, welche Vorgabe der Koalition nun ernst gemeint ist, da es bereits innerhalb dieses Antrages erhebliche Widersprüche gibt.

8. Stellplätze für Fahrräder und Kraftfahrzeuge werden auf Grundlage nachvollziehbar festgestellter Bedarfe geschaffen (insbesondere an ÖPNV-Knotenpunkten und wichtigen Zielen). Die vorhandenen und damit faktischen Kapazitäten sind dabei zwingend bei den Planungen einzubeziehen. Bewohnerparkregelungen werden grundsätzlich nur dort eingeführt, wo zeitgleich Quartiersparkhäuser bzw. Quartiersparkplätze in Betrieb genommen werden. Der Ausbau eines digitalen Verkehrs- und Parkleitsystems ist voranzutreiben, einschließlich dynamischer Beschilderung, digitaler Parklenkung mit Belegungsinformationen, intelligenter Signalsteuerung sowie der digital unterstützten optimierten Verkehrslenkung zu Lade- und Lieferzonen. Außerdem ist der Ausbau von Park and Ride Möglichkeiten zu forcieren. Die Umsetzung der Parkzone 4 am Baldeneysee (DS 1222/2024/6 und DS 0212/2025/6) ist bis zur Fertigstellung der Baumaßnahmen an der Regattatribüne auszusetzen und danach zur erneuten Beschlussfassung vorzulegen. Dies hat keinen Einfluss auf die vorgesehenen Entlastungsmaßnahmen für die dort ansässigen Vereine und Verbände – zur Förderung des Vereinslebens und Leistungssports (Stellplätze Schotterparkplatz, Regattahaus sowie Planungen hinter der neuen Tribünenanlage). Eine Ausweitung der Parkzone 4 auf andere Bereiche im Stadtgebiet erfolgt darüber hinaus nicht.

Es ist sinnvoll, Stellplatzbilanzen und Parkraumuntersuchungen zu erstellen. Aus der Formulierung, dass „faktische Kapazitäten“ einzubeziehen sind, ist nach den Berichterstattungen der letzten Wochen – insbesondere zur Planung der Ringstraße in Kettwig – zu vermuten, dass hierunter das illegale Beparken von Gehwegen zu verstehen ist.

Es ist zwar korrekt, dass die gesetzeswidrig und mindestens in Teilen hindernd, in jedem Fall aber die Infrastruktur beschädigend abgestellten Kraftfahrzeuge sinnvoller geparkt werden müssen. Dies kann aber nicht dazu führen, dass wichtige Verbesserungen für Wege, die für alle Nutzenden einschließlich Kindern sicher befahr- und begehbar sein sollen, nicht vorgenommen werden. Wo sich Personen heute über gesetzliche Vorgaben hinwegsetzen, entsteht daraus kein Gewohnheitsanspruch.

Bewohnendenparkregelungen mit dem Ausbau von Quartiersparkhäusern oder -plätzen zu verbinden, ist fachlich falsch: Bewohnendenparken wird eingesetzt um den Anwohnenden einen für sie reservierten Parkraum zu bieten. Diese Regelung wird insbesondere in Quartieren angewendet, in denen viele Personen ihre Kfz parken, die nicht dort wohnen. Dies sind vor allem Lagen beispielsweise in Innenstadtnähe, an Arbeitsplatzschwerpunkten oder an

Umstiegsmöglichkeiten zum ÖPNV. Dort, wo Quartiersparkhäuser errichtet werden, wäre es widersinnig, Parken im Straßenraum nicht zu regulieren, da die Parkhäuser dann nur wenig ausgelastet wären. Solche Angebote sind hingegen dort sinnvoll, wo im Straßenraum kein Kfz-Parken angeboten werden kann. Beide Maßnahmen miteinander zu kombinieren, kann in Einzelfällen sinnvoll sein, ist aber keine geeignete bzw. fachlich begründbare grundsätzliche Vorgabe.

Die Bewirtschaftung von Parkplätzen dient einerseits dazu, den Umweltverbund zu fördern und damit den Verkehrsraum insgesamt zu entlasten, ist andererseits aber ein gut geeignetes Mittel um die Bereiche, die weiterhin mit dem Kfz erreichbar sein sollen, für möglichst viele Personen erreichbar zu machen. Dort, wo keine Parkregelung existiert, werden die verfügbaren Parkplätze für längere Zeiten beparkt, so dass insgesamt weniger Personen mit dem Kfz anreisen können. Wird der Parkraum hingegen bewirtschaftet, führt dies zu einer wirtschaftlicheren Ausnutzung des Parkraums durch insgesamt mehr Personen. Damit kann auch der Parksuchverkehr reduziert werden.

9. Der öffentliche Personennahverkehr in Essen wird zielgerichtet und wirksam gestärkt, indem vorrangig punktuelle Beschleunigungsmaßnahmen umgesetzt werden, die eine höhere Effizienz und Wirkung erwarten lassen (Signalpriorisierung, Optimierungen an Knotenpunkten, bei Umsteigebeziehungen sowie punktuelle Vorfahrtsberechtigungen). Zugleich wird der barrierefreie Umbau von bestehenden Haltestellen und Zugängen beschleunigt. Angebotserweiterungen und Taktverdichtungen werden entsprechend nachweisbarer Bedarfe und in einem ausgewogenen Verhältnis zum zusätzlichen Zuschussbedarf zielgerichtet vorgesehen. In Randzeiten und bei nachfrageschwachen Verkehrsangeboten werden On-Demand-Systeme als wirtschaftliche Alternative zu starren Linienangeboten geprüft und, wo geeignet, unter Beibehaltung des ÖPNV-Tarifs eingesetzt. Ziel ist es, den ÖPNV als verlässliche und attraktive Alternative im Alltagsverkehr zu stärken.

10. Digitale Verkehrssteuerung, intelligente Lichtsignalanlagen und ein digitales Baustellenmanagement sind noch schneller zur Optimierung der Verkehrsflüsse einzusetzen, um Staus und damit Lärm sowie Luftverunreinigungen zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

B. Außerdem wird die Stadtverwaltung gebeten:

1. Unter Berücksichtigung dieser weiterentwickelten Ziele ist ein Verkehrskonzept für den Essener Norden auf Grundlage der Ergebnisse der laufenden Machbarkeitsstudie und der bisher relativ isolierten und abschnittsweise überlappenden Planungen voranzutreiben. Das Konzept hat Maßnahmen zur verkehrlichen Erschließung von Freiheit Emscher, zur Ortsumgehung Vogelheim, zur Anbindung des Stadions an der Hafenstraße durch die City-Bahn sowie wirksame und zügig realisierbare Entlastungsmaßnahmen für die Gladbecker Straße zu beinhalten.

2. Eine leistungsstarke Radverkehrsführung parallel zur Rüttenscheider Straße (vorzugsweise via Baumstraße, Witteringstraße, Brigittastraße, Paulinenstraße, Rosastraße, Von-Einem-Straße, Müller-Breslau-Straße und Wittenbergstraße) als Abschnitt der neuen Nord-Süd-Fahrradachse unter Berücksichtigung der in diesem Beschluss definierten Vorgaben zu entwickeln; das Hauptroutennetz ist entsprechend anzupassen. Der Status quo der Verkehrsführung auf der Rüttenscheider Straße wird beibehalten; der Ratsbeschluss vom 29.11.2023 zu Ziffer 1 der DS 1065E1/2023/6 wird aufgehoben. Nachgewiesene Unfallschwerpunkte sind durch geeignete Maßnahmen gezielt zu entschärfen. Zur Unterstützung eines geordneten Verkehrsflusses ist auf der Rüttenscheider Straße ein elektronisches Parkleitsystem, ggf. unter Einbeziehung der Messe Essen, einzurichten. Die bestehenden Ladezonen sind bedarfsgerecht zu ergänzen und zu optimieren.

Diese Vorgabe ist das Gegenteil der unter A7 (siehe auch Anmerkung dort) formulierten Vorgabe, umwegarme Routen vorzusehen. Während die direkte Route über die Rüttenscheider Straße von Baumstraße bis Bredeneyer Kreuz 3,35 km misst, müssten Radfahrende auf der vorgeschlagenen Route 5,40 km zurücklegen (Südviertel bis Stadtwald und Stadtwald bis Bredeneyer Kreuz via Frankenstraße). Während ein Umwegefaktor von 1,2 als Maximum bei guter Routenqualität gilt, wird hier ein Faktor 1,6 erreicht. Weiterhin verläuft die Route über Hauptverkehrsstraßen, zu denen sich die Koalition erst kürzlich ablehnend gegenüber einer Verbesserung für sicheren Radverkehr geäußert hat. Die Route ist hierdurch und durch die vielen

Abbiegebeziehungen kaum als qualitativ voll oder sicher – insbesondere nicht mit Kindern – zu bezeichnen.

3. Zur Stärkung einer durchgängigen Nord-Süd-Achse im Bereich der Innenstadt als Bestandteil der Radhaupttroute ist die in südliche Richtung verlaufende Rad-Achse zu überarbeiten und neu zu bewerten; hierzu ist ein alternativer Routenverlauf vorzulegen (ggf. unter Einbeziehung der Umweltspur auf der Schützenbahn über I. Dellbrücke, Akazienallee oder Teichstraße bis Hollestraße). In nördlicher Richtung ist die Führung durch den Bernetunnel einer umfassenden verkehrlichen Neubewertung zu unterziehen, um seine Leistungsfähigkeit, Sicherheit und städtebauliche Einbindung zeitgemäß weiterzuentwickeln. Dabei sollen insbesondere Varianten erarbeitet werden, bei denen die bestehenden Betonfahrzeugrückhaltesysteme (Betonleitwände) entfallen oder durch alternative, verkehrsflussfreundlichere und temporär einsetzbare Lösungen ersetzt werden können. Eine Mitnutzung durch den ÖPNV und Einsatzfahrzeuge ist ebenfalls in die Prüfung einzubeziehen. Ziel ist eine optimierte Verkehrsführung, die sowohl die Verkehrssicherheit von Radfahrern gewährleistet als auch die räumliche Qualität und maximale Nutzbarkeit der Verkehrsfläche des Tunnels verbessert.

Wie unter A7 beschrieben, widerspricht der neue Routenverlauf dem Grundtenor des Antrages. Hinsichtlich des Bernetunnels ist nicht ersichtlich, inwiefern die Betonleitwände den Verkehrsfluss des Rad- oder Kfz-Verkehrs beeinträchtigen. Auch ist nicht nachvollziehbar, was mit „temporär einsetzbare[n] Lösungen“ gemeint sein mag. Sollte hierunter verstanden werden, dass die Fläche, die heute dem Radverkehr vorbehalten ist und auf der er in dieser besonders kritischen Verkehrslage gut geschützt abgewickelt werden kann, künftig dynamisch für den Kfz-Verkehr freigegeben werden können soll, müsste dieser Idee eine klare Absage erteilt werden. Solch eine Gestaltung müsste als besonders unsicher und auch von Autofahrenden nicht mehr intuitiv verstehbar betrachtet werden. Zwar gibt es solche Freigabesysteme bereits auf Autobahnen und in Tunnelanlagen in anderen Ländern, dort findet aber in keinem Fall Radverkehr statt. Gerade in Tunneln ist Radverkehr besonders zu schützen.

4. Diese verkehrspolitischen Leitlinien in der Ausgestaltung der Verkehrsführung im Zuge der Umsetzung des Konzeptes Zukunft.Essen.Innenstadt zu berücksichtigen (DS 0084/2025/7).

C. Die städtischen Modal-Split-Ziele sind als Orientierungsrahmen fortzuführen, jedoch einem Realitätscheck anhand dokumentierter Bedarfe und Wirkungsnachweise zu unterziehen. Künftig wird das Erreichen eines 75%igen Anteils für den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) in einem Zielkorridor bis zum Jahr 2045 angestrebt, wobei Mitfahrer und Car-Sharing künftig in den Umweltverbund einbezogen werden. Eine starre Differenzierung innerhalb des Umweltverbundes (jeweils 25 %) wird nicht weiterverfolgt. Die Zielerreichung erfolgt durch die qualitative und quantitative Verbesserung der Angebote im Umweltverbund. Verdrängungsmaßnahmen (Push-Maßnahmen) werden grundsätzlich nicht verfolgt. Vielmehr sind die Bürgerinnen und Bürger durch attraktive Mobilitätsangebote in die Lage zu versetzen, frei zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wählen.

Die Koalition strebt weiterhin an, den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Zugleich haben aber alle bisherigen Ausführungen dem Ziel gedient, den Kfz-Verkehr eben gerade nicht zu reduzieren. Es ist daher nicht erkennbar, mit welcher Strategie das Ziel erreicht werden soll. Nach der aktuellen Haushaltsbefragung beträgt die Verkehrsmittelverteilung 52% MIV, 21% Fußverkehr, 17% ÖPNV, 10% Radverkehr. Ausgehend davon, dass unter den bisher beschriebenen Rahmenbedingungen kaum Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr zu erreichen sein werden, müsste allein der ÖPNV einen Zuwachs um 27% erfahren, wobei er vollständig durch einen Umstieg der Personen erreicht werden müsste, die heute noch eigene oder geliehene Kfz nutzen. Dies wäre nur mit erheblichen Investitionen möglich, die angesichts der Haushaltslage und mit der Vorgabe, den MIV nicht zu beschränken, nicht realistisch erscheinen. Nur mit den im Antrag beschriebenen Effizienzgewinnen wird der ÖPNV nicht ausreichend gestärkt werden können.

Die Vorgabe, dass das Mitfahren in privaten Kfz und Car-Sharing künftig zum Umweltverbund gezählt werden sollen, widerspricht dem wissenschaftlichen Ansatz aller anderen Systeme zur

Darstellung des Verkehrsmittelwahlverhaltens. In der Darstellung des Modal Split wird heute bereits der Anteil der Mitfahrenden im MIV gesondert ausgewiesen (aktuell 10%). Es handelt sich auch dabei um die Fahrt mit einem privaten oder geliehenen Kfz – mit allen Auswirkungen auf Umweltbelastungen, Verkehrsgefahren und den Stadtraum. Bei den Mitfahrenden handelt es sich zumindest in Teilen beispielsweise um Kinder, die mit privaten Kfz zur Schule gefahren werden – mit allen bekannten negativen Auswirkungen und Problemen. Diese Fahrten zum Umweltverbund zu zählen und damit der Fahrt mit einem Fahrrad, dem Gang zu Fuß oder der Nutzung des ÖPNV-Angebotes gleichzusetzen, wäre eine starke Verzerrung der Wirklichkeit.

Car-Sharing besteht weiterhin aus einzelnen Kfz, die von Individualpersonen geliehen werden. Es gibt dabei keinen Unterschied zwischen einer Nutzung eines eigenen und eines geliehenen Kfz. Lediglich im Stellflächenverbrauch hat das Car-Sharing einen Vorteil gegenüber dem privaten Besitz eigener Kfz. Die Verkehrsbelastung ist aber dieselbe. Auch hier ist also keine Zuordnung zum Umweltverbund sinnvoll, zulässig oder möglich.

Es ist eine sinnvolle Vision, alle Einwohnenden (also auch alle Nichtbürger*innen) in die Lage zu versetzen, frei zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wählen. Dafür bedarf es allerdings auch einer Infrastruktur, die allen Bevölkerungsgruppen diese freie Wahl tatsächlich durch sichere Wege ermöglicht. Gerade dieser Aspekt wird durch die Rahmenbedingungen, die dieser Antrag setzt, nicht erreichbar sein.

D. Der Einsatz aller vorhandenen personellen, technischen und finanziellen Ressourcen (insbesondere die des Amtes für Straßen und Verkehr und damit auch der Ressourcen für die Ziele des RadEntscheides sowie der Grünen Hauptstadt Agentur) ist anhand der hier gemachten Vorgaben konsequent neu zu priorisieren. Im Rahmen der aktuellen und künftigen Haushalts- und Investitionsplanung sind die etatisierten und neu einzuplanenden Mittel zugunsten kurzfristig wirksamer, sicherheitsrelevanter und wirtschaftlicher Maßnahmen mit Priorität für Erhalt und Sanierung, die Beseitigung von Gefahrenstellen, Schulwegsicherheit, Netzintegration und Lückenschlüsse, Digitalisierung sowie punktuelle ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen umzuschichten. Maßnahmen ohne dokumentierten Bedarf, mit unverhältnismäßigen Kosten oder mit langen Planungszeiträumen ohne kurzfristig absehbaren Nutzen sind nachrangig zu behandeln und auf Streichung oder Vertagung zu prüfen. Maßgeblich für die Priorisierung sind die Wirkung je eingesetztem Euro und die Umsetzungsfähigkeit nach dem Grundsatz: „Schnell wirksam. Sicherheitsorientiert. Wirtschaftlich.“

Investitionen in Fahrrad-Infrastruktur sind auf jeden Fall weitaus kostengünstiger, kurzfristig wirksamer und langfristig nachhaltiger als Investitionen in MIV oder ÖPNV. Dass der riesige Bedarf zur Beseitigung sicherheitsrelevanter Mängel im RadRoutenNetz hinreichend dokumentiert ist (z.B. Untersuchung des HRN 2023, Ergebnisse der Befahrung des ERN 2024), darf nicht vergessen werden. Auch die Wirtschaft ist besorgt: Essen ist die Stau-Hochburg in NRW. Die Pläne der Stau-Koalition werden das verschlimmern. Sichere Radwege würden den MIV und ÖPNV entlasten. – Jedoch sollte der Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen oberste Priorität vor allen anderen Belangen haben.