

**Gemeinsamer Antrag  
von  
CDU / SPD  
im Rat der Stadt Essen**

---

An den  
Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und Mobilität  
Herrn Thorsten Schoch

An den  
Oberbürgermeister Herrn Thomas Kufen

---

| Beratungsfolge                      | Sitzungstermin | Zuständigkeiten |
|-------------------------------------|----------------|-----------------|
| Ausschuss für Verkehr und Mobilität | 12.03.2026     | Empfehlung      |
| Rat der Stadt Essen                 | 25.03.2026     | Entscheidung    |

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

Sehr geehrter Herr Schoch, sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Kufen,

die Fraktionen von CDU und SPD beantragen, der Ausschuss für Verkehr und Mobilität empfiehlt und der Rat der Stadt Essen beschließt:

**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).**

**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.**

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

**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 Idealsstandards, 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. 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.

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:
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.
  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.
  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.
  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 Tempo-30-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 Be-

reich 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 AGFS) sind nachrangig heranzuziehen und damit sorgsam abzuwägen, um Einschränkungen anderer Verkehrsarten auszuschließen.

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.
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.
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 konfliktträchtigen Stellen, priorisiert.
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.
9. Der öffentliche Personennahverkehr in Essen wird zielgerichtet und wirksam gestärkt, indem vorrangig punktuelle Beschleunigungsmaßnahmen umgesetzt werden, die eine höhere Effizienz und Wirkung erwar-

ten 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.
3. Zur Stärkung einer durchgängigen Nord-Süd-Achse im Bereich der Innenstadt als Bestandteil der Radhauptroute 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.

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.
- 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.“

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Mit freundlichen Grüßen

Fabian Schrumpf MdL

Philipp Rosenau