



MAPATHON 4D

ESSEN AUF DEM WEG ZU EINEM
LEISTUNGSFÄHIGEN **RADWEGENETZ**

ERGEBNISBERICHT UND
PROZESSDOKUMENTATION

STAND: 01/2023

IMPRESSUM

RadEntscheid Essen, Januar 2023

c/o Fachgeschäft für Stadtwandel
Gemarkenstraße 72
45147 Essen

info@radentscheid-essen.de
www.radentscheid-essen.de

Mapathon-Team

Dr. Björn Ahaus
Ulrike Bartsch
Luca Bergfort
Marco Hoffmann
Christian Horn
Markus Richter
Carsten Schoch
Mark Wannern
Sophia Zocholl

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	2
1. Executive Summary	3
2. Mapathon – Prozess	5
2.1 Was ist ein Mapathon?	5
2.2 Mapathon – Schritte	5
Schritt 1: Quellen und Ziele für den Radverkehr identifizieren	6
Schritt 2: Luftliniennetz	7
Schritt 3: Abgleich Haupt- und Ergänzungsroutennetz	8
Schritt 4: Vorschläge Wunschrouten	8
2.3 Best Practices (Mainz, Hamburg, Berlin)	9
2.4 Praktische Umsetzung des Mapathons in Essen	10
Das Konzept	10
Das Online-Karten-Tool uMap	11
Bezirksmapathons	12
Der stadtweite Mapathon	13
Ergebnisbewertung und -aufbereitung	14
Erfahrungen und Anregungen	14
3. Ergebnisse	15
3.1. Kriterien für ein gutes Radverkehrsnetz	15
3.2. Das stadtweite Netz - Bezirksübergreifende Routen	17
Aktueller Planungs- und Ist-Stand	17
Erweitertes Netz	17
Premiumroutennetz	19
Digitale Karten	28
3.3 Die Ergebnisse auf Bezirksebene	29
Bezirk 1 – Stadtmitte / Frillendorf / Huttrop	29
Bezirk 2 – Rüttenscheid / Bergerhausen / Rellinghausen / Stadtwald	35
Bezirk 3 - Essen-West	40
Bezirk 4 – Borbeck	47
Bezirk 5 – Altenessen / Karnap / Vogelheim	52
Bezirk 6 – Zollverein	57
Bezirk 7 – Steele / Kray	62
Bezirk 8 – Essen-Ruhrhalbinsel	67
Bezirk 9 – Werden / Kettwig / Bredeney	73
4. Ausblick	78
Prioritäten für die nächsten Jahre	78
Literaturverzeichnis	79
Abbildungsverzeichnis	81

VORWORT

Liebe Leser*innen,

wir, das Mapathon-Team des RadEntscheid Essen, freuen uns sehr, Ihnen mit diesem Bericht den Prozess und die Ergebnisse des erfolgreich durchgeführten Mapathon-Projekts für ein modernes Radroutennetz in der Stadt Essen vorzustellen. Wie Sie im Folgenden noch ausführlich lesen werden, entstammt das erarbeitete Wunsch-Radroutennetz aus zahlreichen Workshops und basiert auf dem wertvollen lokalen Wissen von vielen Essener Radfahrer*innen aus allen neun Stadtbezirken. Die gelungene Durchführung dieses Mapathon-Projekts wäre ohne das große ehrenamtliche Engagement von allen Beteiligten sowohl in der Organisation als auch in der aktiven Teilnahme an den Workshops nicht möglich gewesen. Dies zeigt, wie groß der Wunsch zur Veränderung in der Essener Bevölkerung ist. Es erfüllt uns mit Stolz und Dankbarkeit, all die Informationen, die Ideen und das Wissen gesammelt zu haben und einen konkreten und fundierten Vorschlag für eine Verbesserung der Radinfrastruktur in Essen machen zu können, der von der Essener Stadtverwaltung bereits mit großem Interesse erwartet wird.

Wir wünschen viel Spaß beim Lesen und wir freuen uns auf Nachfragen und Anregungen.

Das Mapathon-Team aus Essen, im Namen des gesamten RadEntscheid Essen



Abbildung 1: Das Mapathon - Kernteam

1. EXECUTIVE SUMMARY

Die Stadt Essen soll fahrradfreundlicher werden – so lautet zum einen die Forderung der über 25.000 Bürger*innen, die im Jahr 2020 das Bürger*innenbegehren RadEntscheid Essen unterschrieben haben. Im selben Jahr wurden die Forderungen dann auch vom Stadtrat beschlossen. Zum anderen hat sich die Stadt Essen als städtisches Mobilitätsziel das 4x25 % Ziel gesetzt – bis 2035 sollen je 25 % der zurückgelegten Wege auf Auto, Fahrrad, ÖPNV und Fußverkehr entfallen. Dafür ist v. a. eine deutliche Reduktion der zurückgelegten Wege mit dem Auto und eine starke Steigerung der Wege mit dem Fahrrad erforderlich [1]. In beiden Fällen - also Umsetzung RadEntscheid und Modal Split - ist für die Erreichung der Ziele ein Radwege-Netz erforderlich, welches das Fahrrad zum leistungsfähigen Verkehrsmittel macht und mehr Essener*innen einlädt, mit dem Rad zu fahren.

Zunächst ist klar, dass die Ausgestaltung der Radinfrastruktur den im RadEntscheid vom Rat der Stadt Essen beschlossenen Standards und Zielen [2] entsprechen muss. Diesen liegen folgende Prinzipien zugrunde:

- Klare, möglichst bauliche Trennung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) an Hauptstraßen
- Trennung vom Fußverkehr und Ausbau der Radwege nicht zulasten der Fußgänger*innen, vielmehr Neuordnung des Straßenraums zulasten des MIV
- Standards mindestens entsprechend der neuen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und den aktuellen Regelwerken

Zusätzlich sollte das Essener Radwege-Netz gemäß den Ergebnissen aus dem Mapathon-Prozess entsprechend der Qualitäten der vier "D" gestaltet werden:

- **Dicht – Direkt – Durchgängig – Durchgehend beleuchtet**

Wo das Alltagsradwegenetz im besten Falle in Essen verlaufen und ausgebaut werden sollte, lässt sich am besten mit der Expertise von lokalen Radfahrer*innen ermitteln. Dieser Leitsatz liegt dem vom ADFC entwickelten Mapathon-Konzept zugrunde, welches in Kapitel 2 detailliert beschrieben wird. Kurz gesagt: Bürger*innen entwickeln in Workshops ihr Wunsch-Radnetz für die Stadt. In der Stadt Essen existiert bereits ein Haupt- und Ergänzungsroutennetz für den Radverkehr, für welches der Mapathon-Prozess Vorschläge zur Aktualisierung und Weiterentwicklung entwickelt hat.

Um die RadEntscheid-Ziele mit konkreten Handlungsvorschlägen zu fundieren, entschied sich eine Gruppe der RadEntscheid-Aktiven dazu, einen solchen Mapathon-Prozess in der Stadt Essen durchzuführen. So wurden im Jahr 2021 in zahlreichen Workshops in den einzelnen Stadtbezirken und einem gesamtstädtischen Workshop mit Bürger*innen sowie mit Vertreter*innen aus Stadtverwaltung und Politik gemeinsam ein Wunsch-Netz erarbeitet, welches in Kapitel 3 ausführlich visualisiert und erläutert wird¹. Die gesamtstädtische Ansicht der Ergebnisse gibt einen Einblick in die vielen zusätzlich zum bestehenden Netz benötigten Wegeverbindungen. Es existieren auf dem Papier bereits 200 km Haupttrouten und 306 km Ergänzungsrouten, die praktische Umsetzung davon weist jedoch noch große Lücken auf². Das Wunschradnetz fordert insgesamt den Ausbau von weiteren 254 km, wovon 175 km neues Haupttroutennetz und 79 km neues Ergänzungsroutennetz sind. Von den bestehenden

¹ Die Erstellung dieses Abschlussberichtes, die rein ehrenamtlich geleistet wurde, erwies sich als aufwendiger als gedacht und konnte daher erst, Ende 2022 abgeschlossen werden.

² Der Rat der Stadt Essen hat die Verwaltung bereits vor dem RadEntscheid beauftragt, bis 2025 die bestehenden Lücken im Haupttroutennetz zu schließen. Die dazu extern beauftragte und durchgeführte Analyse wurden bislang nicht abgeschlossen und ihre Ergebnisse nicht veröffentlicht. Dies ist aber für das Frühjahr 2023 angekündigt.

Ergänzungsrouten sollen 110 km zu Haupttrouten umgewandelt werden. Die Premiumrouten sind Teil des bisherigen und ergänzten Haupttroutennetzes, sollen aber von einem höheren Ausbaustandard geprägt sein und können bei der Umsetzung des RadEntscheid priorisiert werden.

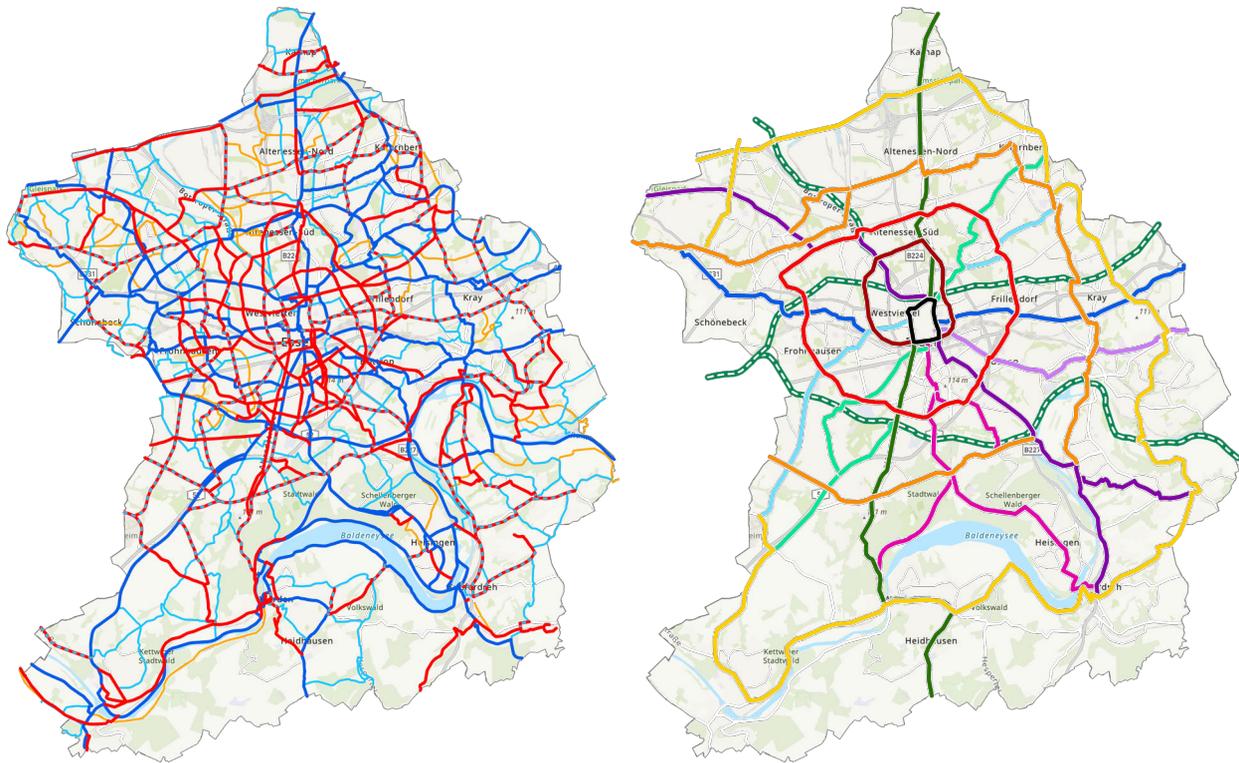


Abbildung 2: Neue Haupt- und Ergänzungs- sowie Premiumrouten.

Damit schlägt der Mapathon im Ergebnis einen deutlichen – aber zeitgemäßen und angemessenen - Ausbau des Haupttrouten-Netzes vor, mit dem Ziel den Empfehlungen der ERA Rechnung zu tragen, dass einzelne Stränge der Haupttrouten in Radwege-Netzen maximal 400 m voneinander entfernt liegen sollten und **90 % der Einwohner*innen einer Stadt innerhalb von 200 m Zugang zum Haupttroutennetz haben müssen**. Insbesondere muss **das innerörtliche Haupttroutennetz 70 % der Alltagskilometer abdecken** [3]³.

Diese Anforderung wird auch aus Klimaschutzgründen in den aktuellen Regelwerken unterstützt: **Zur Erreichung von Klimaschutzzielen sollen für den Rad- und Fußverkehr durchgehend regelkonforme und möglichst attraktive Netze mit der dazugehörigen Anbindung an Infrastruktur- und Kultureinrichtungen, Wohnen und Gewerbe angeboten werden** [4].

Kernstück des Mapathon-Ergebnisses ist ein Netz von zwölf Premiumrouten, d. h. wichtigen Haupttrouten, die die Stadtteile und Bezirke als Achsen und Ringrouten sicher, komfortabel, direkt, durchgängig und durchgehend beleuchtet miteinander verknüpfen. Ein zweiter Schwerpunkt sind die Vorschläge zur Aktualisierung und zum Ausbau des dichten Fahrrad-Haupttrouten- und Ergänzungsroutennetzes, entsprechend den Kriterien, die oben skizziert wurden. Die Ergebnisse des Mapathon-Prozesses für das Radwege-Netz werden ausführlich in Kapitel 3 dargestellt.

³ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) Kap. 1.2.4, Tab. 2, S.10

2. MAPATHON - PROZESS

Im Folgenden wird das Konzept, welches sich hinter dem Begriff "Mapathon" verbirgt, dargestellt und die Umsetzung durch ein Team des RadEntscheid Essen beschrieben. Best-Practice-Beispiele aus anderen Städten und die Kriterien für ein gutes Radnetz runden dieses Kapitel ab.

2.1 WAS IST EIN MAPATHON?

Bei einem Mapathon kommen fahrradinteressierte Menschen aus einer Stadt oder Kommune zusammen, um gemeinsam ein direktes, durchgängiges und dichtes Radverkehrsnetz zu erarbeiten, das alle Einwohner*innen sicher und zügig zu ihren Zielen z. B. Schule, Kindergarten, Universität, Arbeitsplatz, Sportplatz, Supermarkt bringt. Dieser sogenannte Mapathon besteht aus mehreren Schritten wie der Bestimmung wichtiger Quellen und Ziele des Radverkehrs, der Verbindung dieser wichtigen Orte mittels Luftlinien, dem Abgleich mit dem bestehenden Radnetz in Essen und der Ermittlung fehlender Verbindungen.

2.2 MAPATHON - SCHRITTE

Der RadEntscheid Essen hat einen solchen Mapathon initiiert und ein Wunschnetz partizipativ für die Alltags-Radrouten in Essen entwickelt, gemeinsam mit Vertreter*innen aus Politik, Verwaltung und Bürger*innen der Stadt Essen.

Die Erarbeitung des Wunschnetzes orientiert sich an dem Mapathon-Konzept des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) [5], welches an die Voraussetzungen und Anforderungen der Stadt Essen angepasst wurde. Die einzelnen Schritte sind in Abbildung 3 zu sehen und werden nachfolgend detailliert erläutert. Als Tool zur Darstellung und gemeinsamen Online-Bearbeitung der einzelnen Schritte wurde der Kartendienst uMap genutzt, welches im Abschnitt zur praktischen Umsetzung vorgestellt wird.

SCHRITT 1 - Bestimmung Zielpunkte

wichtige Zielpunkte in den Bezirken ermitteln und in das Kartentool *uMap* eintragen

SCHRITT 2 - Bestimmung Luftlinien

Zielpunkte werden mit Luftlinien verbunden. Diese direkten Verbindungslinien dienen als Orientierungshilfen für Schritt 3 & 4

SCHRITT 3 - Abgleich mit bestehendem Netz

Zielpunkte und Luftliniennetz werden mit der bestehenden Radinfrastruktur und dem Routennetz verglichen. Wo gibt es Lücken? Wo sollte das geplante Netz angepasst werden, um den Bedürfnissen der Radfahrenden bestmöglich zu entsprechen?

SCHRITT 4 - Vorschläge Wunschrouten

Mit dem lokalen Wissen der Beteiligten werden in den einzelnen Bezirken konkrete Verbesserungsvorschläge für das Radroutennetz erarbeitet und in *uMap* visualisiert

Abbildung 3: Prozessschritte im Mapathon

Schritt 2: Luftliniennetz

Im zweiten Schritt werden die Bezüge zwischen Quellen und Zielen untersucht und mit Luftlinien verbunden. Es geht in diesem Schritt also darum, zu untersuchen, von welchen Quellgebieten die Menschen mit dem Fahrrad zu welchen Zielen fahren. Die Luftlinien werden als gerade Linien in den Plan eingefügt.

In hochverdichteten, städtischen Gebieten ist die Unterscheidung zwischen Quell- und Zielgebieten nicht mehr sinnvoll machbar, da Wohnen, Bildung, Arbeiten, Freizeit innerhalb eines engen geographischen Raums liegen.

In diesem Fall ist es wichtig, ein Netz so engmaschig zu denken, dass sich jedes Ziel und jeder Wohnort „in der Nähe“ einer Radroute befinden. Nichtsdestotrotz sollte auch da an überörtliche Radverbindungen gedacht werden. [5]

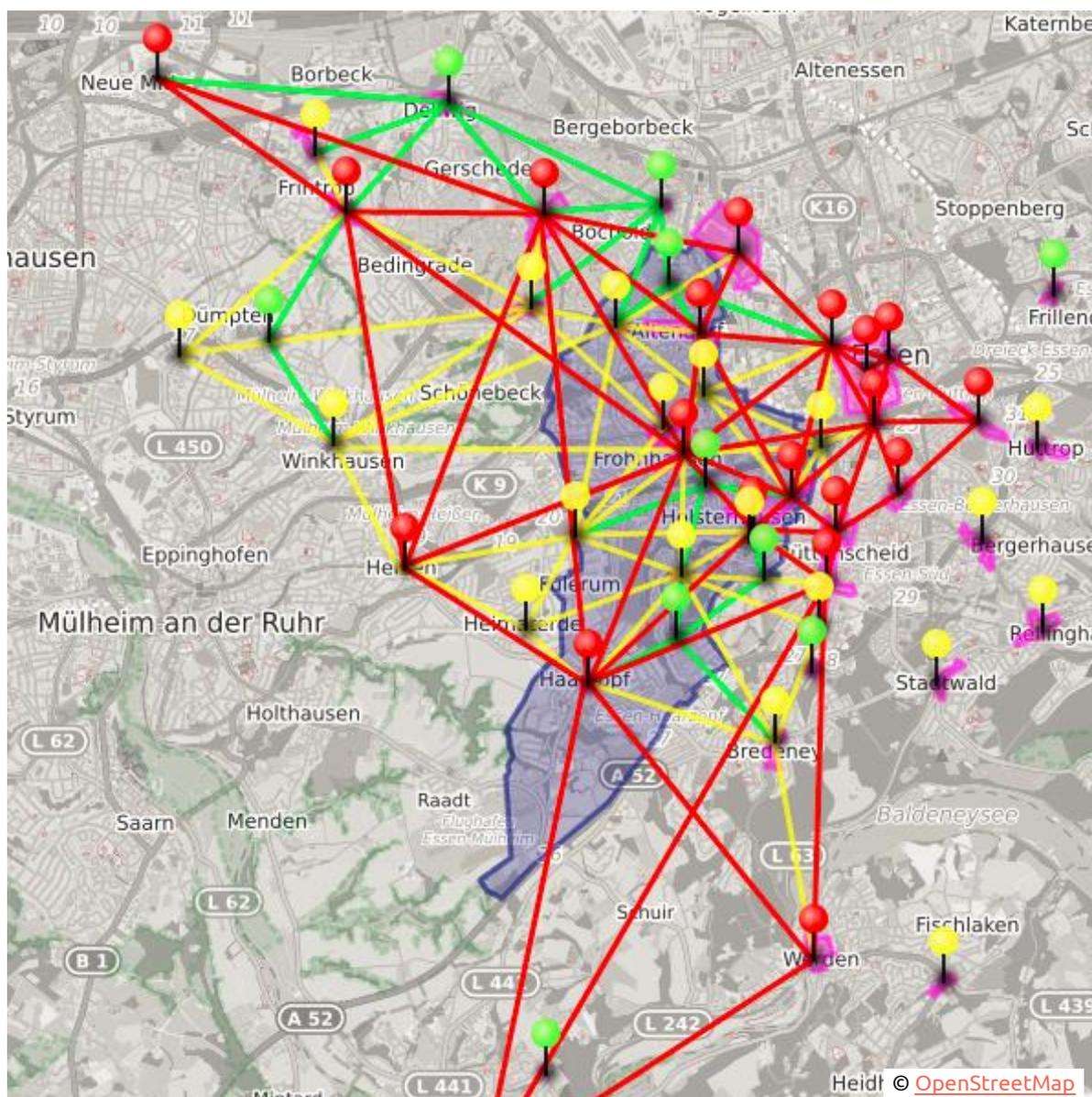


Abbildung 5: Bestimmung der Luftlinien (hier am Bsp. Bezirk 3)

Schritt 3: Abgleich Haupt- und Ergänzungsroutennetz

Die farbige dargestellten Kartenebenen für das Haupt- und Ergänzungsroutennetz zeigen die geplanten und teilweise schon umgesetzten Routen. Zusammen mit den eingetragenen Zielen und Luftlinien aus Schritt 1 und 2 können fehlende oder ungünstige Verbindungen im bestehenden Netz identifiziert werden. Der Abgleich mit der bereits realisierten Infrastruktur zeigt Lücken auf, die besonders dringend geschlossen werden müssen. [5]

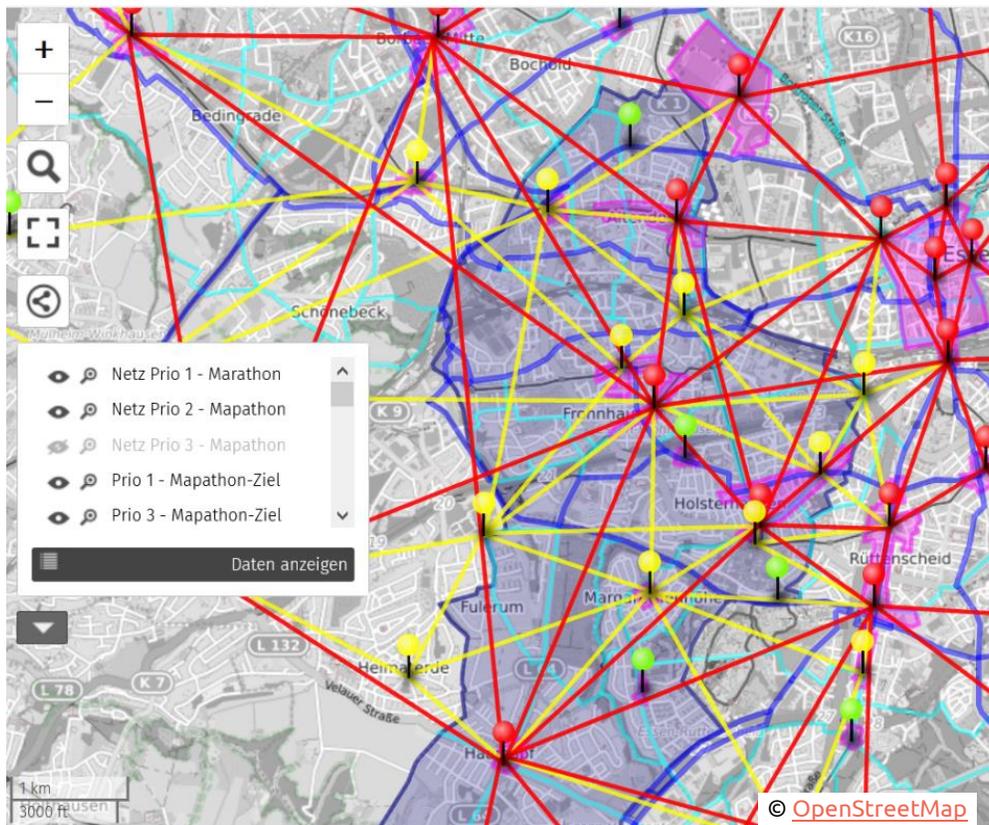


Abbildung 6: Abgleich der Luftlinien mit Haupt- und Ergänzungsrouten

Schritt 4: Vorschläge Wunschrouten

Basierend auf den Erkenntnissen aus den Schritten 1 bis 3 können im 4. Schritt die Vorschläge für Netzergänzungen und Lückenschlüsse in der Karte eingetragen werden.

In diesem Schritt werden die Luftlinienverbindungen in das reale Verkehrsnetz eingebracht, also „auf die Straße gebracht“. Aus einer Luftlinie wird jetzt der konkrete Verlauf der bis hierhin als Luftlinien geplanten Routen in die Karte eingetragen.

Dieser Schritt der Radnetzplanung ist aufwendig und führt sehr leicht zu intensiven Diskussionsbeiträgen. Wichtig ist es daher, in diesem Schritt noch vollkommen auf Überlegungen zur konkreten Ausführung der jeweiligen Route zu verzichten: Baulicher Radweg, Protected Bikelane oder Fahren auf der Fahrbahn in wirklich verkehrsberuhigten Tempo-30-Zonen wird hier noch nicht entschieden. Und sollte hier auch nicht diskutiert werden. Das ist im offiziellen Prozess der späteren Planung die Aufgabe von professionellen Planer*innen. [5]

2.3 BEST PRACTICES

In einigen deutschen Städten wurde der Mapathon-Prozess bereits durchgeführt und erfolgreich abgeschlossen. Die Betrachtung der bereits bestehenden Vorgehensweisen und der Kontakt mit den Organisationsteams half bei der Konzeption des Mapathons für Essen, weshalb eine Auswahl an Best Practice Beispielen in den Städten Mainz, Hamburg und Berlin im Folgenden beschrieben wird.

Beispiel Mainz

Wie auf der Internetseite des ADFC Mainz beschrieben, wurde im Rahmen des Projekts ‚Mapathon Mainz‘ von Dezember 2020 bis Mai 2021 ein Hauptradwegenetz für die Stadt Mainz konzipiert. Dieses Radwegenetz wurde gemeinsam mit über 120 Radfahrer*innen aus Mainz, dem Mainzer Radfahrforum und allen zugehörigen Vereinen erstellt.

Insgesamt wurde der Prozess in 4 Phasen aufgeteilt (Vorbereitung, Mapathon, Ergebnisaufbereitung, Veröffentlichung). Ein wesentliches Ziel bestand darin aufzuzeigen, welche Verbindungen benötigt werden und nicht, welche Verbindungen es schon gibt.

Durch den zeitlichen Vorsprung im Prozess konnten wir uns im Austausch mit den Mainzern an den gesammelten Erfahrungen orientieren und uns bei den einzelnen Prozessschritten hilfreiche Tipps einholen z.B. zur Durchführung der Online-Veranstaltungen. Bei dem Mainzer Mapathon wurde auch die Frage aufgeworfen, ob die Straßenbahnen wie Radwege gebaut werden würden. Der Gedanke, dass weder Radnetze noch Straßenbahnnetze Lücken in Verbindungen aufweisen sollten, hat uns nachhaltig auch nochmal bei der Visualisierung der Mapathonergebnisse beeinflusst. [6, 7]

Beispiel Hamburg - Eimsbüttel

Der Prozess für den Hamburger Stadtteil Eimsbüttel wurde von der Verwaltung in Zusammenarbeit mit einem Planungsbüro in die Wege geleitet. Hierzu gab es einen Online-Dialog zur Planung der Bezirksrouten für den Fahrradverkehr.

Beim Mobilitätsforum Eimsbüttel gab es Gelegenheit zur Diskussion. Bei der Online-Veranstaltung wurden Interessierte aus der Öffentlichkeit mit Vertreter*innen von Institutionen und Verbänden zusammengebracht. Zudem bestand die Möglichkeit die Veranstaltung per Live-Stream zu verfolgen. Vom 14. April bis 12. Mai 2021 konnten anschließend in einer Online-Beteiligung Ideen und Hinweise in einer Karte des Bezirks Eimsbüttel eingetragen werden.

Die Einbindung des Planungsbüros unter Koordination der Verwaltung gab uns interessante Einblicke in die Vorgehensweise und Durchführung zur Entwicklung eines Wunschnetzes, wodurch wir den Prozess für den Essener Mapathon nochmal bestätigen konnten. [8, 9]

Beispiel Berlin

Das Bündnis Changing Cities Berlin gab zu Beginn der Planungen einen Einblick in seine Erfahrungen bei der Durchführung des Mapathons für eine große Stadt wie Berlin. Hierbei konnten wir insbesondere Einschränkungen bei der Anwendung des Tools uMap in Erfahrung bringen und zudem wichtige Punkte zur Kommunikation und zum Vorgehen in den einzelnen Bezirksgruppen sammeln.

Auf Basis dessen haben wir auch für den Essener Mapathon entschieden, dass wir aufgrund der großen Stadtbezirke wie beim Berliner Mapathon mehrere Bezirksmapathons durchführen und im Anschluss einen stadtweiten Mapathon veranstalten.

2.4 PRAKTISCHE UMSETZUNG DES MAPATHONS IN ESSEN

Das Konzept

Nachdem die Projektidee im RadEntscheid Gesamtteam geteilt wurde, bildete sich ein Kernteam, welche die Umsetzung planen und organisieren sollte. Während des gesamten Prozesses übernahmen die 9 Kernteam-Personen alle Aufgaben rund um die Prozess-Konzeptionierung, Geodaten- und Workshop-Organisation, Ergebnisaufbereitung, Öffentlichkeitsarbeit und die Kommunikation mit Stadtverwaltung und Politik.

Ein wichtiger Bestandteil der Projekt-Konzeptionierung war festzulegen, wie die einzelnen Mapathon-Schritte in Essen am besten umgesetzt werden könnten. Um diese Schritte

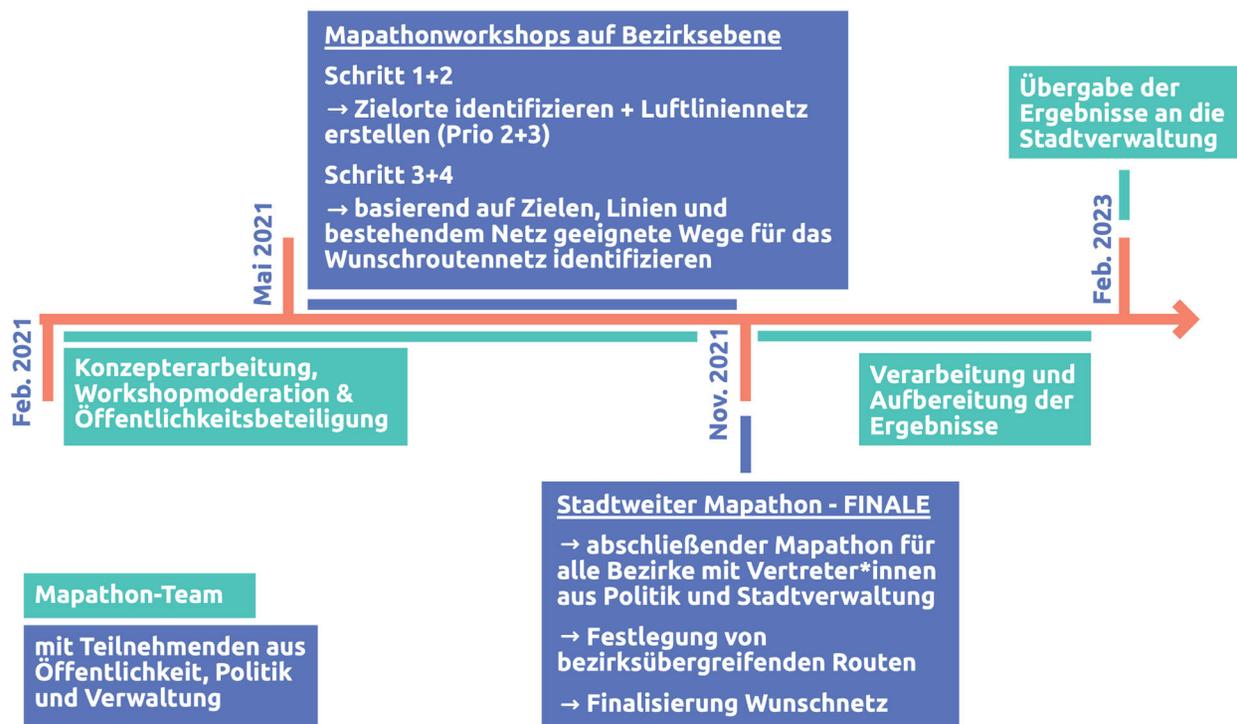


Abbildung 7: Zeitplan für die Umsetzung des Mapathons

durchzuführen und bestmögliche Ergebnisse zu erzielen, sind die guten Ortskenntnisse der Bürger*innen besonders wichtig. Aufgrund der Stadtgröße sollten alle vier Schritte zunächst auf Bezirksebene in jeweils 1 bis 3 Workshoprunden durchgeführt werden. Daran anschließend fügte die Kernteamgruppe die Ergebnisse aus den Bezirksgruppen zusammen, um in einem stadtweiten Mapathon im November 2021 mit breiter Öffentlichkeitsbeteiligung und Vertreter*innen aus Politik und Stadtverwaltung das Wunschnetz zu finalisieren und bezirksübergreifende Routen zu priorisieren. Im letzten Schritt galt es die Ergebnisse aus den Diskussionen und uMap-Einträgen so aufzubereiten, dass die Stadtverwaltung gut damit weiterarbeiten kann. Hierfür entschied das Kernteam diesen Projekt- und Ergebnisbericht zu verfassen und zusätzlich die Ergebnisse als digitale Geodaten zu überreichen.

Das Online-Karten-Tool uMap

Neben dem Vorgehen war es auch wichtig ein geeignetes Tool zur gemeinsamen Bearbeitung eines Radnetzes auszuwählen. Aufgrund des Vorschlags vom ADFC Leitfaden sowie wegen der Erfahrungsberichte vom Mapathon-Prozess in Mainz und Berlin wurde das Tool uMap für den Essener Mapathonprozess ausgewählt. Das Programm ermöglicht es eine Karte auf Basis von OpenStreetMap im Browser erstellen und gemeinsam bearbeiten zu können.

Bevor die Arbeit mit dem Tool auf Bezirksebene begann, wurden für jeden Bezirk Kartengrundlagen mit einheitlicher Struktur erstellt, und mit bereits vorhandenen Geodaten gefüllt. Hierfür legte das Kernteam eine Symbolisierung für die verschiedenen Geodaten-Layer fest (siehe Abbildung 8). Zudem wurden öffentlich zugängliche Geodaten, wie z.B. Haltestellen, Schulen, vorhandene Radwege und das Haupt- und Ergänzungsroutennetz bereits als eigene Layer in die Karten eingefügt.

	Layer-Name	Markierung	Farbe	Bildzeichenform	Zweck	Beispiele
Ziele	Prio 1 - Mapathon-Ziel		Red	Stecknadel	Ziele mit höchster Priorität	Stadtteilzentren (A-C), Hauptbahnhof
	Prio 2 - Mapathon-Ziel		Yellow	Stecknadel	Ziele mit hoher Priorität	Stadtteilzentren (D), Wohngegenden, S-Bahnhöfe, Universität, Orte mit hoher Personenfrequenz (z.B. großer Arbeitgeber, große Kulturorte, ...)
	Prio 3 - Mapathon-Ziel		Chartreuse	Stecknadel	Ziele mit mittlerer Priorität	Stadtteilzentren (E), Freizeitorde (Parks, Kultur), öffentliche Einrichtungen (Ämter)
Luftlinien	Netz Prio 1 - Mapathon		Red	Standard	Luftlinienverbindung	Netz zwischen: Prio 1 zu Prio 1
	Netz Prio 2 - Mapathon		Yellow	Standard	Luftlinienverbindung	Netz zwischen: Prio 2 zu Prio 1 / Prio 2 zu Prio 2
	Netz Prio 3 - Mapathon		Lime	Standard	Luftlinienverbindung	Netz zwischen: Prio 3 zu Prio 2 (nächst gelegene Punkte)
Wunsch	Netzergänzungen (Vorschläge)		DarkRed	Standard	Wunsch-Routennetz	
Aktuelles Netz	Hauptroutronnnetz		Blue	Standard	Bestehendes Hauptroutronnnetz	
	Ergänzungsnetz		Aqua	Standard	Bestehendes Ergänzungnetz	
	Fahrradstrasse Achse A		Crimson	Standard	Bestehende Fahrradstrassen	
	Radwege an Straßen		Yellow	Standard	Bestehende Radwege an Straßen	
Infrastruktur	Essen		Dark Blue	Fläche	Stadtgebiet	
	Bezirk ...		Dark Blue	Fläche	Lage der jeweiligen Bezirksgebiete	
	Stadtteilzentren		Magenta	Fläche		
	Gewerbegebiete		RosyBrown	Fläche		
	Schulen			Symbol		
	Bushaltestellen		Yellow	Kreis		
	Straßenbahnhaltestellen		RoyalBlue	Kreis		
	U-Bahnstationen			Symbol		
	Attraktionen			Symbol		zB Zollverein, Villa Hügel, Denkmäler...
	Halden			Symbol		zB Schurenbachhalde
	Kindergärten			Symbol		
	Leihradstellen			Symbol		
	Museum			Symbol		
	S-Bahn-Stationen			Symbol		

Abbildung 8: Legende zur Umap Karte (Stand 2021)

Bezirksmapathons

Von Juni 2021 bis Oktober 2021 wurden insgesamt 15 Workshops in den Bezirksgruppen organisiert, um die Mapathon-Schritte 1-4 auf lokaler Ebene mit lokaler Expertise von Nutzer*innen durchzuführen. Hierfür wurde auch immer über soziale Netzwerke und die Zeitung Werbung zur Öffentlichkeitsbeteiligung gemacht. Die Workshops fanden aufgrund der Pandemie weitestgehend online statt, was dank des Online-Karten-Tools keine negativen Auswirkungen auf die Ergebnisse hatte. Wenige Male war es auch möglich, die Workshops in Präsenz durchzuführen und die Karte mit einem Beamer an die Wand zu projizieren (siehe Abbildung 10).

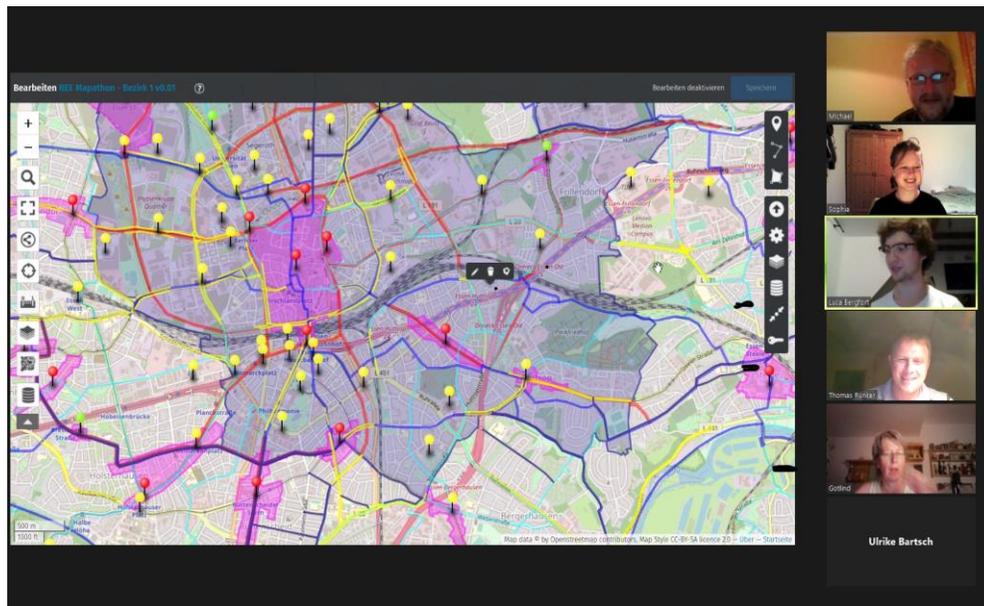


Abbildung 9: Online-Workshop auf Bezirksebene

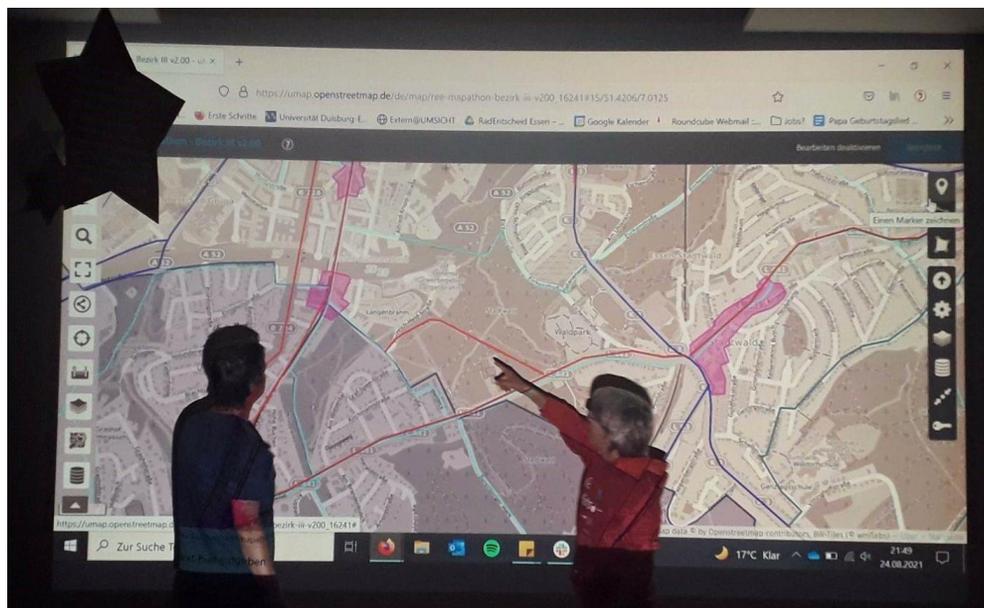


Abbildung 10: Präsenz-Workshop auf Bezirksebene

Der stadtweite Mapathon

Im November 2021 wurde bei einem stadtweiten Mapathon gemeinsam mit Vertreter*innen aus Politik, Verwaltung und Bürger*innen der Stadt Essen intensiv über die bisherigen Ergebnisse aus den Bezirksgruppen diskutiert und die bezirksübergreifenden Routen priorisiert⁴.

Aufgrund der zu dem Zeitpunkt steigenden Corona-Infektionszahlen wurde das in Präsenz aufgrund der Auswirkungen durch die Covid19-Pandemie wurde das geplante Event kurzfristig in den digitalen Raum verlegt. Über die Plattform Zoom war es dennoch möglich, die 40 Teilnehmenden in Kleingruppen (Breakout-Sessions) diskutieren zu lassen. Um die Inhalte der Diskussion so detailliert wie möglich festzuhalten wurde neben der direkten Eintragung in die uMap auch protokolliert.

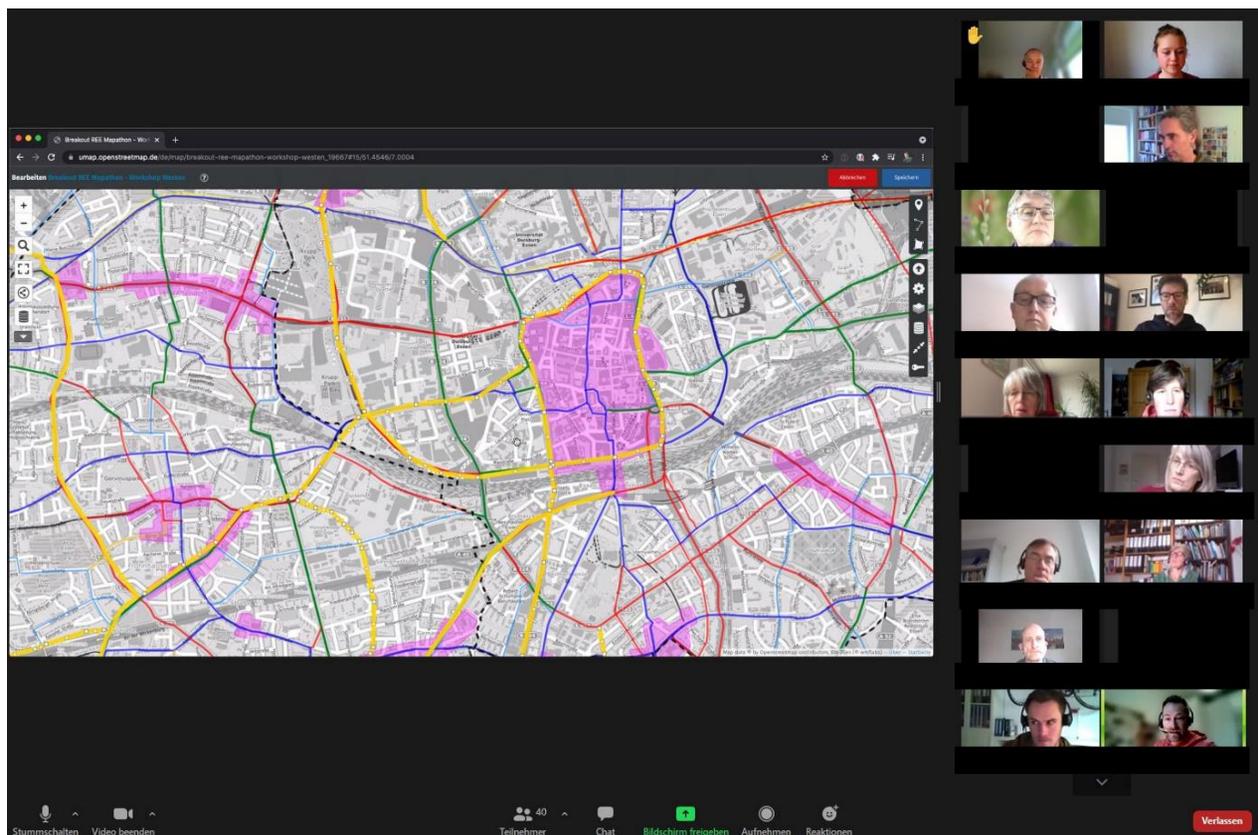


Abbildung 11: Screenshot von dem stadtweiten Mapathon-Workshop

⁴ Es nahmen Vertreter der Ratsfraktionen der Grünen und der SPD teil. Eingeladen waren zudem die CDU und die Linken, die mit Verweis auf Termingründe nicht teilnahmen. Die Verwaltung war vertreten durch Vertreter*innen des Amt für Straßen und Verkehr, von Grün & Gruga und der Grüne Hauptstadt Agentur. Insgesamt nahmen rund 40 Teilnehmer*innen an dem Videomeeting teil.

Ergebnisauswertung und -aufbereitung

2022 wurden die gesamten Ergebnisse aus den Bezirks-Workshops und dem stadtweiten Workshop in der Kernteam-Gruppe gesichtet und zusammengeführt. Aufgrund der großen Datenmenge entstand die Idee, bezirksübergreifende Routen besonders hervorzuheben und in der Wunschumsetzung zu priorisieren. Die Ergebnisse werden in Kapitel 3 im Detail vorgestellt.

Erfahrungen und Anregungen

Insgesamt wurden folgende Punkte für das Mapathon-Projekt als sehr hilfreich empfunden:

- Bestehendes Netzwerk an aktiven Radfahrer*innen, viel lokales Wissen und Engagement zur Teilnahme an den Workshops
- Nutzung der Infrastruktur des REE (Website, Kontakte zu Politiker*innen, Stadtverwaltung und Medien, Corporate Design, Social Media, Newsletter)
- Aufteilung in Bezirksgruppen
- Positives Image des REE > Teilnahme von Politik und Verwaltung an dem Mapathon Workshop
- uMap als Online Karten Tool

3. ERGEBNISSE

Dieses Kapitel gliedert sich in zwei Teile auf. Abschnitt 3.1 beschreibt die Ergebnisse für das stadtweite Netz und die sogenannten Premium-Routen. Abschnitt 3.2 stellt die Ergebnisse des Mapathons auf Bezirksebene vor, die die Grundlage für das stadtweite Netz darstellen.

3.1. KRITERIEN FÜR EIN GUTES RADVERKEHRSNETZ

Die Kriterien für ein gutes Radverkehrsnetz wurden aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (kurz: ERA) [3] übernommen. Folgende Aspekte sind zentral:

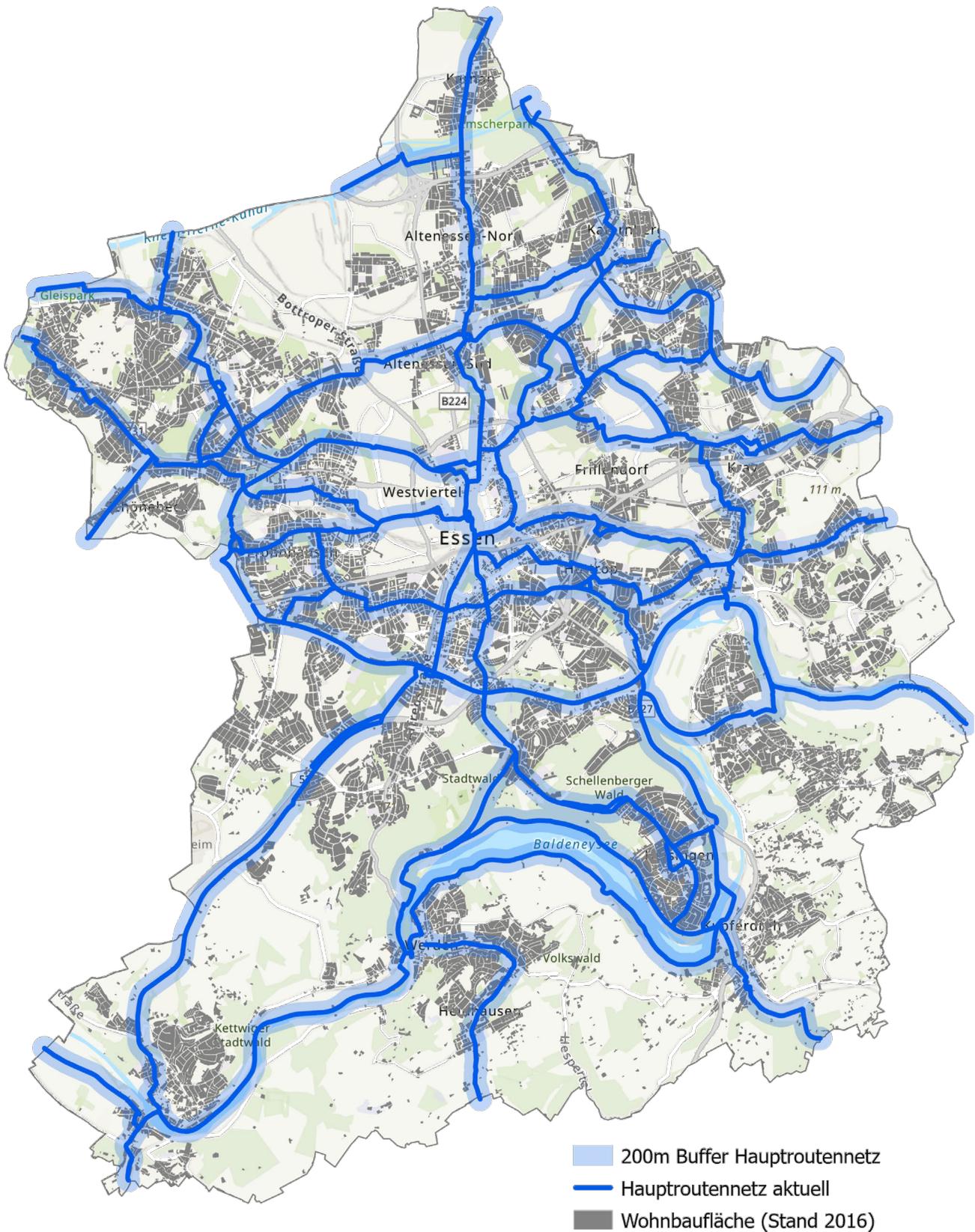
- Eigene Führung des Radverkehrs, möglichst getrennt von MIV und Fußverkehr
- gut ausgebaute Hauptrouuten: Markierung durch Piktogramme, Routenlogo etc.
- **Das innerörtliche Hauptrouutenetz muss 70% der Alltagskilometer abdecken können**
- Hauptrouuten sind **beleuchtet** und damit **24/7 nutzbar**
- **90% der Menschen müssen innerhalb von 200m Zugang zum Hauptrouutenetz haben** [3]⁵, d.h. innerhalb bebauter Gebiete werden **im Abstand von max. 400-500m parallele Hauptrouuten** benötigt

Karte 1 (S. 16) zeigt den IST-Zustand von Hauptrouuten in Essen mit einem Abstand von 200m in beide Richtungen. Es wird deutlich, dass damit nicht die gesamte Wohnbaufläche erschlossen wird, weshalb der Ausbau des Radhauptrouutenetzes in Essen sehr wichtig ist.

Das Essener Radwege-Netz muss nach Ansicht des RadEntscheid Essen gemäß den vier "D" **Dicht – Direkt – Durchgängig – Durchgehend beleuchtet** gestaltet werden:

- **Dicht.** Auf Grundlage der Empfehlungen aus den Regelwerken und der Literatur (ERA 2010) und aus vielen holländischen Städten sollten die Stränge des Hauptrouutenetzes höchstens 400 m auseinander liegen, als Faustregel gilt: 90% der Bevölkerung sollten in maximal 200m Zugang zu einer Hauptrouute haben. Wir schließen daraus, dass Essen grob die Verdopplung des Hauptrouutenetzes benötigt.
- **Direkt.** Die Netzplanung ist in die Jahre gekommen: das Haupt- und Ergänzungsrouutenetz (Abkürzung: HRN und ERN) ist 30 Jahre alt – es braucht ein Update. Daher schlagen wir vor, zunächst Teile des Ergänzungsrouutenetzes in Hauptrouuten umzuwandeln, sowie weitere neue Hauptrouuten zu ergänzen. Dieses Update muss dem Ziel folgen, Stadtteilzentren, Schulen, Unternehmen etc. direkt anzubinden, statt wie bisher an diesen vorbeizuführen.
- **Durchgängig.** Wie bereits – vor dem RadEntscheid – vom Rat der Stadt Essen beschlossen sollen bis 2025 die Lücken im Hauptrouuten-Netz geschlossen werden. Dieser Weg sollte in der Folge auch für das Ergänzungsrouutenetz beschritten werden. Dabei tut sich beim Ergänzungsrouutenetz eine besonders große Baustelle auf, da hier viele Routen noch nicht mit Radverkehrsanlagen ausgestattet sind.
- **Durchgehend beleuchtet.** Für eine richtlinienkonforme Hauptrouute gilt in den Regelwerken der Anspruch, dass diese beleuchtet sein müssen, um als Hauptrouute zu gelten. Damit fallen z.B. die Trassen wie die Grugatrasse und Rheinische Bahn, sowie der (zukünftige) Radschnellweg RS1 derzeit raus, da diese eben nicht beleuchtet sind. Dadurch ist die Nutzungsmöglichkeit sowie die Attraktivität für den Alltagsverkehr – nachts und in der dunklen Jahreszeit - stark eingeschränkt.

⁵Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) Kap. 1.2.4, Tab. 2, S.10



Karte 1: 200 m-Buffer um bestehende Haupttrouten

KARTE 3: ERWEITERTES NETZ

Mapathon Ergebnis



- Neue Hauptrouten
- Neue Ergänzungsrouten
- Hauptroutennetz aktuell
- Ergänzungsroutennetz aktuell

Premiumroutennetz

Neben den beiden bekannten Kategorien *Haupt- und Ergänzungsroutennetz* ergab sich aus den zahlreichen Diskussionen der Ergebnisse des Mapathon-Prozesses, der großen Diskrepanz zwischen Ist-Stand und Soll-Stand und der Herausforderung, den geplanten Wandel im Modal-Split bis 2035 umzusetzen die Notwendigkeit für eine dritte höhere Kategorie: das Premiumroutennetz, dargestellt auf Karte 4 (S. 20).

Das Premiumroutennetz ist eine stadtweite aufeinander abgestimmte Zusammenstellung von Hauptachsen und Ringrouten.

Die Gründe und Ziele dafür sind:

- Möglichst direkte Wege zwischen den Stadtteilzentren und anderen Hauptzielen, die Wege im Alltagsverkehr attraktiv machen
- Eine übersichtliche Hilfe zur stadtweiten Navigation, was v.a. Einsteiger*innen den Umstieg aufs Rad erleichtert
- Die Setzung eines Fokus in der Umsetzung, d.h. priorisiert vor dem Haupt- und Ergänzungsroutennetz
- Werbewirksames Konzept, um den gewünschten Wandel im Verkehr kommunizieren und propagieren zu können

Für eine Akzeptanz des Konzepts sind folgende Punkte maßgeblich:

- Ein gleicher und damit wiedererkennbarer baulicher Standard (zusätzliche Beschilderung und "Vermarktung" mit Logos etc. sind ebenfalls hilfreich)
- Möglichst mit einer baulichen Trennung des Radverkehrs vom MIV und Fußverkehr
- Die Ausgestaltung der Premiumrouten sollte sich an "Radhauptverbindungen" orientieren, d.h. mindestens 2,5m breit bei einem Einrichtungs-Radweg, oder Radschnellweg-/Velorouten-Standard, wenn die Route als Zweirichtungsradweg umgesetzt wird. Bei einer Umsetzung als Fahrradstraße ist auf den in den Regelwerken vorgesehenen und durchzusetzenden Vorrang für den Radverkehr zu achten.

Die Struktur des Premiumroutennetzes ist bewusst wie ein Spinnennetz aufgebaut. Die meisten Knotenpunkte sind die Zentren in den jeweiligen Stadtteilen. Durch sowohl ringförmige (R1 bis R5) als auch strahlenförmige Routen (A bis G) sind die jeweiligen Stadtteilzentren als Knotenpunkte des Netzes von fast jedem beliebigen Punkt durchgehend, übersichtlich und auf einigermäßen direktem Weg zu erreichen.

KARTE 4: PREMIUMROUTENNETZ

Mapathon Ergebnis



- Premiumroute R1
 Premiumroute R4
 Premiumroute B
 Premiumroute E
 Radschnellwege
- Premiumroute R2
 Premiumroute R5
 Premiumroute C
 Premiumroute F
 Grugatrasse
- Premiumroute R3
 Premiumroute A
 Premiumroute D
 Premiumroute G

■ Premiumroute R1 (City-Ring 1)

Friedrich-Ebert-Str. – Berliner Platz – Ostfeldstr. – Limbecker Platz – Hindenburgstraße – Hachestraße – Hbf / Willy-Brandt-Platz – Hollestraße – Bernestr. – Rathaus – Schützenbahn – Viehofer Platz

Zentraler Ring des Premiumroutennetzes, der den Stadtkern umschließt und wichtige Anlaufpunkte wie den Berliner, Limbecker, Viehofer und Willi-Brandt-Platz, den Hauptbahnhof und das Rathaus beinhaltet. Die Anlaufpunkte sind gleichzeitig die Knotenpunkte für viele andere Routen im Gesamtnetz. Jeder Streckenabschnitt dient mindestens einer weiteren Route, oft 2-3, sodass einem Ausbau hier besondere Priorität gebührt.

■ Premiumroute R2 (City-Ring 2)

Altenessen – Altendorf – Frohnhausen – Essen-West – Innenstadt (HBF) – Ostviertel – Nordviertel

Berthold-Beitz-Blvd. – Hachestraße – Hbf / Willy-Brandt-Platz – Hollestraße – Herkulesstr – Goldschmidtstr. – Stoppenberger Str. – Karolingerstr. – Unsuhrstr. – Altenessener Str. – Ellernstr.

Erweiterung des Innenstadtrings nach Westen, Osten und Norden. Ermöglicht über den Berthold-Beitz-Boulevard die radverkehrstechnische Anbindung von Westviertel, Essen51, Nord- und Ostviertel.

■ Premiumroute R3

Altendorf – Frohnhausen – Holsterhausen – Rüttenscheid – Südviertel – Ruhrallee – Huttrop – Südostviertel – Stoppenberg – Altenessen – Borbeck

Franziskastr. – Hufelandstr. – Hausackerstr. – Leipziger Str. – Rüdeshheimer Str. – Onckenstr. – Hirtsieferstr. – Altendorfer Str. – Radweg Rheinische Bahn – Bocholder Str. – Friedrich-Lange-Str. – Hövelstr. – Lierfeldstr. – Backwinkelstr. – Im Mühlenbruch – Barbarossaplatz – Schwanhildenstr. – Ernestinenstr. – Wisthoffweg – Schwanenbuschstr. – Steeler Str. – Huttropstr. – Töpferstr. – Eleonorastr. – Müller-Breslau-Str.

Verkehrsring, der durch (fast alle) Bezirke und Stadtteile, die um den Stadtkern angeordnet sind, verläuft und deren Stadtteilzentren miteinander verbindet.

Im südlichen Teil ist sie die direkte Verbindung zwischen Bergerhausen im Südosten über Rüttenscheid bis zum Uniklinikum in Holsterhausen.

Von dort kann ihr im Westen direkt nach Frohnhausen und Altendorf gefolgt werden. Im Nordwesten bietet sie Anschlussmöglichkeiten an die Zentren in Schönebeck und Borbeck. Folgt man ihr im Norden, so verbindet sie Borbeck mit Stoppenberg über Bochold und Altenessen-Süd.

Im östlichen Teil führt die Route von Stoppenberg im Norden über Frillendorf, Huttrop bzw. Südostviertel nach Bergerhausen.

■ Premiumroute R4

Haarzopf – Bredeneu – Stadtwald – Rellinghausen – Überra – Steele – Kray – Schonnebeck – Katernberg – Altenessen – Vogelheim – Bergeborbeck – Bochold – Borbeck – Bedingrade – Frintrop

Verlauf Süd: Hatzper Str. – Meisenburgstr. – Frankenstr. – Marie-Juchacz-Str.

Verlauf Ost: Langenberger Str. – Kurt-Schumacher-Brücke – Grendtor – Hünninghausenweg – Dreiringstr. – Kaiser-Wilhelm-Str. – Humannstr. – Isinger Tor – Nottebaumskamp – Lohmühlental – Lohdiekweg – Zum Oberhof – Steeler Pfad – Pramenweg – Eckenbergstr. Vierhandbank – Huberstr. – Joachimstr. – Matthias-Erzberger-Str. – Huestraße – Saatbruchstr.

Verlauf Nord: Distelbeckhof – Josef-Hoeren-Str. – Bruchstr. – Am Schroerkotten – Schwarze Str. – Waisenstr. – Nienkampstr. – Wilhelm-Nieswandt-Allee – Altenessener Str. – Winkhausstr. – Vogelheimer Str. – Hafenstr. – Germaniastr. – Gerichtstr. – Fürstabtissinstr. – Schloßstr. – Oberhauser Str.

Verkehrsring, der Verbindungen zwischen den weiter vom Stadtkern entfernten Stadtteilen schafft. Im südlichen Teil verbindet die Route Haarzopf über Bredeneu, Stadtwald und Rellinghausen mit Überra. Im Osten werden die Zentren in Überra mit denen in Steele, Kray, Schonnebeck und Katernberg verbunden. Im Norden führt die Route von Katernberg über Altenessen-Zentrum, Vogelheim nach Bergeborbeck/Bochold und Borbeck. Ganz im Westen wird über Bedingrade und Frintrop die Verbindung nach Oberhausen geschaffen.

■ Premiumroute R5

Haarzopf – Kettwig – Werden – Fischlaken – Kupferdreh – Burgaltendorf – Horst – Freisenbruch – Leithe – Kray – Schonnebeck – Katernberg – Karnap – Rhein-Herne-Kanal – Bergeborbeck – Dellwig – Bedingrade – Frintrop

Verlauf Süd: Lilienthalstr. – Meisenburgstr. – Graf-Zeppelin-Str. – Ruhrtastr. – Abteistr. – Brückstr. – Velberter Str. – Heidhauser Str. – Scheppener Weg – Pörtingsiepen – Hardenbergufer – Prinz-Friedrich-Str. – Bahnstr. – Byfanger Str. – Düschenhofer Wald – Kleinheide – Kohlenstr.

Verlauf Ost: Alte Hauptstr. – Holteyer Str. – In der Lake – Horster Str. – Dahlhauser Str. – Rademachers Weg – Veltenbahn – Alleestr. – Zweibachegge – Im Haferfeld – Rodenseelstr. – Korthover Weg – Rotthauser Str. – Zollvereinweg – Karl-Meyer-Str. – Ückendorfer Str. – Nordsternweg bis Rhein-Herne-Kanal

Verlauf Nord: Entlang des Rhein-Herne-Kanals von Karnap über Bergeborbeck bis Dellwig, ab hier Prosperstr. – Reuenberg bis Bedingrade/Frintrop

Verkehrsring, der Verbindungen zwischen den Stadtteilzentren am geographischen Rand des Stadtgebietes schafft. Im Westen stellt er die Verbindung vom südlichen Teil Haarzopfs am Flugplatz Essen/Mühlheim bis nach Kettwig dar. Im Süden wird dadurch eine Verbindung zwischen Kettwig, Werden, Fischlaken, Kupferdreh bis nach Burgaltendorf geschaffen. Im Osten werden von Burgaltendorf aus nach Norden Horst, Freisenbruch, Leithe, Kray, Schonnebeck, Katernberg bis zum Rhein-Herne-Kanal hin angebunden. Im Norden führt die Route entlang des Rhein-Herne-Kanals bis zur Grenze nach Bottrop-Ebel in Dellwig. Im Nordwesten verbindet sie den Rhein-Herne-Kanal über Dellwig-Zentrum mit Frintrop.

■ Premiumroute A

Heidhausen – Werden – Bredeneu – Rüttenscheid – Innenstadt – Altenessen – Karnap

Bergische Landstraße – Heidhauser Str. – Velberter Str. – Brückstr. – Abteistr. – Bredeneuer Str. – Alfredstraße – Bismarckstraße – Hindenburgstr. – Friedrich-Ebert-Str – Altenessener Str. – Ellernstraße – Bäuminghausstr. – Altenessener Str. – Am Kaiser-Wilhelm-Park – Altenessener Str. – Karnaper Str.

Achse, die vom äußersten Norden in Karnap ins Stadtzentrum und von dort bis zum äußersten Süden in Heidhausen verläuft. Im nördlichen Teil verbindet sie Karnap über Altenessen mit dem Stadtzentrum. Im Stadtzentrum verläuft sie parallel zum nordwestlichen Teil der Route R1 um dann an der Hachestraße weiter Richtung Süden zu führen. Von dort führt sie über die Hindenburgstraße auf die Alfredstraße und damit auf die B224, der sie damit auf kürzestem Weg über Rüttenscheid, Bredeneu bis nach Werden und Heidhausen folgt.

■ Premiumroute B

Schuir – Bredeneu – Rüttenscheid – Gruga

Schuir – Bredeneu – Margarethenhöhe – Holsterhausen – Innenstadt – Katernberg/ Zollverein

Meisenburgstr. – Norbertstr. – Messeplatz / Grugaplatz

Meisenburgstr. – Norbertstr. – Sommerburgstr. – Holsterhauser Str. – Kruppstr. – Am Hauptbahnhof – Hollestr. – Bernestr. – Schützenbahn – Stoppenberger Str. – Am Freistein – Stoppenberger Str. – Seumannstr. – Tuttmannstr. – Wintershove – Arendahls Wiese – Köln-Mindener-Str. – Schonnebeckhöfe – Meybuschhof – Ottenkämperweg – Gelsenkirchener Str.

Die Achse B verbindet den mittleren Südwesten mit dem Nordosten. Die Kreuzung des Schuirwegs mit der Meisenburger Str. ist der Knotenpunkt zur Route R5, die von dort weiter in den äußersten Südwesten von Essen führt. Über die Meisenburg Str. und im Anschluss dann die Norbertstr. führt die Premiumroute B zum einen in Richtung Rüttenscheid und verbindet sich an der Alfredstr. Höhe Messe Ost / Gruga mit den Route A und der Grugatrasse. Auf Höhe Theodor-Althoff-Str. führt sie außerdem über die Sommerburgstr. durch die Margarethenhöhe und im weiteren Verlauf über die Holsterhauser Str. und Kruppstr. durch Holsterhausen bis zur Freiheit am Essener Hbf. Vom Willy-Brandt-Platz bis zum Viehofer Platz verläuft sie parallel zur Route R1 und teilweise zu den Routen D und E um die Innenstadt herum. Vom Viehofer Platz bis zur Kreuzung mit der Graf-Beust-Allee verläuft sie deckungsgleich mit Route C parallel zur Stoppenberger Str., ehe sie nördlich in Richtung „Kleingartenverein Essen Allstadt-Nord“ abzweigt und dort vorbei auf direktem Weg in Richtung Katernberg / Zollverein führt. Dort gibt es einen Knotenpunkt mit den Routen R4 und R5.

■ Premiumroute C

Haarzopf – Frohnhausen – Innenstadt – Stoppenberg – Schonnebeck

Raadter Str. – Fulerumer Str. – Wickenburgstr. – Mülheimer Str. – Frohnhauser Str. – Osterfeldstr. – Berliner Platz – Friedrich-Ebert-Str. – Viehofer Platz – Schützenbahn – Stoppenberger Str. – Am Freistein – Stoppenberger Str. – Essener Str. – Hangetal – Ernestinenstr. – Schwanhildenstr. – Hallostr. – Saatbruchstr.

Die Achse C verbindet den äußersten Südwesten mit dem Nordosten. Der Flugplatz Essen/Mülheim ist der Verbindungspunkt zur Route R5 am südlichen Ende der Route. Von dort führt die Route ins Zentrum von Haarzopf, verbindet dieses im weiteren Verlauf mit Frohnhausen und trifft am Limbecker Platz auf die Routen R1 und A. Bis zum großen

Knotenpunkt am Viehofer Platz verläuft sie parallel mit der R1 und A und biegt von dort auf der Schützenbahn in Richtung Nordosten ab.

Bis zur Kreuzung Graf-Beust-Allee verläuft sie deckungsgleich mit der Route B, ehe sie westlich durchs Hangetal bis zur Ernestinenstr. führt. Von Stoppenberg führt sie dann entlang der Hallostr. bis nach Schonnebeck, wo sie am Knotenpunkt mit der Route R4 endet.

■ Premiumroute D

(Ober-)Frintrop – Bedingrade – Schönebeck – Altendorf – Innenstadt – Frillendorf – Kray-Süd – Leithe

Oberhauser Str. – Auf dem Eichholz – Kuhlenberg – Bandstr. – Frintroper Str. – Kleestr. – Altstraße – Pollerbecks Brink – Dreigarbenfeld – Nöggerathstr. – Gartenanlage Nöggerathstr. – Heinrich-Strunk-Str. – Körnerstr. – Oberdorfstr. – Sälzerstr. – Haedenkampstr. – Frohnhauser Str. – Berthold-Beitz-Boulevard – Hachestr. – Hollestr. – Bernestr. – Rathaus – Alfredistr. – Engelbertstr. – Elisenplatz – Frillendorfer Str. – Am Zehnthof – Kray Str. – Wattenscheider Str. – Wendelinstr. – Brüninghofer Weg – Weckenberg – Am Lehmborg – Sulzbachtal

Die Route verläuft vom äußersten Westen Essens an der Stadtgrenze zu Oberhausen bis zum äußersten Osten an der Stadtgrenze zu Bochum/Wattenscheid. Sie verbindet im westlichen Teil Frintrop über Bedingrade, Schönebeck und Altendorf mit der Innenstadt und im östlichen Teil Leithe über Kray-Süd und Frillendorf mit der Innenstadt. Vom Knotenpunkt am Berthold-Beitz-Boulevard bis zum Rathaus verläuft sie parallel zur Route R1.

■ Premiumroute E

(Unter-)Frintrop – Dellwig – Borbeck – Bochold – Essen51 – Innenstadt – Südviertel – Bergerhausen – Überrauch-Holthausen – Kupferdreh (alternativ – Burgaltendorf)

Dellwiger Str. – Donnerstr. – Leimgardtsfeld – Theodor-Hartz-Str. – Jahnstr. – Bochoelder Str. – Friedrich-Lange-Str. – Grünzug Zangenstr. – RS1 – Viehofer Platz – Schützenbahn – Bernestr. – Helbingstr. – Kronprinzenstr. – Ruhrallee – Wuppertaler Str. – Konrad-Adenauer-Brücke – Marie-Juchacz-Str. – Langenberger Str.

1) – Kupferdreher Str. – Kupferdreh

2) – Klapperstr. – Eskenshof – Römlingweg – Dellmangsweg – Überrauchstr. – Mölleneustr. – Alte Hauptstr. – Burgaltendorf

Die Route verbindet den äußersten Nordwesten in Unterfrintrop über Dellwig, Gerschede, Borbeck, Bochold und Essen51 mit der Innenstadt am Viehofer Platz. Von dort verläuft sie bis zum Knotenpunkt Hollestr. parallel zu den Routen R1, B und C. Dort verlässt sie den Ring in Richtung Süden durchs Südviertel und entlang der Ruhrallee durch Bergerhausen und über die Konrad-Adenauer-Brücke bis nach Überrauch. In Überrauch-Holthausen gabelt die Route sich auf. Ein Ast führt nach Süden Richtung Kupferdreh. Der andere Ast führt in Richtung Osten nach Burgaltendorf.

■ Premiumroute F

Innenstadt – Südostviertel – Huttrop – Steele – Freisenbruch (Neue Mitte)

Varnhorststr. – Steeler Str. – Spillenburgstr. – Am Deimelsberg – Laurentiusweg – Hiltrops Kamp – Graffweg – Isinger Tor – Nottebaumskamp – Hellweg – Küttings Garten – Im Haferfeld – Renzelweg – Bochumer Landstr.

Die Route führt vom Osten der Stadt von der „Neuen Mitte“ in Freisenbruch an der Bochumer Landstr. über Steele, Huttrop, Südostviertel bis zur Innenstadt.

■ Premiumroute G

Stadtmitte – Südviertel – Rüttenscheid

1) – Bergerhausen – Rellinghausen

2) – Stadtwald – Heisingen – Kupferdreh

3) – Stadtwald – Bredeney

Freiheit – Rellinghauser Str. – Brunnenstr. – Witteringstr. – Isenbergstr.

1) – Karolinenstr. – Eleonorastr. – Rellinghauser Str.

2) – Von-Einem-Str. – Wittenbergstr. – Heisinger Str. – Schangstr. – Baderweg – Lelei – Stauseebogen

3) – Von-Einem-Str. – Wittenbergstr. – Heisinger Str. – Lerchenstr. – Freiherr-vom-Stein-Str.

Die Premiumroute G verbindet südliche und südöstliche Stadteile mit der Innenstadt und erfüllt daher eine wichtige Funktion. Von der Stadtmitte kommend gabelt sie sich kurz nach dem Südviertel in 2 Teilrouten: der eine Teil führt über Bergerhausen nach Rellinghausen, der zweite Teil zum Stadtwald, wo sich die Route ein zweites Mal aufgabelt. Der südöstliche Teil geht bis nach Heisingen und Kupferdreh, der andere führt in den Süden von Bredeney bis kurz vor Werden. Insbesondere dieser südliche Teil zwischen dem See unten und Stadtwald oben ist nicht nur aus topographischen Gründen eine viel und gern befahrene Radstrecke von und zum Baldeneysee bzw. von und nach Werden.

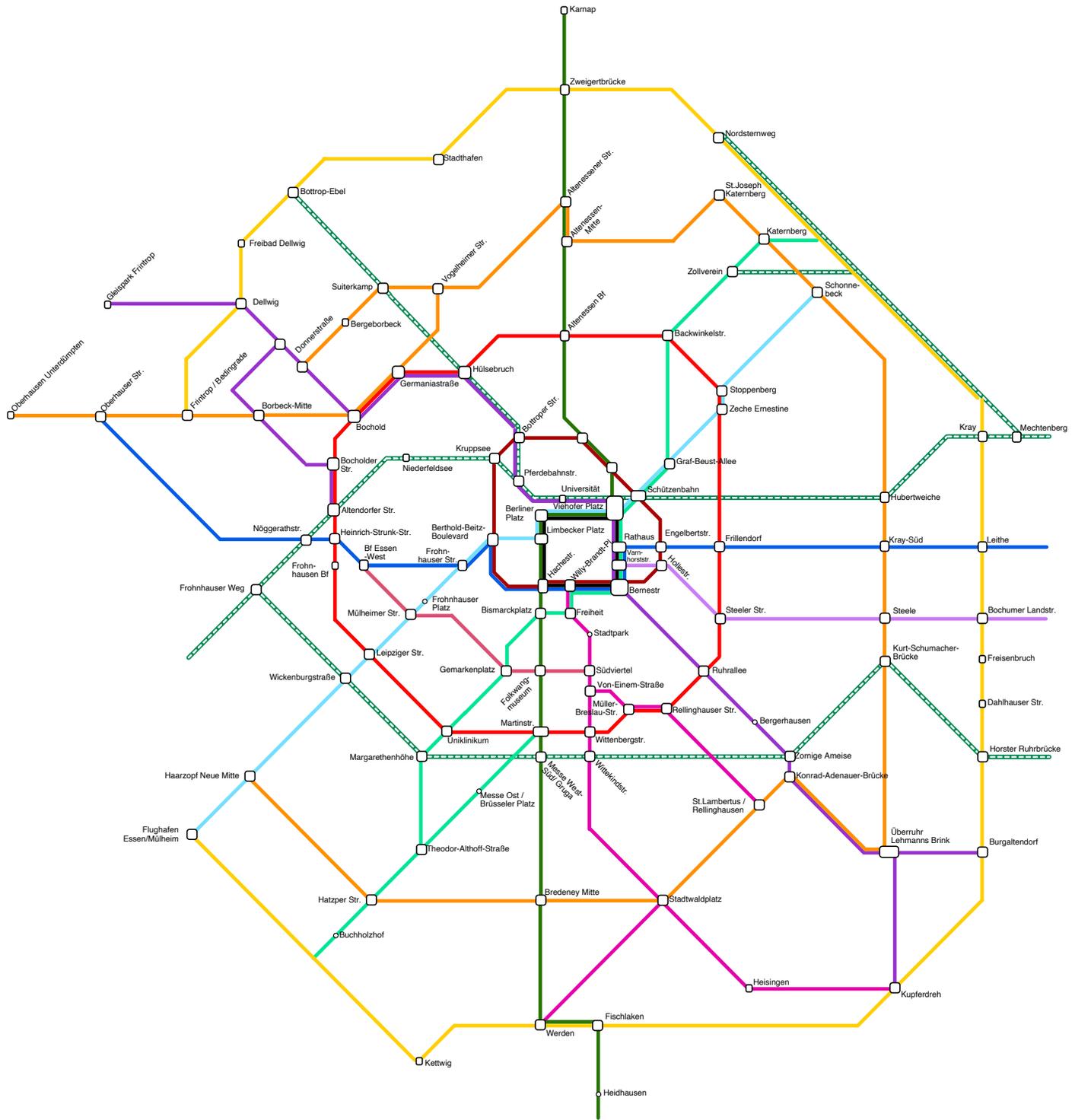


Abbildung 12: Darstellung des Premiumroutennetzes als "U-Bahn-Karte".

Digitale Karten

Ergebniskarte

Die digitale Ergebniskarte beinhaltet alle neuen Ergänzungs-, Haupt- und Premiumrouten, sowie das ursprüngliche Ergänzungs- und Hauptroutennetz.

https://umap.openstreetmap.de/de/map/ree-mapathon-gesamtkarte-1222-v101_33146



Prozesskarte

Die Prozesskarte beinhaltet zusätzlich alle Informationen, die beim Mapathon-Prozess verwendet und erstellt wurden. (Ergebniskarte + Prio-Punkte, ÖPNV, Schulen, etc.)

https://umap.openstreetmap.de/de/map/ree-mapathon-gesamtkarte-1222-v101_32987

Alle Daten können in verschiedene Datenformate (z.B. GeoJSON) exportiert werden. Bearbeitungszugang dazu gerne auf Anfrage.

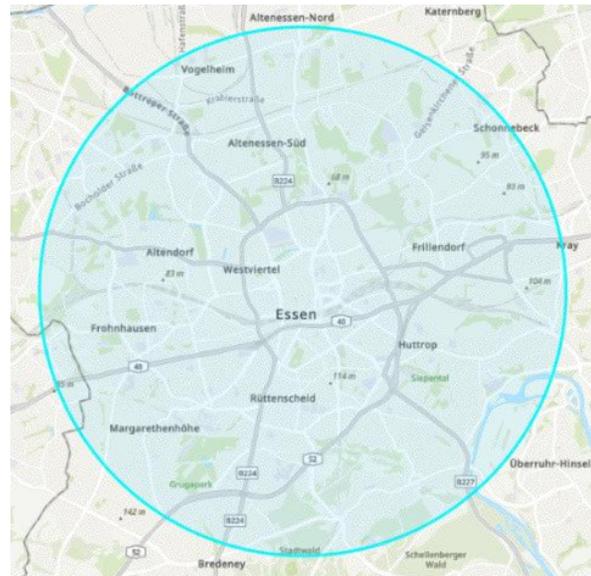
3.3 DIE ERGEBNISSE AUF BEZIRKSEBENE

Bezirk 1 - Stadtmitte / Frillendorf / Huttrop

Stadtkern – Ostviertel – Nordviertel – Westviertel – Südviertel – Huttrop – Frillendorf

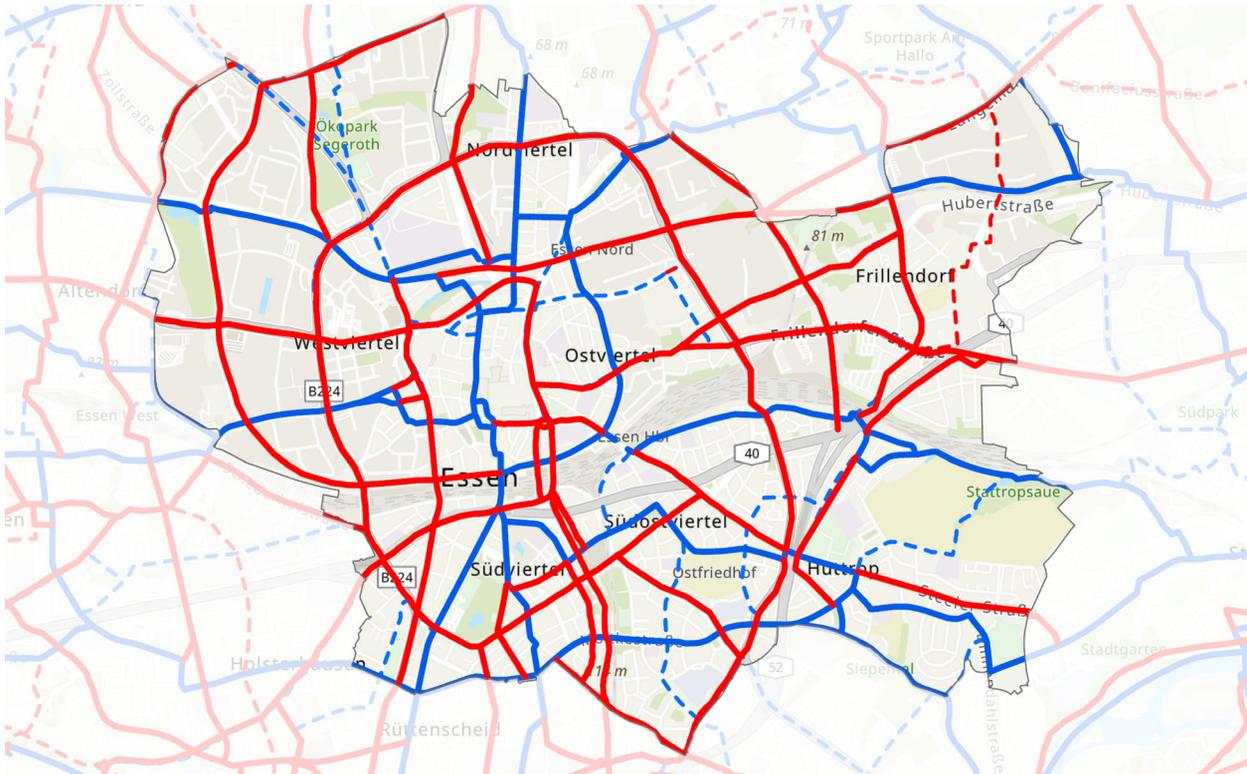
BESTANDSAUFNAHME

- Ein Grundproblem im Bezirk 1 ist die mangelhafte Zugänglichkeit des Zentrums aus fast allen Richtungen – mit Ausnahme der Rheinischen Bahn (zukünftiger RS1). Insbesondere an den großen Kreuzungsbereichen an den Toren zur City / City-Ringen (beste Beispiele: Berliner Platz, Bismarckplatz, Freiheit, 224 / Friedrichstraße / Kruppstr., Steeler Straße / Wasserturm & Hollestr.) bestehen große Lücken im Netz und es fehlen sichere und komfortable Radverkehrsanlagen.
- Viele der großen Achsen, die ins Zentrum führen, verfügen – in City-Nähe – nicht über (angemessene) Radverkehrsanlagen: Steeler Straße, Holsterhauser Straße, Bismarckstraße, Münchener Straße, Schützenbahn (zwischen Viehofer Platz und Beisingstraße sowie zum Hbf in südlicher Richtung), Gladbecker Str., Bernestraße / Helbingstr. /..., Frillendorf. Damit wird das große Potenzial von Radfahrten ins Zentrum nicht ausgeschöpft.
- Dies ist auch deshalb nicht mehr zeitgemäß, weil im Grunde ein gigantisches Potenzial von Wegen mit dem Rad auf der kurzen Strecke bis 5 km Wegelänge in Essen gehoben werden könnte. Laut Haushaltsbefragung Mobilität (Stadt Essen 2019) werden auf solchen Strecken immer noch 50% der Wege mit dem Auto zurückgelegt. Mehrere 100.000 Essener*innen wohnen innerhalb eines Radius von 5 km um die Essener Innenstadt (siehe Karte 6). Gute und komfortable Infrastruktur zu schaffen, die zum Radfahren einlädt, ist die wichtigste Maßnahme in Kommunen, um dieses Potenzial zu heben, um also die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege deutlich zu steigern. So wie dies der Stadtrat mit dem Modal Split-Ziel beschlossen hat. Nicht zu unterschätzender Nebeneffekt: je mehr Wege mit dem Fahrrad gefahren werden und Autofahrten ersetzen, desto mehr Geld verbleibt im Geldbeutel der Essener*innen, das für regionale Wertschöpfung etwa in der Essener Innenstadt bzw. im lokalen Einzelhandel ausgegeben werden kann.



Karte 6: Radius von 5 km um die Innenstadt

ERGEBNISSE



- Neue Haupttrouten
- Haupttroutennetz aktuell
- - - Neue Ergänzungsrouten
- - - Ergänzungsroutennetz aktuell

Karte 7: Erweitertes Netz in Bezirk 1

NEUE HAUPTROUTEN

<p>Stadtkern</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Hachestraße ➤ Hindenburgstraße ➤ Ostfeldstraße ➤ Friedrich-Ebert-Str. ➤ Schützenbahn ➤ I. Dellbrügge ➤ Gildehofstr. ➤ Schützenbahn 	<p>Ostviertel</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bernestraße ➤ Varnhorststraße ➤ Alfredistraße ➤ Engelbertstraße ➤ Elisenstraße ➤ Frillendorfer Str. ➤ Burggrafenstr. ➤ Herzogstr. ➤ Entlang geplantem Verlauf der A52 (G30) - Arbeitstitel „R52“ 	<p>Nordviertel</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Berthold-Beitz-Blvd ➤ Helenenstr. ➤ Grillostr. ➤ Hans-Böckler-Str. ➤ Katzenbruchstr. ➤ Herzogstr. ➤ Grünzug Zangenstraße ➤ Berneradweg mit Anbindung an RS1 (parallel Gladbecker Str.)
<p>Westviertel</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Berthold-Beitz-Blvd ➤ Hachestr. ➤ Hans-Böckler-Str. ➤ Altendorfer Str. ➤ Frohnhauser Str. (Jägerstr. bis Limbecker Platz) ➤ Ottilienstr. 	<p>Südviertel</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Helbingstr. ➤ Weiglestr. ➤ Richard-Wagner-Str. ➤ Mozartstr. ➤ Schubertstr. ➤ Rellinghauser Str. 	

<p>Südostviertel</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Kurfürstenstr. ➤ Steeler Str. ➤ Ruhrallee ➤ Krampestr. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kronprinzenstr. ➤ Hohenzollernstr. ➤ Steinstr. ➤ Freiheit ➤ Kruppstr. ➤ Holsterhauser Str. ➤ Brunnenstr. ➤ Friedrichstr. ➤ Bismarckstr. ➤ Bernestr. ➤ Gildehofstr.
--	--

<p>Huttrop</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Oberschlesienstr. ➤ Huttropstr. ➤ Steeler Str. ➤ Ruhrallee ➤ Engelsbecke ➤ Schwanenbuchstr. ➤ Töpferstr. ➤ Rellinghauser Str. 	<p>Frillendorf</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ernestinenstr. ➤ Wisthoffweg ➤ Frillendorfer Str. ➤ Elisenstr. ➤ Elisabethstr. ➤ Am Zehnthof ➤ Huckarder Str. ➤ Langemarckstr.
---	--

PREMIUM-ROUTEN

■ Premiumroute R1 (City-Ring 1)

Friedrich-Ebert-Str. – Berliner Platz – Ostfeldstr. – Limbecker Platz – Hindenburgstraße – Hachestraße – Hbf / Willy-Brandt-Platz – Hollestraße – Bernestr. – Rathaus – Schützenbahn – Viehofer Platz

Zentraler Ring des Premiumroutennetzes, der den Stadtkern umschließt und wichtige Anlaufpunkte wie den Berliner, Limbecker, Viehofer und Willy-Brandt-Platz, den Hauptbahnhof und das Rathaus beinhaltet. Die Anlaufpunkte sind gleichzeitig die Knotenpunkte für viele andere Routen im Gesamtnetz. Jeder Streckenabschnitt dient mindestens einer weiteren Route, oft 2-3, sodass einem Ausbau hier besondere Priorität gebührt.

■ Premiumroute R2 (City-Ring 2)

Altenessen – Essen51 – Altendorf – Frohnhausen – Essen-West – Innenstadt (Hbf) – Ostviertel – Nordviertel

Stoppenberger Str. – Goldschmidtstraße – Herkulesstr. – Hollestr. – Hachestr. – Berthold-Beitz-Bld. – Ellernstraße – Altenessener Straße

Erweiterung des Innenstadtrings nach Westen, Osten und Norden. Ermöglicht über den Berthold-Beitz-Bld. die radverkehrstechnische Anbindung von Westviertel, Essen 51 und Nordviertel.

■ Premiumroute R3

Altendorf – Frohnhausen – Holsterhausen – Rüttenscheid – Südviertel – Ruhrallee – Huttrop – Südostviertel – Stoppenberg – Altenessen – Borbeck

Franziskastr. – Hufelandstr. – Hausackerstr. – Leipziger Str. – Rüdeshheimer Str. – Onckenstr. – Hirtsieferstr. – Altendorfer Str. – Radweg Rheinische Bahn – Bocholder Str. – Friedrich-Lange-Str. – Hövelstr. – Lierfeldstr. – Backwinkelstr. – Im Mühlenbruch – Barbarossaplatz – Schwanhildenstr. – Ernestinenstr. – Wisthoffweg – Schwanenbuschstr. – Steeler Str. – Huttropstr. – Töpferstr. – Eleonorastr. – Müller-Breslau-Str.

Verkehrsring, der durch (fast alle) Bezirke und Stadtteile, die um den Stadtkern angeordnet sind, verläuft und deren Stadtteilzentren miteinander verbindet.

Im südlichen Teil ist sie die direkte Verbindung zwischen Bergerhausen im Südosten über Rüttenscheid bis zum Uniklinikum in Holsterhausen.

Von dort kann ihr im Westen direkt nach Frohnhausen und Altendorf gefolgt werden. Dann im Nordwesten bietet sie Anschlussmöglichkeiten an die Zentren in Schönebeck und Borbeck.

Folgt man ihr im Norden, so verbindet sie Borbeck mit Stoppenberg über Bochold und Altenessen-Süd.

Im östlichen Teil führt die Route von Stoppenberg im Norden über Frillendorf, Huttrop bzw. Südostviertel nach Bergerhausen.

■ Premiumroute A – Nord-Süd-Achse

Heidhausen – Werden – Bredeney – Rüttenscheid – Innenstadt – Altenessen – Karnap

Bergische Landstraße – Heidhauser Str. – Velberter Str. – Brückstr. – Abteistr. – Bredeneyer Str. – Alfredstraße – Bismarckstraße – Hindenburgstr. – Friedrich-Ebert-Str. – Altenessener Straße – Ellernstraße – Bäuminghausstraße – Altenessener – Am Kaiser-Wilhelm-Park – Altenessener – Karnaper Str.

Achse, die vom äußersten Norden in Karnap ins Stadtzentrum und von dort bis zum äußersten Süden in Heidhausen verläuft. Im nördlichen Teil verbindet sie Karnap über Altenessen mit dem Stadtzentrum. Im Stadtzentrum verläuft sie parallel zum nordwestlichen Teil der Route R1 um dann an der Hachestraße weiter Richtung Süden zu führen. Von dort führt sie über die Hindenburgstraße auf die Alfredstraße und damit auf die B224, der sie damit auf kürzestem Weg über Rüttenscheid, Bredeney bis nach Werden und Heidhausen folgt.

■ Premiumroute B

Schuir – Bredeney – Margarethenhöhe – Holsterhausen – Innenstadt – Katernberg / Zollverein

Holsterhauser Str. – Kruppstr. – Am Hauptbahnhof – Hollestr. – Bernestr. – Schützenbahn – Stoppenberger Str. – Am Freistein – Stoppenberger Str.

Die Route schafft von Schuir und Bredeney kommend eine direkte und durchgängige Verbindung von der Margarethenhöhe über das Klinikum, Holsterhauser Platz, Holsterhauser Str., Gemarkenplatz und die B224 bzw. den Bismarckplatz bis zum Hbf. Um den Stadtring verläuft die Route auf der Premiumroute R1. Von dort führt sie weiter bis Zollverein.

■ Premiumroute C

Haarzopf – Frohnhausen – Innenstadt – Stoppenberg – Schonnebeck

Fulerumer Str. – Mülheimer Straße – Frohnhauser Straße über B224 zur Innenstadt (Berliner Platz) – Schützenbahn – Am Freistein – Stoppenberger Str

Die Achse C verbindet den äußersten Südwesten mit dem Nordosten. Der Flugplatz Essen/Mülheim ist der Verbindungspunkt zur Route R5 am südlichen Ende der Route. Die Premium-Route C schafft eine direkte und durchgängige Verbindung von der Neuen Mitte in Haarzopf über das Zentrum Frohnhausens, den Kruppark und Berthold-Beitz-Boulevard über das Westviertel bis zur Stadtmitte (Berliner Platz und Hbf) und trifft am Limbecker Platz auf die Routen R1 und A. Bis zum großen Knotenpunkt am Viehofer Platz verläuft sie parallel mit der R1 und A und biegt von dort auf der Schützenbahn in Richtung Nordosten ab. Die Verbindung bietet einen Zeitgewinn von 11 Minuten (Haarzopf bis Berliner Platz), verglichen mit der Route über Grugastrasse und RS1.

■ Premiumroute D

(Ober-)Frintrop – Bedingrade – Schönebeck – Altendorf – Innenstadt – Frillendorf – Kray-Süd – Leithe – Freisenbruch

Haedenkampstraße (weiter über Route C und R1) Rathaus Essen / Synagoge – Engelbertstr. – Frillendorfer Straße – Am Zehnthof – Wattenscheider Straße

Diese Route ist bereits zu großen Teilen als Fahrradstraße im Haupttroutennetz vorhanden. Sie verbindet Frintrop – Borbeck – Frohnhausen und bindet sie an die Innenstadt an über die Premiumroute C. Diese müsste auf den neuen Standard gebracht sowie die Durchgängigkeit verbessert werden (sichere Kreuzungen und Einmündungen schaffen, Vorfahrtsregelungen anpassen etc.). Als Vorbild könnte hier die Fahrradachse A (Rüttenscheid – Holsterhausen – Frohnhausen) dienen. Die Route schafft im östlichen Abschnitt eine schnelle, direkte Verbindung von der Stadtmitte (Rathaus und Synagoge) über Frillendorf, Kray, Freisenbruch bis zur Stadtgrenze zu Bochum. Sie ist der kürzeste, direkte Weg, der Zeitgewinn beträgt bis zu 30 Minuten im Vergleich zur bestehenden Verbindung im aktuellen Radwegenetz.

■ Premiumroute E – RadRuhrAllee

(Unter-)Frintrop – Dellwig – Borbeck – Bochold – Essen51 – Innenstadt – Südviertel – Bergerhausen – Überrauch-Holthausen – Kupferdreh / Burgaltendorf

Dellwiger Str. – Grünzug Zangenstr. – RS1 – Viehofer Platz – Schützenbahn – Bernestr. – Helbingstr. – Kronprinzenstr. – Ruhrallee – Wuppertaler Str. – Langenberger Str.

Die Route verbindet den äußersten Nordwesten in Unterfrintrop über Dellwig, Gerschede, Borbeck, Bochold und Essen51 mit der Innenstadt am Viehofer Platz. Von dort verläuft sie bis zum Knotenpunkt Hollestraße parallel zu den Routen R1, B und C. Dort verlässt sie den Ring in Richtung Süden durchs Südviertel und entlang der Ruhrallee durch Bergerhausen und über die Konrad-Adenauer-Brücke bis auf die Ruhrhalbinsel.

Die Route bietet eine schnelle, direkte und komfortable Verbindung aus der Stadtmitte über die Ruhrallee, Überrauch bis nach Kupferdreh / Burgaltendorf.

■ Premiumroute F

Innenstadt – Südostviertel – Huttrop – Steele – Freisenbruch (Neue Mitte)

Schützenbahn – Steeler Straße – Am Deimelsberg – Laurentiusweg – Kaiser-Otto-Platz – Nottebaumskamp – Hellweg – Bochumer Landstraße – Wattenscheider Hellweg

Die Route führt vom Osten der Stadt von der „Neuen Mitte“ in Freisenbruch an der Bochumer Landstr. über Steele, Huttrop, Südostviertel bis zur Innenstadt.

■ Premiumroute G

Stadtmitte – Rellinghausen / Kupferdreh / Bredene

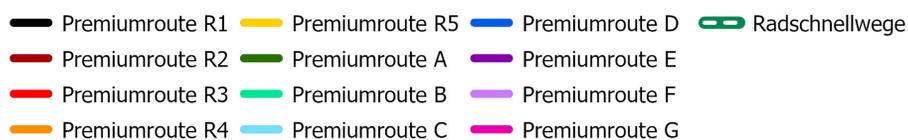
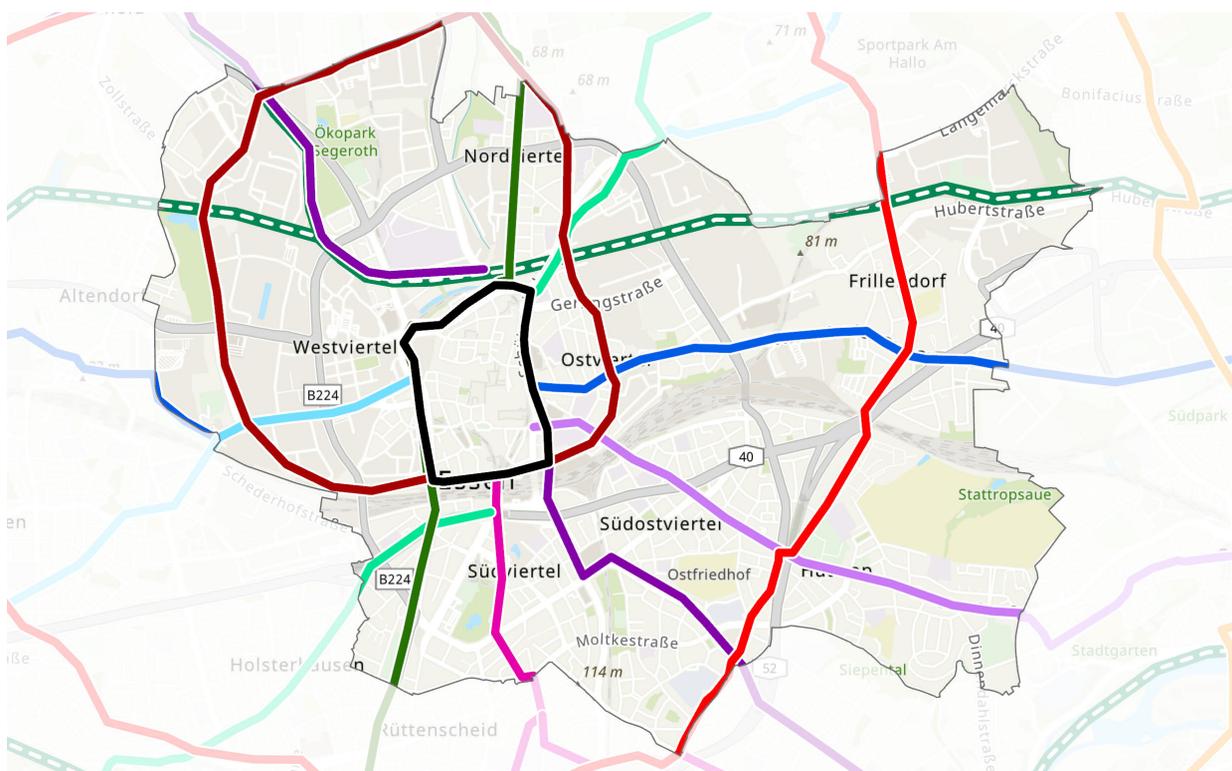
Freiheit – Rellinghauser Str. – Brunnenstr. – Witteringstr. – Isenbergstr.

1) – Karolinenstr. – Eleonorastr. – Rellinghauser Str.

2) – Von-Einem-Str. – Wittenbergstr. – Heisinger Str. – Schangstr. – Baderweg – Lelei – Stauseebogen

3) – Von-Einem-Str. – Wittenbergstr. – Heisinger Str. – Lerchenstr. – Freiherr-vom-Stein-Str.

Die Premiumroute G verbindet südliche und südöstliche Stadteile mit der Innenstadt und erfüllt daher eine wichtige Funktion. Von der Stadtmitte kommend gabelt sie sich kurz nach dem Südviertel in 2 Teilrouten: der eine Teil führt über Bergerhausen nach Rellinghausen, der zweite Teil zum Stadtwald, wo sich die Route ein zweites Mal aufgabelt. Der südöstliche Teil geht bis nach Heisingen und Kupferdreh, der andere führt in den Süden von Bredene bis kurz vor Werden.



Karte 8: Premiumrouten in Bezirk 1

Bezirk 2 - Rüttenscheid / Bergerhausen / Rellinghausen / Stadtwald

Rüttenscheid – Bergerhausen – Rellinghausen – Stadtwald

BESTANDSAUFNAHME:

Unzureichende Anbindung der Stadtteilzentren an Haupttrouten:

- Ein zentrales Problem im Bezirk 2 sind die fehlenden Ost-West-Anbindungen der Stadtteilzentren an das Haupttroutennetz z.B. zwischen Bredeney, Stadtwald und Rellinghausen. Besonders zwischen Stadtwald und Bredeney existiert ein starker Pendelverkehr von Schüler*innen an die Bredeneyer Gymnasien.
- Es gibt wohl die Grugastrasse, diese liegt aber in den Stadtteilen Rellinghausen und Stadtwald abseits in Tallage, daher nutzt man sie nicht, wenn sie ein Umweg wäre, um ans Ziel zu kommen; außerdem ist sie nicht vom Fußverkehr getrennt und unbeleuchtet. Eine beleuchtete Parallelstruktur durch die Stadtteilzentren ist daher wichtig.
- Weiter fehlen Anbindungen zwischen Holsterhausen-Rüttenscheid, Bergerhausen-Rüttenscheid und Rellinghausen-Huttrop
- Generell fällt auf, dass Haupttrouten noch gar nicht oder nicht alltagstauglich ausgebaut sind. Es gibt keine funktionierende Nord-Süd-Verbindung aus Bezirk 2 in die Innenstadt, sichtbar z.B. an der Rüttenscheider Str. und der Wittenbergstraße.

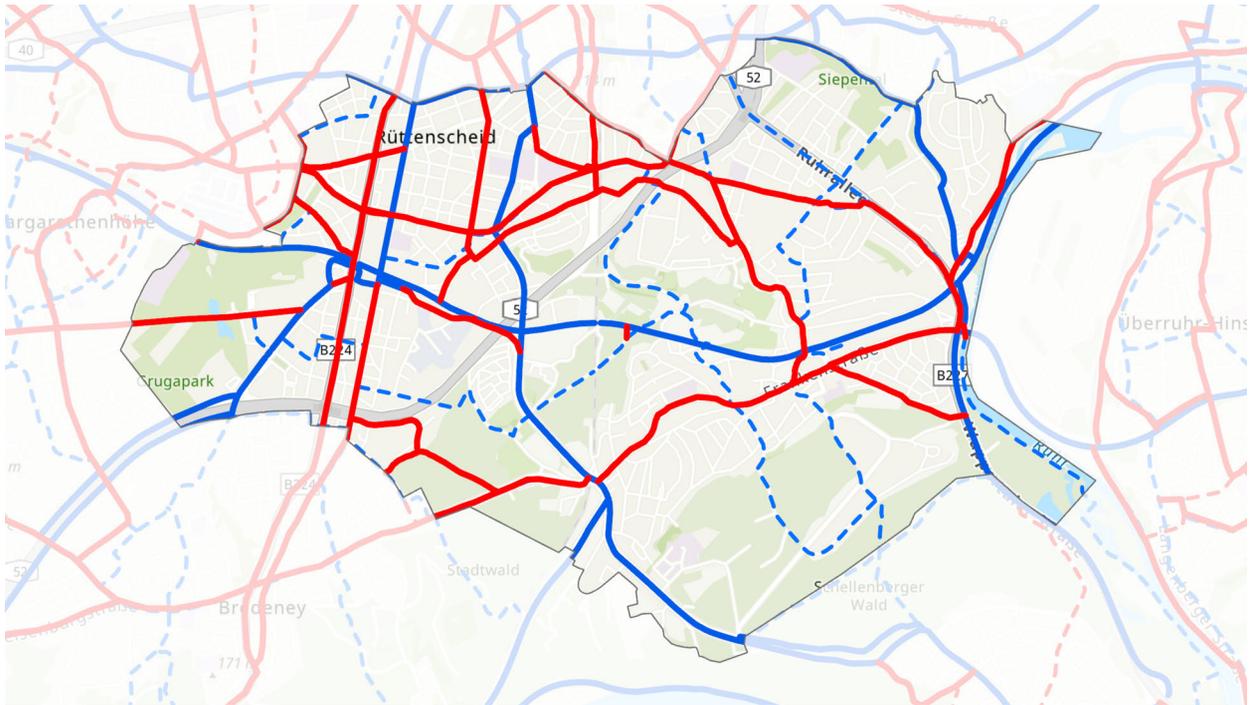
Beispiele für Haupttroutennetz "auf dem Papier"

- Heisinger Straße zwischen Stadtwaldplatz und Heisingen: Radinfrastruktur ist auf beiden Seiten praktisch nicht vorhanden, obwohl diese geboten ist, denn es handelt sich hier um eine Straße mit deutlichem PKW-Verkehrsaufkommen zur "Rush Hour". Zwischen der Kreuzung am Stadtwaldplatz und der Lerchenstraße gibt es auf östlicher Seite nur einen schmalen Radfahrstreifen von 90 m, auf westlicher Seite – von der Bushaltestelle unterbrochen – lediglich ein kurzes Stück, das die Radfahrenden jedoch nur zur Lerchenstraße Richtung Werden leitet, nicht aber in Richtung Heisingen.

Beispiele für nicht fahrradfreundliche bzw. gefährliche Kreuzungs- und Einmündungsbereiche:

- T-Kreuzung Heisinger Str / Lerchenstr.
- Große Kreuzung Stadtwaldplatz
- T-Kreuzung Wittenbergstr. / Richard-Wagner-Str.
- Rellinghauser Str. / Eleonorastr.
- Isenbergstr. / Witteringstr.

ERGEBNISSE



- Neue Haupttrouten
- - - Neue Ergänzungsrouten
- Haupttroutennetz aktuell
- - - Ergänzungsroutennetz aktuell

Karte 9: Erweitertes Netz in Bezirk 2

NEUE HAUPTROUTEN

<p>Rüttenscheid</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Lührmannstr. ➤ Virchowstr. ➤ Schönleinstr. ➤ Alfredstr. ➤ Haumannplatz ➤ Martinstr. ➤ Franziskastr. ➤ Müller-Breslau-Str. ➤ Eleonorastr. ➤ Zweigertstr. ➤ Norbertstr. (zwischen Alfredstr. und Messeplatz) ➤ Wittekindstr. ➤ Paulinenstr. ➤ Cacilienstr. ➤ Rüttenscheider Str. (ab Wittekindstr. bis Bredene) ➤ Heinrich-Held-Str. (mit Anschlüssen an Rüttenscheider Str. und Wiedtfeldstr) ➤ Rommenhöller Gleis (über Veronikastr. mit Anschluss an die Grugastrasse) ➤ Sabinastr. (ab Rommenhöller Gleis bis Eleonorastr.) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Isenbergstr. (von Karolinenstr. und Von-Einem-Str.) ➤ Karolinenstr.
	<p>Rellinghausen</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Frankenstr. ➤ Rellinghauser Str. ➤ Sartoriusstr.
	<p>Bergerhausen</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ruhrallee ➤ Wuppertaler Str. ➤ Weserstr. ➤ Westfalenstr. ➤ Rellinghauser Str. ➤ Max-Keith-Str. bis Schürmannstr. ➤ Schürmannstr. (von Max-Keith-Str. bis Rellinghauser Str.)
	<p>Stadtwald</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Wittekindstr. ➤ Frankenstr. ➤ Anschluss Frankenstr. zu Heinrich-Held-Str. durch den Park

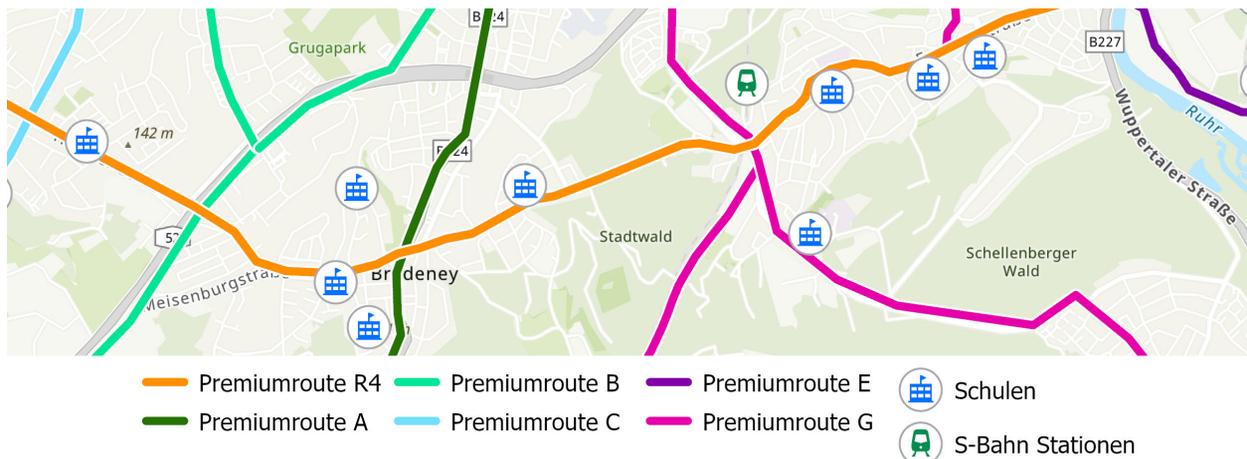
PREMIUMROUTEN

■ Premiumroute R4

Haarzopf – Bredeneby – Stadtwald – Rellinghausen

Hatzper Str. - Meisenburgstr. - Bredenebyer Kreuz – Frankenstr.

Die bezirksübergreifende Premiumroute R4 verbindet die Stadtteilzentren von Haarzopf über Bredeneby nach Stadtwald und Rellinghausen bis an die Ruhr. Damit schafft man die einzige direkte Verbindung zwischen diesen Stadtteilzentren, den Einkaufsmöglichkeiten in Rellinghausen, Stadtwald und Bredeneby, sowie zu den Schulen in Stadtwald und Bredeneby. Damit wird auch gewährleistet, dass die Bevölkerung in den Stadtteilen einen schnelleren Zugang zum Haupttroutennetz hat.



Karte 10: Beispielroute R4 in Bezirk 2

Dafür spricht:

- Damit entsteht eine direkte Verbindung zwischen den Stadtteilen. Sie schafft – komfortabel ausgebaut – einen deutlichen Zeitgewinn, verglichen mit der Route über die Grugatrasse.
- Hoher Schulverkehr aus den beiden Stadtteilen zum Grashoff- sowie Goethegymnasium nach Bredeneby aus beiden Richtungen und die Verbindung zur Waldorfschule in Stadtwald
- Es gibt bisher keinen durchgängigen und sicheren Radweg zwischen Rellinghausen und Bredeneby
- Hohes Geschäftsaufkommen entlang der Frankenstraße von Stadtwald bis nach Rellinghausen

■ Premiumroute R3 (Süd)

Frohnhausen – Holsterhausen – Rüttenscheid – Huttrop

Hufelandstr. – Haumannplatz – Martinstr. – Franziskastr. – Müller-Breslau-Str. – Eleonorastr. – Töpferstr. – Huttropstr.

Die Premiumroute R3 verbindet den Essener Nord-Westen mit dem Osten. In Bezirk 2 führt sie durch Rüttenscheid - eins der bevölkerungsreichsten Gebiete der Stadt - und streift Bergerhausen, und zwar größtenteils auf vierspurigen Straßen, so dass sich hier eine neue Straßenraumaufteilung zugunsten einer Spur für den Radverkehr anbietet. Die Route ist ein Teil eines Ringes um den gesamten Stadtkern.

■ Premiumroute A

Bredeney – Rüttenscheid – Innenstadt

Bredeneyer Str. – Alfredstr. – Bismarckstr. – Hindenburgstr.

Die Premiumroute A verbindet den äußersten Süden (Heidhausen) mit dem äußersten Norden (Karnap) und verläuft auch durch Rüttenscheid, und zwar auf dem kürzesten Weg entlang der B224. Die Strecke hat den Vorteil, dass man über die Alfredstraße direkt und schnell Richtung Essener Norden oder vom Norden direkt in den Süden kommt, auch weil man bei diesem Verlauf zügig an der Innenstadt vorbeifahren kann.

■ Premiumroute B

Schuir – Bredeney – Rüttenscheid

Meisenburgstr. – Norbertstr. – Messeplatz / Grugaplatz

Die Premiumroute B verbindet im Ganzen gesehen den mittleren und fernen Südwesten mit dem Nordosten. Ein Teilstück davon führt durch Bezirk 2 von Bredeney bis nach Rüttenscheid und ist damit ein wichtiges Verbindungsstück in die südliche Stadt. An ihrem Ende bildet sie einen Knotenpunkt zur Grugatrasse und zur Route A / Alfredstr.. Besonders interessant ist diese Strecke für Pendler.“

■ Premiumroute E

Überruhr – Bergerhausen – Stadtmitte

Marie-Juchacz-Str – Konrad-Adenauer-Brücke – Wuppertaler Str. – Ruhrallee

Diese Premiumroute E führt durch Bergerhausen und verbindet die Stadtteile des Essener Südostens, also Burgaltendorf, Überruhr und Holthausen direkt mit der Stadtmitte. Dadurch erschließt sich ein besserer und direkter Zugang auch für die Bürger*innen von Bergerhausen zur Innenstadt sowie zu den Stadtteilen Überruhr bis Burgaltendorf.

■ Premiumroute G

Stadtmitte – Südviertel – Rüttenscheid

1) – Bergerhausen – Rellinghausen

2) – Stadtwald – Heisingen – Kupferdreh

3) – Stadtwald – Bredene

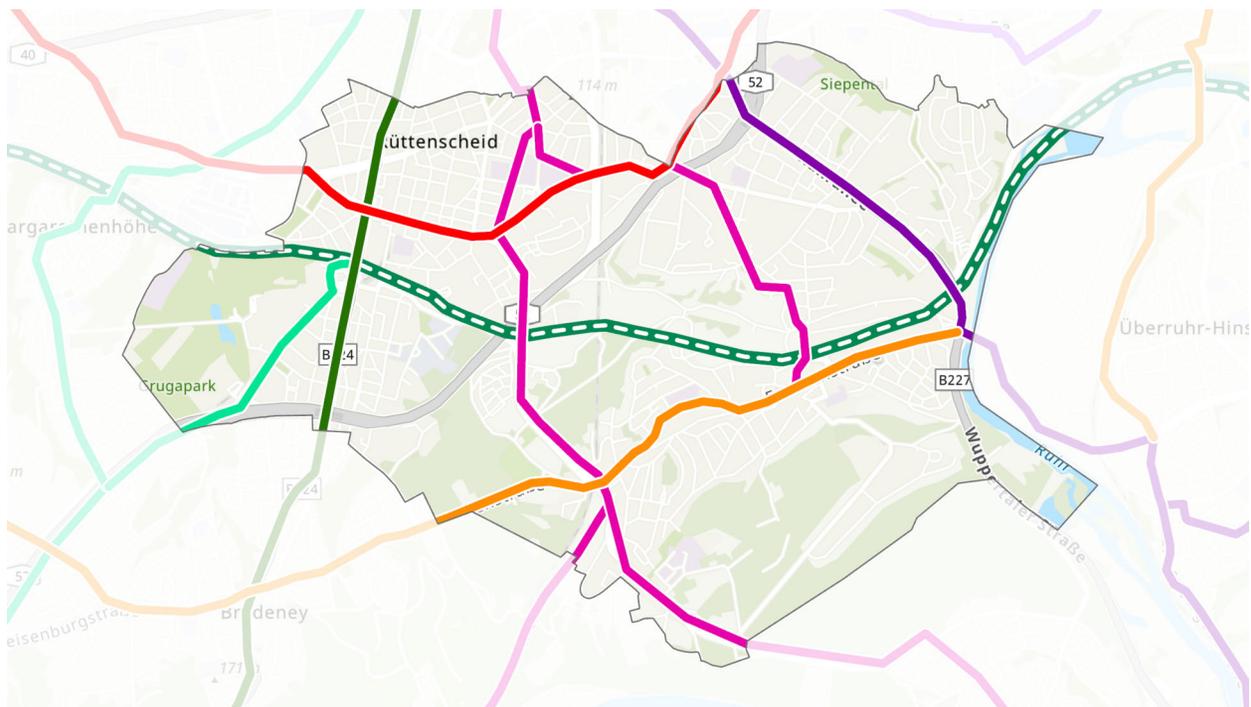
Freiheit – Rellinghauser Str. – Brunnenstr. – Witteringstr. – Isenbergstr.

1) – Karolinenstr. – Eleonorastr. – Rellinghauser Str.

2) – Von-Einem-Str. – Wittenbergstr. – Heisinger Str. – Schangstr. – Baderweg – Lelei – Stauseebogen

3) – Von-Einem-Str. – Wittenbergstr. – Heisinger Str. – Lerchenstr. – Freiherr-vom-Stein-Str.

Die Premiumroute G verbindet südliche und südöstliche Stadteile mit der Innenstadt und erfüllt daher eine wichtige Funktion. Von der Stadtmitte kommend gabelt sie sich kurz nach dem Südviertel in 2 Teilrouten: der eine Teil führt über Bergerhausen nach Rellinghausen, der zweite Teil zum Stadtwald, wo sich die Route ein zweites Mal aufgabelt. Der südöstliche Teil geht bis nach Heisingen und Kupferdreh, der andere führt in den Süden von Bredene bis kurz vor Werden. Insbesondere dieser südliche Teil zwischen dem See unten und Stadtwald oben ist nicht nur aus topographischen Gründen eine viel und gern befahrene Radstrecke von und zum Baldeneysee bzw. von und nach Werden.



- | | | | |
|---|---|---|---|
| — Premiumroute R3 | — Premiumroute A | — Premiumroute E | — Premiumroute G |
| — Premiumroute R4 | — Premiumroute B | — Premiumroute F | - - - Radschnellwege |

Karte 11: Premiumrouten in Bezirk 2

Bezirk 3 - Essen-West

Holsterhausen – Fulerum – Haarzopf – Margarethenhöhe – Frohnhausen – Altendorf

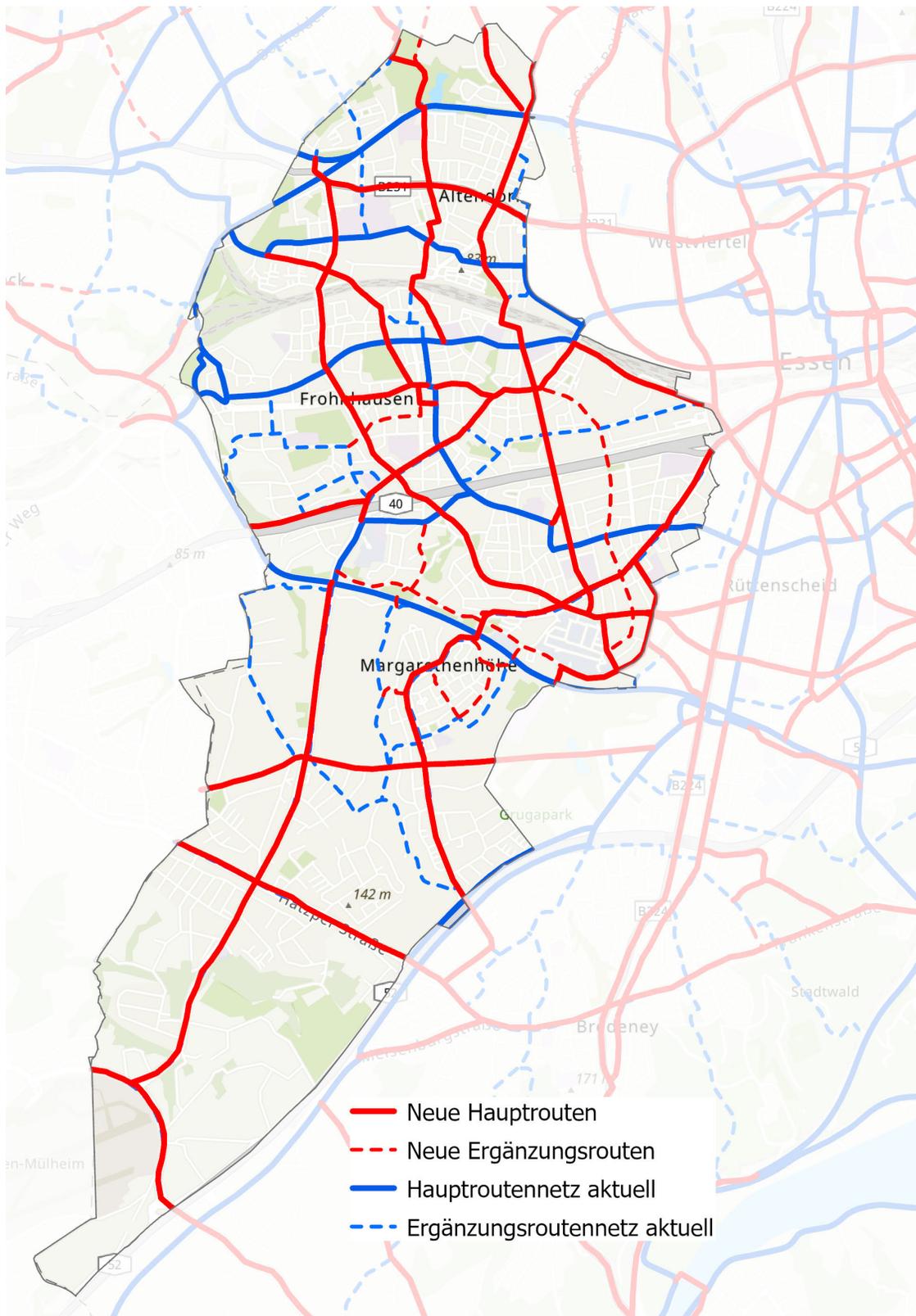
BESTANDSAUFNAHME

- Zentrales Problem im Bezirk 3 sind fehlende direkte Verbindungen bzw. Radwege-Netz-Routen, die faktisch nur "auf dem Papier" existieren. Beispiele:
 - Fehlende direkte Verbindung von Margarethenhöhe zum Holsterhauser Platz – Gemarkenplatz – dann weiter über B 224 oder Bismarckplatz zum HBF
 - Fehlende direkte und durchgängige Nord-Süd-Verbindungen wie die nicht-ausgebaute Ergänzungsroutennetz-Verbindung vom Holsterhauser Platz zum Bf Essen-West und dann weiter zum RS1
- Unzureichende Anbindung der Stadtteilzentren an Hauptrouten:
 - In Frohnhausen führen die Hauptrouten konsequent an den Geschäftszentren des (am dichtesten besiedelten Essener) Stadtteils vorbei
 - In Fulerum/Haarzopf ist die Neue Mitte unzureichend an Hauptrouten angebunden
- Gerade im am dichtesten besiedelten Stadtbezirk 3 zeigt sich, dass die (oft nur auf dem Papier) existierenden Hauptrouten deutlich zu weit auseinander liegen, legt man das ERA-Ziel von max. 400 m Abstand zwischen parallelen Hauptrouten-Achsen zugrunde (ERA 2010).
- Die Grugatrasse als wichtige Hauptroute ist nicht durchgehend beleuchtet. Sie ist daher nachts und in der dunklen Jahreszeit nur eingeschränkt rund um die Uhr nutzbar – und erfüllt damit derzeit ein wichtiges Qualitätskriterium für eine Hauptroute nicht.

Beispiele für nicht fahrradfreundliche bzw. gefährliche Kreuzungs- und Einmündungsbereiche im Hauptroutennetz:

- Mülheimer Str. / Breslauer Str.
- Frohnhauser Str. / Breslauer Str.
- Schederhofstr. / B224
- Holsterhauser Str. / B 224
- Holsterhauser Str. / Rubensstr. (Holsterhauser Platz)

ERGEBNISSE



Karte 12: Erweitertes Netz in Bezirk 3

NEUE HAUPTROUTEN

<p>Altendorf</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Altendorfer Str. ➤ Haus-Berge-Str. ➤ Helenenstr. ➤ Oberdorfstr. ➤ Helmholtzstr. ➤ Heinitzstr. ➤ Hirtsieferstr. ➤ Wüstenhöferstr. (Altendorfer Str. bis Radweg Rheinische Bahn) ➤ Nöggerathstr. ➤ Grieperstr. ➤ Heintzmannstr. ➤ Heinrich-Strunk-Str. (Heintzmannstr. bis Röntgenstr.) ➤ Röntgenstr. ➤ Berliner Str. (Röntgenstr. bis Busehofstr.) 	<p>Frohnhausen</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Am Westbahnhof ➤ Martin-Luther-Str. ➤ Leipziger Str. ➤ Rüdeshheimer Str. ➤ Onckenstr. ➤ Nöggerathstr. ➤ Busehofstr. ➤ Berliner Str. (Frohnhauser Str. bis Sybelstr.) ➤ Frohnhauser Str. (Rüdeshheimer Str. bis Kerckhoffstr.) ➤ Mülheimer Str. ➤ Paul-Goerens-Str. ➤ Gervinusstr. 	<p>Holsterhausen</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Hobeisenstr. ➤ Wöhlerstr. ➤ Rubenstr. ➤ Holsterhauser Str. ➤ Hufelandstr. ➤ Kaulbachstr. ➤ Hausackerstr. ➤ Virchowstr. ➤ Robert-Koch-Str. ➤ Esmarchstr.
<p>Margarethenhöhe</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Sommerburgstr. ➤ Lührmannstr. 	<p>Fulerum</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Am Ehrenfriedhof ➤ Fulerumer Straße ➤ Beekmannstr. ➤ Kleiststr. 	<p>Haarzopf</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Fulerumer Str. ➤ Hatzper Str. ➤ Raadter Straße ➤ Lilienthalstr.

PREMIUMROUTEN

■ **Premiumroute R3 (West)****Borbeck – Altendorf – Frohnhausen – Holsterhausen – Rüttenscheid**

Hirtsieferstraße – Onckenstraße – Rüdeshheimer Straße – Leipziger Straße – Hausackerstraße – Kaulbachstraße – Hufelandstraße

Das Teilstück der Ringroute R3 führt, aus Borbeck kommend, über die Stadtteile Altendorf, Frohnhausen und Holsterhausen in Richtung Rüttenscheid. Dabei bietet sie eine schnelle und direkte Verbindung der bevölkerungsreichen Stadtteile untereinander entlang größerer Hauptstraßen (Hirtsieferstraße, Onckenstraße, Rüdeshheimer Straße, Leipziger Straße, Hausackerstraße, Kaulbachstraße, Hufelandstraße). Die Straßen gehören weder dem Haupt- noch dem Ergänzungsroutennetz an und können somit stark zur Netzverdichtung beitragen.

Hausacker- und Kaulbachstraße weisen einfache Radinfrastruktur auf, die an beiden Enden (Höhe Kämpenstraße / Höhe Holsterhauser Straße) einfach aufhört. Der Abschnitt mit bestehender Infrastruktur könnte zudem verbreitert und baulich getrennt werden. Die Onckenstraße ist eine vierspurige Straße, die durch beidseitiges Parken nur als zweispurige Straße genutzt wird. Hier kann durch Neuordnung des vorhandenen Raumes (Straße – Parken – Radweg – Fußweg) bereits Fläche für den Radverkehr gewonnen werden.

Bei Rüdeshheimer und Leipziger Straße ist zu prüfen, ob das Verkehrsaufkommen eine Vierspurigkeit rechtfertigt, oder ob hier nicht die Umverteilung jeweils einer Spur für den Fuß- und Radverkehr, Entsiegelung und Begrünung erfolgen kann, ohne den motorisierten Verkehr einzuschränken (Low-Hanging-Fruit). Bei der Hufelandstraße (Uniklinikum) kann analog zur „Umweltspur“ ein Fahrstreifen eingerichtet werden, der als „Gesundheitsspur“ der Nutzung durch Krankenfahrzeuge, ÖPNV und Fahrrädern vorbehalten ist.

Die Kreuzungspunkte mit den Premiumrouten B/C/D sind fahrradgerecht zu gestalten. Dies gilt insbesondere auch für die Kreuzungen, die zu den Stadtteilzentren führen (Hirtsiefer-/ Altendorfer Straße, Leipziger-/ Mülheimer Straße, Kaulbach-/ Holsterhauser Straße).

Zwischen der Rüttenscheider und der Altendorfer Straße ermöglicht die Premium-Route durch direkte und durchgängige Routenführung einen bedeutenden Zeitgewinn von etwa 15 Minuten im Vergleich zur Grugastrasse / Rheinischen Bahn.

■ Premiumroute R4

Mülheim-Heimaterde – Hatzper Str – Bredene

Hatzper Straße

Die direkte Verbindung schafft – komfortabel ausgebaut – einen Zeitgewinn von 20 Minuten, verglichen mit der Route über die Grugastrasse.

Die Hatzper Straße ist dabei bereits Teil des Ergänzungsroutennetzes der Stadt Essen. Radinfrastruktur ist nur lückenhaft vorhanden und endet teilweise abrupt (z. B. hinter der Kreuzung Fulerumer Straße). Es ist eine durchgehende Radinfrastruktur anzulegen. Die Ausgestaltung der Kreuzung Fulerumer Straße ist sicherer und fuß- und radgerechter zu gestalten (z. B. durch Rückbau der freien Rechtsabbieger).

■ Premiumroute R5

Kettwig/Schuir – Haarzopf

Lilienthalstraße

Ringroute 5 kommt aus Kettwig/Schuir und schließt die Verbindung Richtung Haarzopf ab. Das Teilstück der Lilienthalstraße gehört dabei bereits zum Ergänzungsroutennetz.

■ Premiumroute B

Schuir – Margarethenhöhe – Holsterhausen – Hbf

Norbertstraße - Sommerburgstraße – Margarethenhöhe – Holsterhauser Platz – Gemarkenplatz – B224 - Bismarckplatz – Hbf

Die Route schafft eine direkte und durchgängige Verbindung von der Margarethenhöhe über Klinikum, Holsterhauser Platz, Holsterhauser Str., Gemarkenplatz und B224 bzw. Bismarckplatz bis zum Hbf.

Auf der Sommerburgstraße sind von Süden kommend einige Bereiche mit Radschutzstreifen versehen. Eine durchgängige Radinfrastruktur findet sich hier nicht, dabei ist das komplette Teilstück der Route B im Bezirk 3 Teil des Ergänzungsroutennetzes. Auf Höhe des Mühlbachtals kreuzt die Grugaradtrasse die Route B. Die Zugangspunkte zur Trasse sind nicht gut ausgeschildert und nicht fahrradfreundlich gestaltet (Steigung, Belag). Die gemeinsame Fuß-Radwege-Führung über die Brücke vor der Margarethenhöhe ist schlecht gekennzeichnet. Der Unfallschwerpunkt Holsterhauser Straße / Halbe Höhe (aus Holsterhausen kommend) ist durch klare Radverkehrsführung über die Brücke zu entschärfen.

Zwischen Holsterhauser Platz und Gemarkenplatz weist die Straße eine ausreichende Breite auf, um vom MIV und Fußverkehr getrennte Radverkehrsanlagen anzulegen, das Parken zu sortieren und gleichzeitig den Straßenzug zu begrünen. Abbildung 13 zeigt den Vergleich der aktuellen Situation auf der Holsterhauser Straße und einer Visualisierung wie es sein könnte. Der hohe Anteil an Geschäften und Restaurants, sowie das beidseitige "Einfassen" des Holsterhauser Stadtkerns zusammen mit der Gemarkenstraße, bietet hier besonders viele Möglichkeiten von Synergieeffekten für die Lebendigkeit des Stadtteils und sollte in entsprechend hoher planerischer Qualität umgesetzt werden.



Abbildung 13: Visualisierung der Holsterhauser Straße

Im Kreuzungsbereich mit der Fahrradachse A sind die freien Rechtsabbieger zurückzubauen. Die Route B verlässt den Bezirk 3 über die Holsterhauser Straße weiter Richtung Innenstadt. Auch hier befindet sich auf dem Papier das Ergänzungsroutennetz, auf der Straße jedoch keine Radverkehrsanlagen. Im Bereich des Europa-Centers und des neu entstehenden Literatur-Quartiers finden sich viele Arbeitsplätze, die auch mit dem Rad von Holsterhausen aus gut und sicher zu erreichen sein sollten.

■ Premiumroute C

MH-Raadt/Flughafen – Haarzopf – Frohnhausen – Innenstadt

Raadter Straße – Fulerumer Straße – Wickenburgstraße – Mülheimer Straße – Frohnhauser Straße

Die Premiumroute C schafft eine direkte und durchgängige Verbindung von der Neuen Mitte in Haarzopf über das Zentrum Frohnhausens, den Krupppark und Berthold-Beitz-Boulevard über das Westviertel bis zur Stadtmitte (Berliner Platz und Hbf). Diese Verbindung bietet einen Zeitgewinn von 11 Minuten (Haarzopf bis Berliner Platz) verglichen mit der Route über Grugatrasse und RS1.

Bis auf ein Verbindungsstück zwischen Mülheimer und Frohnhauser Straße gehören die Straßenabschnitte dabei mindestens dem Ergänzungsroutennetz der Stadt an, die Wickenburgstraße zwischen Grugatrasse und A40 dem Hauptroutennetz.

Raadter und Fulerumer Straße weisen bereits Radverkehrsanlagen auf, wobei diese teilweise nur einseitig angelegt sind und in Ausführung und Durchgängigkeit verbessert werden könnten.

Die Ausgestaltung der Kreuzung Hatzper Straße ist sicherer und fuß- und radgerechter zu gestalten (z. B. durch Rückbau der freien Rechtsabbieger). Gleiches gilt für die Wickenburgstraße bei der Kreuzung der A40. Der Anschluss an die Adelpkampstr. (Hauptroutennetz) ist besser zu gestalten.

Die Mülheimer Straße führt durch das Frohnhauser Stadtzentrum und entlang des Frohnhauser Marktes bis zur Frohnhauser Straße. Durch Neuaufteilung des vorhandenen Straßenraumes ist die nur bruchstückhaft vorhandene Fahrradinfrastruktur durchgehend, sicher und attraktiv zu gestalten. Abbildung 14 zeigt den Vergleich der aktuellen Situation auf der Mülheimer Straße und einer Visualisierung wie es sein könnte. Der Kreuzungspunkt mit der Fahrradachse A ist zu gestalten.



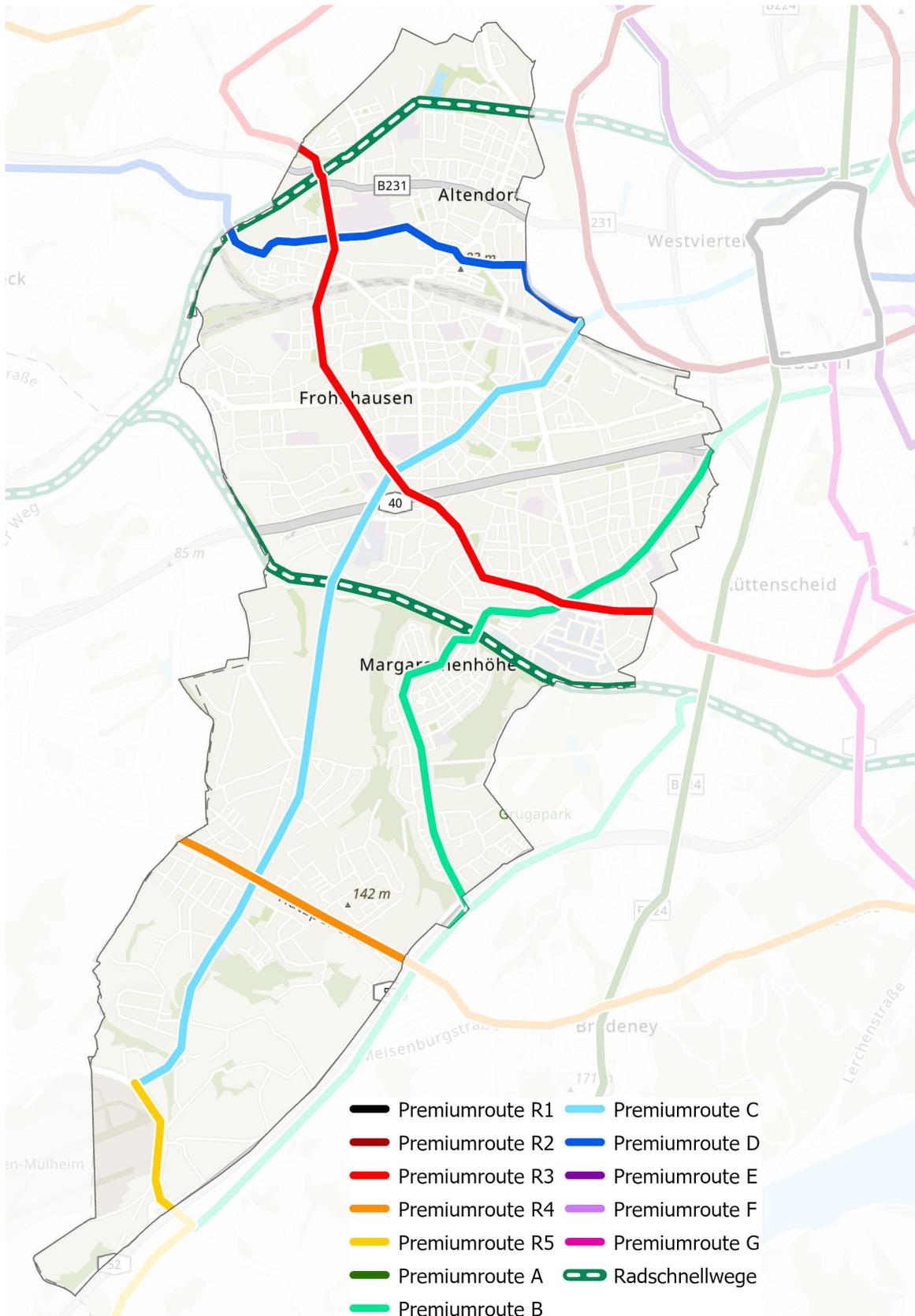
Abbildung 14: Visualisierung der Mülheimer Straße

■ Premiumroute D

Frintrop – Altendorf – Innenstadt

Haedenkampstraße – Sälzerstraße – Körnerstraße – Heinrich-Strunk-Str. – Nöggerathstraße

Diese Route ist bereits zu großen Teilen als Fahrradstraße im Haupttroutennetz vorhanden. Sie müsste auf den neuen Standard gebracht sowie die Durchgängigkeit verbessert werden (sichere Kreuzungen und Einmündungen schaffen, Vorfahrtsregelungen anpassen etc.)..



Karte 13: Premiumrouten in Bezirk 3

Bezirk 4 - Borbeck

Schönebeck – Bedingrade – Frintrop – Dellwig – Gerschede – Borbeck-Mitte – Bochold – Bergeborbeck

BESTANDSAUFNAHME

Im Bezirk 4 gibt es teilweise gut ausgebaute Freizeit-Routen, die jedoch abends nicht beleuchtet und deshalb für den Alltagsradverkehr nur eingeschränkt geeignet sind: Zum einen die Rheinische Bahn (zukünftig RS1) im Bereich Borbeck-Süd und Schönebeck mit der Anbindung an Essen-Zentrum und Mülheim-Zentrum und zum anderen den asphaltierten Verbindungsweg zwischen RS1 und Borbeck-Zentrum. Allerdings gibt es für den sowohl flächen- als auch einwohnermäßig sehr großen Bezirk 4 (acht Stadtteile) insgesamt betrachtet keine entsprechende Verbindungsdichte und oftmals auch keine durchgängig sicheren Routen für den Alltagsradverkehr. Das ist insofern sehr unbefriedigend, da es sich hier um den Bezirk mit dem höchsten Anteil an motorisiertem Individualverkehr handelt. Zwar verlaufen große Strecken des Essener Haupttroutennetzes durch den Bezirk, aber häufig nur „auf dem Papier“. Teilweise fehlt die Radinfrastruktur völlig, oftmals weist sie Lücken auf und häufig kommt es zu gefährlichen Situationen an Kreuzungen und Einmündungen.

Beispiele für Haupttroutennetz „auf dem Papier“

- Bocholder Str.: diese hat lediglich auf den ersten 500 Metern einen Schutzstreifen auf beiden Seiten. Auf den restlichen 2 Kilometern ist bis zur Stadtteilgrenze Altenessen keine(!) Radinfrastruktur vorhanden.
- Frintroper Str. zwischen Fliegenbusch und Heißener Str.: auf beiden Seiten ist keine Radinfrastruktur vorhanden, obwohl es sich um eine Straße mit sehr hoher Verkehrsdichte (2 Fahrspuren pro Richtung inkl. Straßenbahnschienen) handelt. Eine sichere Linksabbiegemöglichkeit, um auf die parallel verlaufende Altstr. (Haupttroutennetz) zu gelangen, gibt es nicht.

Beispiel für Haupttroutennetz mit Lücken

- Aktienstr.: hier verläuft zum größten Teil ein Zwei-Richtungs-Radweg nur auf einer Fahrbahnseite, der zudem nicht gut ausgebaut ist. Für die Weiterfahrt Richtung Norden muss die große Kreuzung an der Lautstr./Schönebecker Str. überquert werden. Der dann weiterführende Radweg führt nach ca. 200 Metern wieder auf den Bürgersteig. Für die Weiterfahrt nach Frintrop muss dann erneut der große Kreuzungsbereich Abzweig Aktienstr./Frintroper Str. (inkl. freier Rechtsabbieger für den MIV) überquert werden. Anschließend fährt man ca. 100 Meter auf der falschen Seite des Bürgersteigs bzw. des extrem schmalen Radweges(!) auf der Frintroper Str., um dann nach einem kurzen Schlenker durch einen (unbefestigten) Grünweg wieder auf die weiterführende Hauptroute zu gelangen.

Beispiele für gefährliche Kreuzungs- und Einmündungsbereiche im Haupttroutennetz:

- Die o.g. Kreuzung Abzweig Aktienstr./Frintroper Str.
- Fliegenbusch (hier kam es im Jahr 2019 zu einem tödlichen Verkehrsunfall einer Radfahlerin)
- Einmündung Auf dem Eichholz/Oberhauser Str.
- Diverse Kreuzungsbereiche an der Achse Altstr./Bandstr.

Ähnlich wie in anderen Essener Stadtbezirken führen auch im Bezirk 4 die Wege des Haupttroutennetzes oftmals nicht direkt ins Stadtteilzentrum, sondern an diesem vorbei,

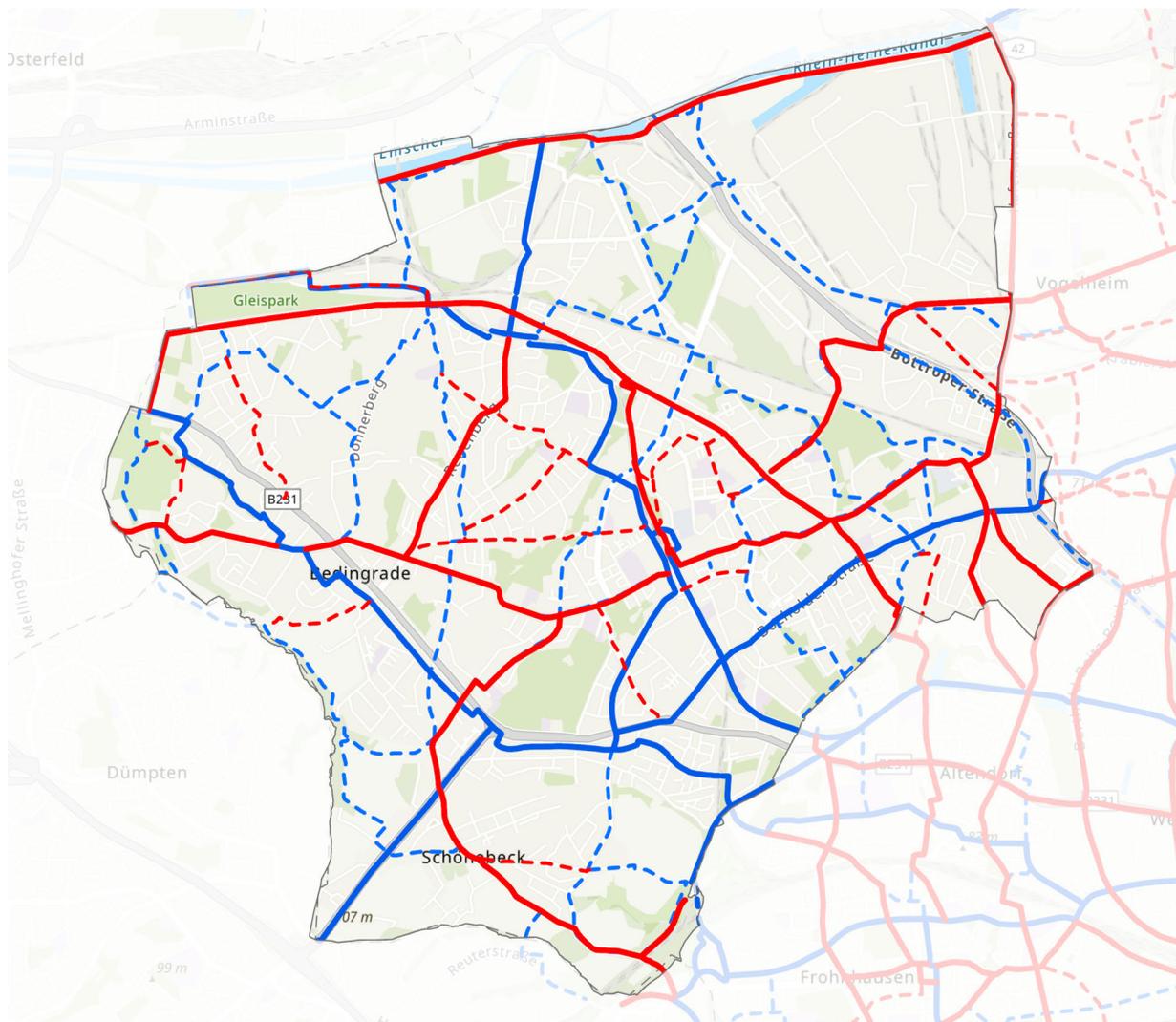
beispielsweise in Borbeck und Frintrop. Damit wird eine direkte Erreichbarkeit der Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte etc. zwar nicht verhindert, aber doch zumindest erschwert.

Anbindungen an die Nachbarbezirke bzw. -städte

- Es fehlt eine große durchgängige Ost-West-Verbindung von Altenessen (Bezirk 5) kommend über Borbeck, Bedingrade und Frintrop bis nach Oberhausen
- Ebenso fehlt eine durchgängige Nord-Süd-Verbindung von Bedingrade über Dellwig bis nach Bottrop
- Die teilweise bestehende Ost-West Verbindung am Rhein-Herne-Kanal zwischen Oberhausen – Essen – Gelsenkirchen (Emscher-Radweg) ist mehr Freizeit-Route als Alltagsweg, weil sie nicht direkt und nicht sicher genug ist (fehlende Beleuchtung, zu schmal, mit Zu Fuß Gehenden gemeinsam), siehe auch bei Bezirk 5

Die Anbindung an die Essener Innenstadt ist über die Achse Bandstr./ Altstr./ Dreigarbenfeld/ Nöggerathstr. vorhanden, allerdings über große Strecken als Fahrradstraße, die nicht den neuen Essener Standards entspricht und oftmals von gefährlichen Kreuzungen und Einmündungen unterbrochen wird (s.o.).

ERGEBNISSE



- | | |
|--|--|
| — Neue Hauptrouten | — Hauptroutennetz aktuell |
| - - - Neue Ergänzungsrouten | - - - Ergänzungsroutennetz aktuell |

Karte 14: Erweitertes Netz in Bezirk 4

NEUE HAUPTROUTEN

Bezirk 4

- Oberhauser Str.
- Dellwiger Str. – Donnerstr. – Leimgardtsfeld – Jahnstr.
- Reuenberg
- Stolbergstr. – Heegstr. – Alte Bottroper Str. – Sulterkamp
- Haus-Berge-Str.
- Rhein-Herne-Kanal
- Gerschede – Radtrasse Borbeck und im weiteren Verlauf Anbindung an den RS1 und Essen-Zentrum

PREMIUMROUTEN

■ **Premiumroute R4****Bergeborbeck – Borbeck – Bedingrade – Frintrop bis nach Oberhausen**

Germaniastr. – Gerichtstr. – Fürstäbtissinstr. – Schloßstr. – Oberhauser Str.

Diese bezirksübergreifende Premiumroute führt von Altenessen/Vogelheim aus über Bergeborbeck nach Borbeck und weiter über Bedingrade und Frintrop bis zur Stadtgrenze Oberhausen. Die Route ist in weiten Teilen bereits Ergänzungsroutennetz und müsste ein Upgrade zum Hauptroutennetz erfahren. Damit schafft man zum einen eine durchgehende Verbindung zum Bezirk 5 im Osten und zum anderen die Anbindung nach Oberhausen im Westen. Im Bereich Bergeborbeck gibt es noch eine alternative Route, die über Sulterkamp, Heegstr. und Stolbergstr. nach Borbeck führt.

■ **Premiumroute E****Bochold – Borbeck – Gerschede – Dellwig – Unterfrintrop bis zum Centro Oberhausen**

Jahnstr. – Leimgardtsfeld – Donnerstr. – Dellwiger Str.

Diese Strecke gehört bisher weder zum Hauptroutennetz noch zum Ergänzungsroutennetz, wenngleich auf der Straße Leimgardtsfeld bereits teilweise Radinfrastruktur vorhanden ist. Durch die Premiumroute bekommt man eine direkte Verbindungsrouten zwischen den Stadtteilen Bochold bis Frintrop und hätte in der Weiterführung über die Stadtgrenze hinweg die direkte Verbindung zum Centro Oberhausen.

■ **Premiumroute R5:****Bedingrade – Dellwig bis nach Bottrop**

Reuenberg – Prosperstr. – Essener Str.

Die Prosperstr. ist bereits Hauptroutennetz. Mit dem Ausbau und der Verlängerung in beide Richtungen hätte man eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung von Bedingrade bis nach Bottrop und eine Anbindung an den Rhein-Herne-Kanal.

Rhein-Herne-Kanal

Wenngleich dies eine Freizeit-Route ist, hätte diese doch bei entsprechend durchgängigem Ausbau eine gute bezirksübergreifende Verbindungswirkung von Oberhausen über Dellwig – Bergeborbeck – Vogelheim – Altenessen bis nach Gelsenkirchen (Bezirke 4 und 5). Als parallele durchgehende Ergänzungsrouten kommt hier noch die Strecke Haus-Horl-Str. – Econova-Allee – Am Stadthafen – Daniel-Eckhardt-Str. – Teilungsweg in Frage. Diese hätte den Vorteil der direkten Anbindung des Hafengebietes und der Gewerbegebiete Econova-Allee und Daniel-Eckhardt-Str. und würde als Zubringer zu den Premiumrouten beider Stadtbezirke (Premiumrouten A und R5) fungieren.

■ Premiumroute D Bedingrade – Schönebeck

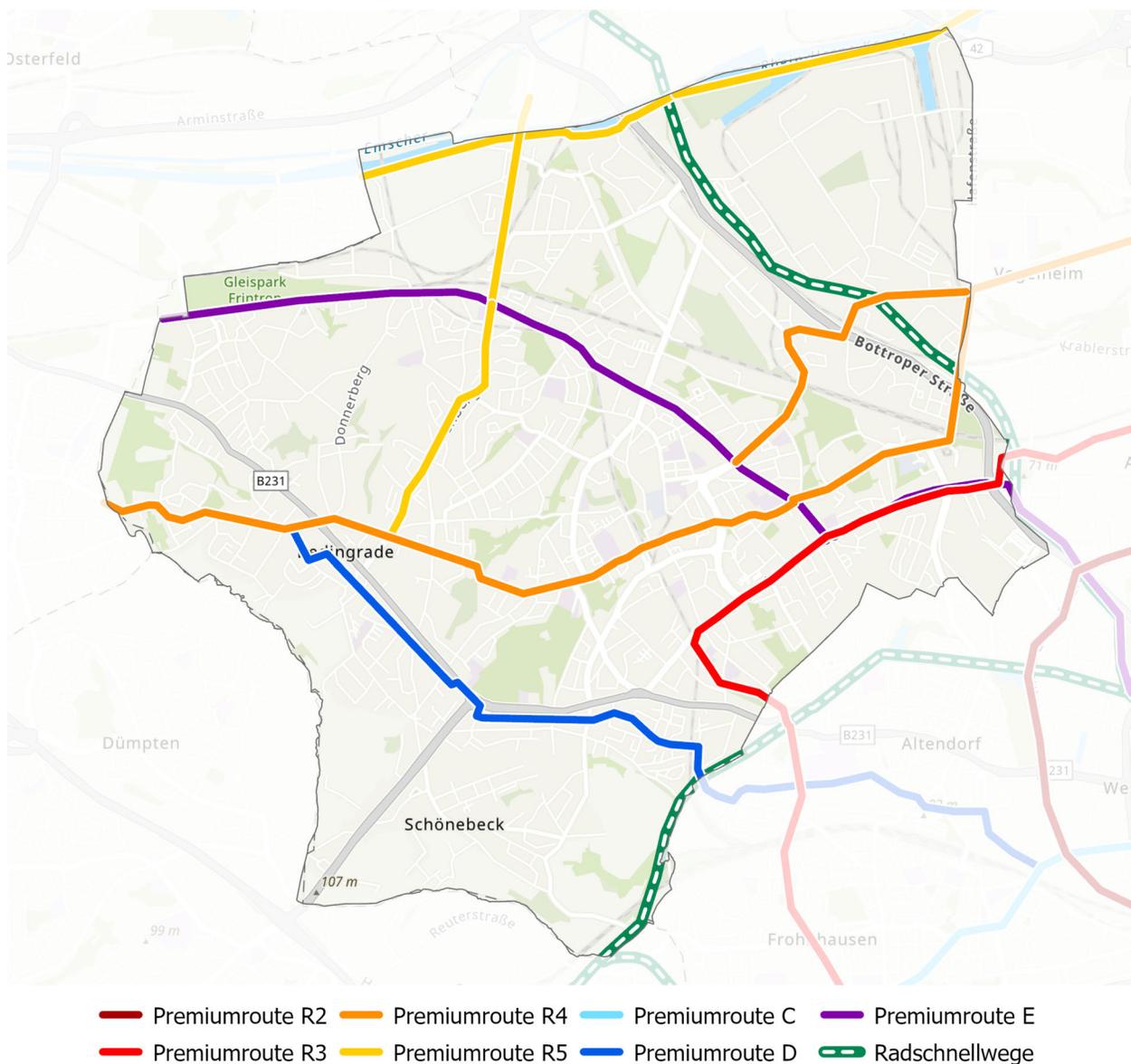
Bandstr. – Frintroper Str. – Kleestr. – Altstr. – Dreigarbenfeld – Anschluss an Bezirk 3.

Diese Route ist bereits zu großen Teilen als Fahrradstraße im Haupttroutennetz vorhanden. Hier müsste, wie oben schon erwähnt, die Durchgängigkeit verbessert werden (sichere Kreuzungen und Einmündungen schaffen, Vorfahrtsregelungen anpassen etc.).

■ Premiumroute R3 Bochold

Friedrich-Lange-Str. – Bocholder Str. – Wüstenhöfer Str.

Die zentrale Route durch den Stadtteil Bochold. Sie führt im Osten weiter nach Altenessen und im südlichen Verlauf weiter nach Frohnhausen.



Karte 15: Premiumrouten in Bezirk 4

Bezirk 5 - Altenessen / Karnap / Vogelheim

Altenessen Nord – Altenessen Süd – Vogelheim – Karnap

BESTANDSAUFNAHME

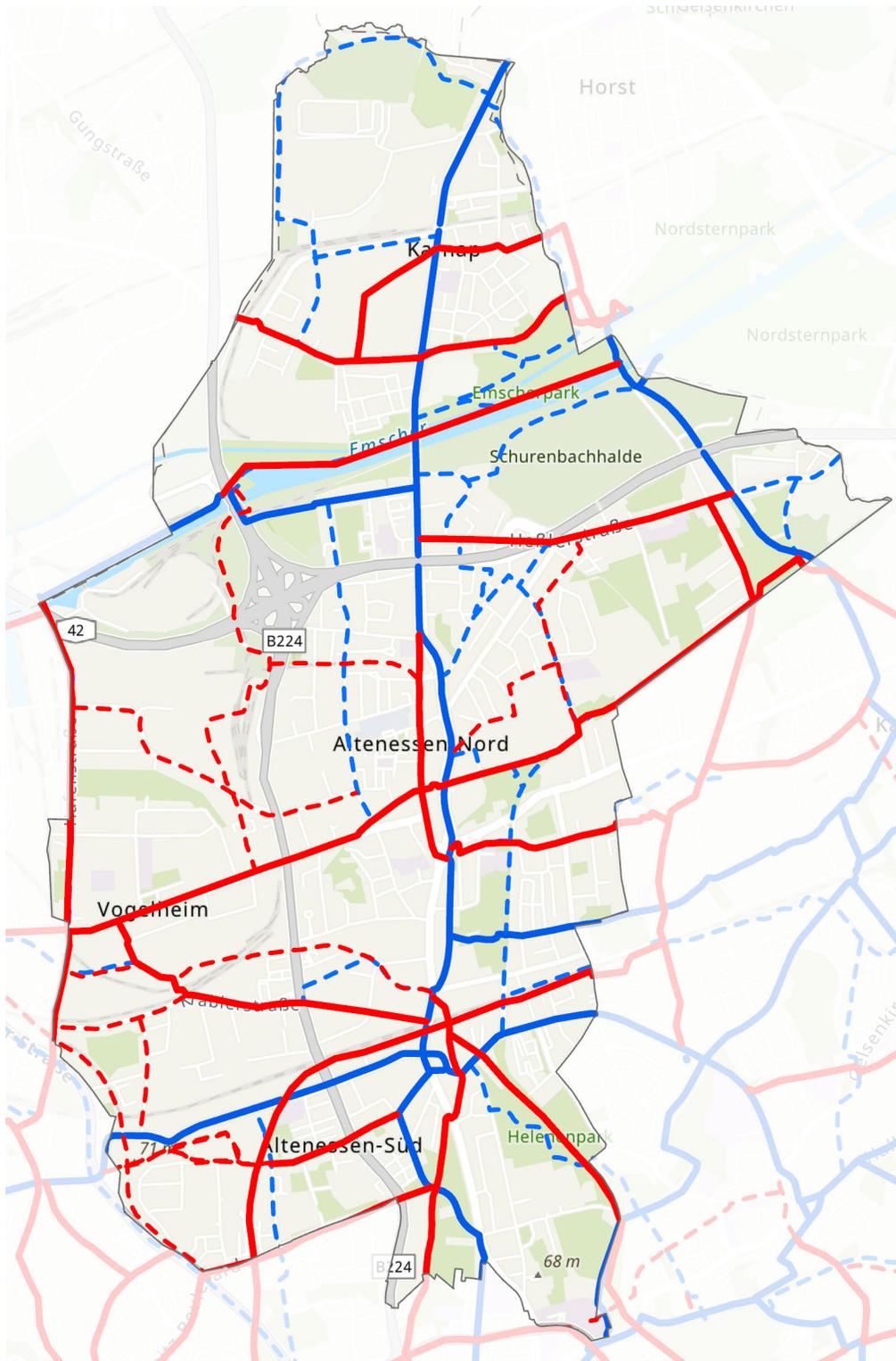
Zentrales Problem im Bezirk 5 ist, dass neben dem guten Freizeit-Netz (z.B. Emscher-Weg, Nordstern-Weg, Berne-Weg) keine entsprechende Verbindungsdichte und sichere Routen für den Alltagsverkehr existieren.

Gleichzeitig stellen Altenessen Nord und Süd zusammengenommen den bevölkerungsreichsten Stadtteil Essens dar, woraus ein großer Mobilitätsbedarf resultiert.

Besondere Schwerpunkte der mangelhaften Fahrradinfrastruktur sind:

- Anbindung in die Stadtteilzentren
 - Die bestehenden Hauptrouten führen nicht durch die Stadtteilzentren von Vogelheim (Vogelheimer Str.) und Altenessen (Altenessener Str. am Karlsplatz / Altenessen Bf). Damit ist eine direkte Anbindung für den Alltagsverkehr nicht gegeben.
- Hauptrouten sind nicht ausgebaut und nicht alltagstauglich
 - Bspw. fehlende Beleuchtung am Kaiser-Wilhelm-Park
 - Bspw. fehlende Infrastruktur Lierfeldstraße/Backwinkelstraße ab Altenessen Bf)
- Anbindungen in die Nachbarbezirke
 - Die fehlenden Ost-West Anbindungen zu den Bezirken 4 (im Wesentlichen Borbeck) und 6 (im Wesentlichen Katernberg, Stoppenberg)
 - Die nicht durchgängige Nord-Süd Verbindung (Karnap, Altenessen, Zentrum). Keine Fahrradinfrastruktur am strategisch wichtigen Knotenpunkt Altenessen Bf.
 - Die Köln-Mindener Eisenbahnstrecke ist eine Nord-Süd Barriere
 - Die unzureichenden Verbindungen in südlicher Richtung ab Altenessen Bf um die wichtigen Ziele Universität, Anbindung RS1, westliches und östliches Zentrum zu erreichen
- Anbindung zu den Bildungseinrichtungen
 - Die weiterführenden Schulen (Leibniz-Gymnasium, Nord-Ost-Gymnasium, Gesamtschule Essen Nord, Glückauf Schule, Gertrud-Bäumer-Realschule) und die Grundschulen werden im aktuellen Hauptroutennetz nicht als wichtige Ziele berücksichtigt. Damit sind ca. 5500 Schüler*innen im Bezirk 5 einem hohen Risiko ausgesetzt, wenn sie mit dem Fahrrad zur Schule fahren möchten.
- Anbindung zu den angrenzenden Städten Oberhausen / Gelsenkirchen
 - Die fehlende direkte Ost-West Verbindung am Rhein-Herne-Kanal zwischen Oberhausen – Essen – Gelsenkirchen: der Emscher-Radweg ist mehr Freizeit-Route als Alltagsweg und ist nicht direkt und sicher genug (z.B. Beleuchtung)

ERGEBNISSE



- Neue Hauptrouten
- - - Neue Ergänzungsrouten
- Hauptroutennetz aktuell
- - - Ergänzungsroutennetz aktuell

Karte 16: Erweitertes Netz in Bezirk 5

NEUE HAUPTROUTEN

Bezirk 5

- Altenessener Str. (Neuessener Schule bis Stauder-Kreisel)
- Waisenstr – Schwarze Str.
- Hafenstr.
- Vogelheimer Str. – Winkhausstr. – Grüne 14 (Grünzug Zeche Carl)
- An der Walkmühle – Krablerstr.
- Berneradweg (Palmbuschweg bis Innenstadt)
- A52 Radtrasse (ab Altenessen Bf – Stoppenberg)
- Zangenstr (Anbindung RS 1) – Altenessen Bf – Helenendamm
- Heßlerstr.
- Emscherstr.
- Emscherradweg

PREMIUMROUTEN

■ **Premiumroute R3****Essen 51 – Altenessen Süd – Stoppenberg**

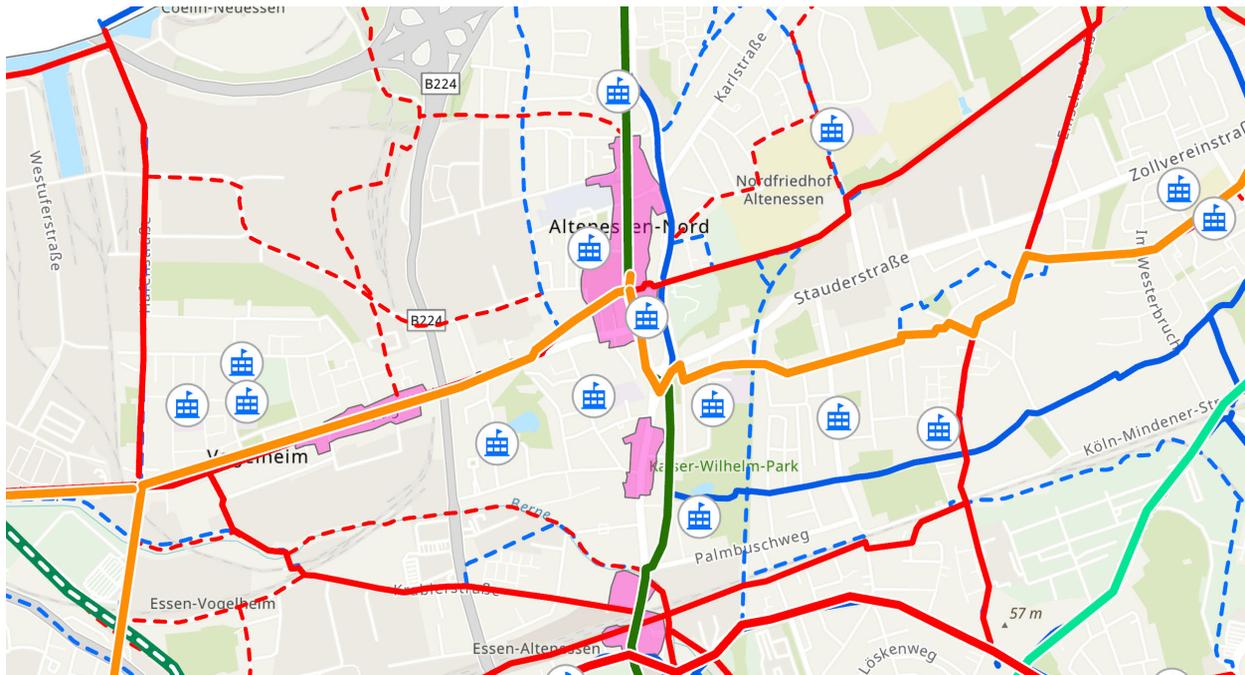
Bocholder Str – Hövelstr – Lierfeldstr – Backwinkelstr – Im Mühlenbruch

Die Premium-Route verbindet die Bezirke 4,5 und 6 in Ost/West-Richtung im südlichen Bereich und führt gleichzeitig über den Hauptknotenpunkt Altenessen Bf, der auch die wichtigste Anbindungsstelle für den ÖPNV im gesamten Essener Norden darstellt.

■ **Premiumroute R4****Borbeck – Vogelheim – Altenessen – Katernberg**

Sulterkamp – Vogelheimer Str – Waisenstr – Schwarze Str.

Die Premium-Route verbindet die Bezirke 4,5 und 6 in Ost/West-Richtung im nördlichen Bereich. Die Route führt direkt durch bzw. zu den Stadtteilzentren von Borbeck Mitte, Vogelheim, Altenessen Nord und Katernberg und kreuzt die Premium-Route A. Zudem liegen entlang der Route bzw. in der näheren Umgebung sehr viele Schulen (Gesamtschule Nord, Gertrud-Bäumer-Realschule, Karlschule, Leibniz-Gymnasium, Rahmschule), die von der Premium-Route gut erreicht werden könnten (siehe Karte 17).



 Schulen	 Premiumroute R3	 Neue Haupttrouten
 Stadtteilzentren	 Premiumroute R4	 Neue Ergänzungsrouten
 Radschnellwege	 Premiumroute A	 Haupttroutennetz aktuell
	 Premiumroute B	 Ergänzungsroutennetz aktuell

Karte 17: Beispielroute R4 in Bezirk 5

■ Premiumroute R5

Oberhausen – Essen – Gelsenkirchen

Borbeck – Kreuzung Radschnellweg mittleres Ruhrgebiet – Hafen – Kreuzung Umweltpur Freiheit Emscher – Kreuzung Nordsternweg – Stadtgrenze GE

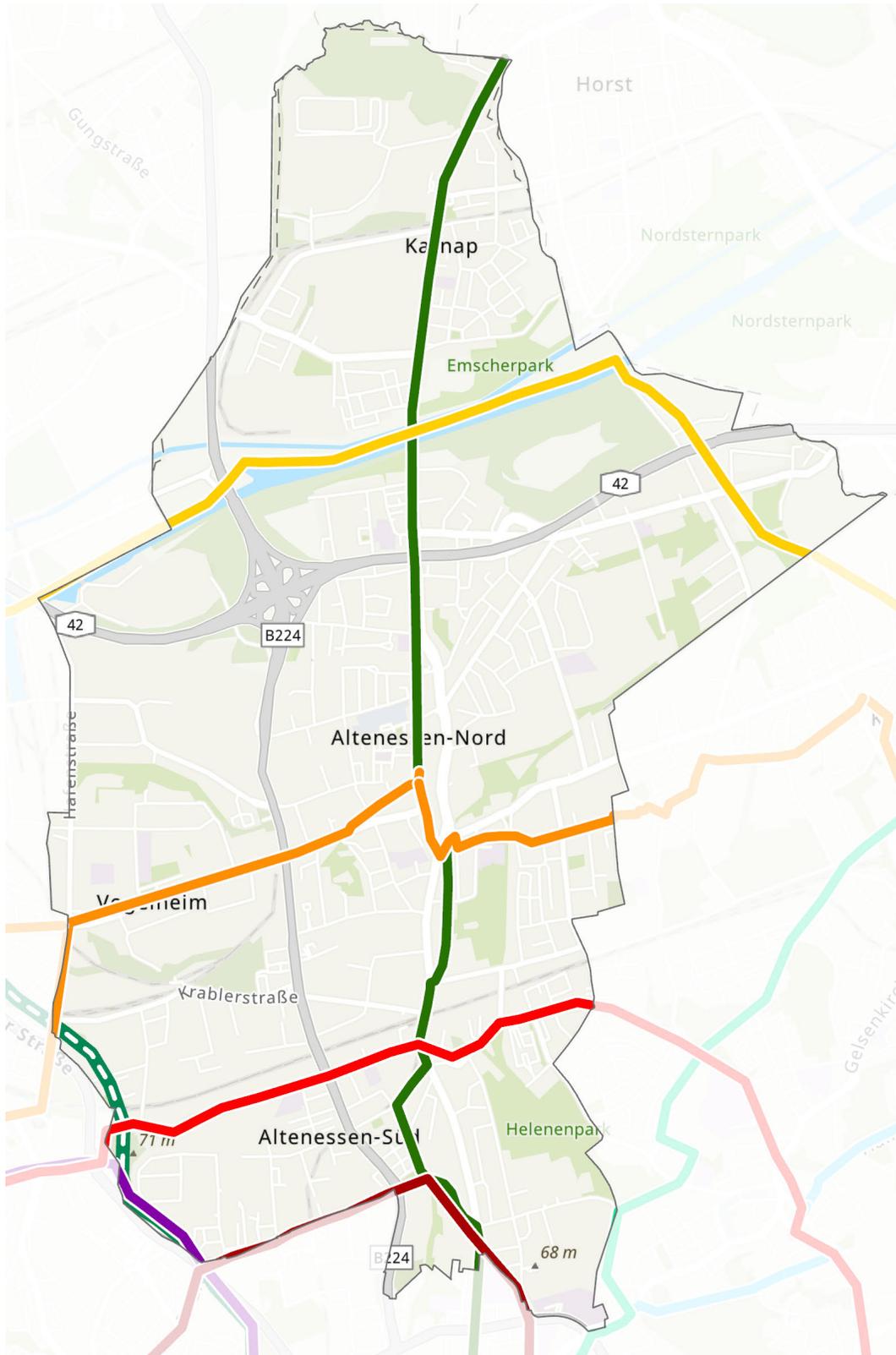
Die Premiumroute verbindet die Städte im Norden in Ost-West-Richtung und stellt damit eine wichtige überregionale Achse dar. Sie ist für viele Pendler von Bedeutung, die in den Nachbarstädten arbeiten.

■ Premiumroute A

Karnap – Altenessen – Zentrum

Karnaper Str – Altenessener Str / Wilhelm-Nieswandt Allee (Parallelführung) – Altenessen Bf – Bäuminghausstr – Ellernstr – Altenessener Str – Zentrum

Die Premiumroute A stellt die wichtigste Verbindung aus dem Essener Norden (und damit auch aus dem angrenzenden Gelsenkirchen) in die Innenstadt dar. Sie bindet die Stadtteilzentren von Karnap, Altenessen-Nord und -Süd untereinander an.



- Premiumroute R2
 Premiumroute A
 Premiumroute E
- Premiumroute R3
 Premiumroute B
 Radschnellwege
- Premiumroute R4
 Premiumroute C
- Premiumroute R5
 Premiumroute D

Karte 18: Premiumrouten in Bezirk 5

Bezirk 6 - Zollverein

Stoppenberg – Schonnebeck – Katernberg

BESTANDSAUFNAHME

Mit der aktuellen Netzplanung sind die Stadtteile untereinander nicht ausreichend angebunden. Nach den 4D-Anforderungen muss das Netz direkt sein. Besonders in Schonnebeck führen die Haupttrouten aber nur um das Zentrum herum, jedoch nicht direkt ins Zentrum.

Ausgehend von Schonnebeck gibt es keine schnelle Verbindung nach Katernberg. In Richtung Süden fehlen Haupttrouten nach Kray und zum zukünftigen RS1. Bisher sind hier nur Ergänzungsrouten vorhanden.

Auch von Stoppenberg aus sind Haupttrouten in Richtung Süden erforderlich. Hier muss der zukünftige RS1 besser angebunden sein und eine Verbindung nach Frillendorf sollte auf dem Hauptnetz liegen. Außerdem fehlt eine direkte Achse zwischen Katernberg und Stoppenberg.

Mit Trassen für den Freizeitverkehr ist der Bezirk 6 schon gut versorgt. Der Zollvereinweg und der Nordsternweg können jedoch nicht wirklich als Beitrag zum Alltagsradnetz angesehen werden. Die Trassen sind nicht *direkt*, sondern führen im großen Bogen um Stadtteile herum. Es gibt nicht genug Auf- und Abfahrten, um die Trassen für den Alltagsverkehr zugänglich zu machen. Die Trassen verbinden also nicht effektiv Quell- und Zielorte. Zudem ist der Radverkehr nicht vom Fußverkehr getrennt und die Wege sind unbeleuchtet.

ERGEBNISSE

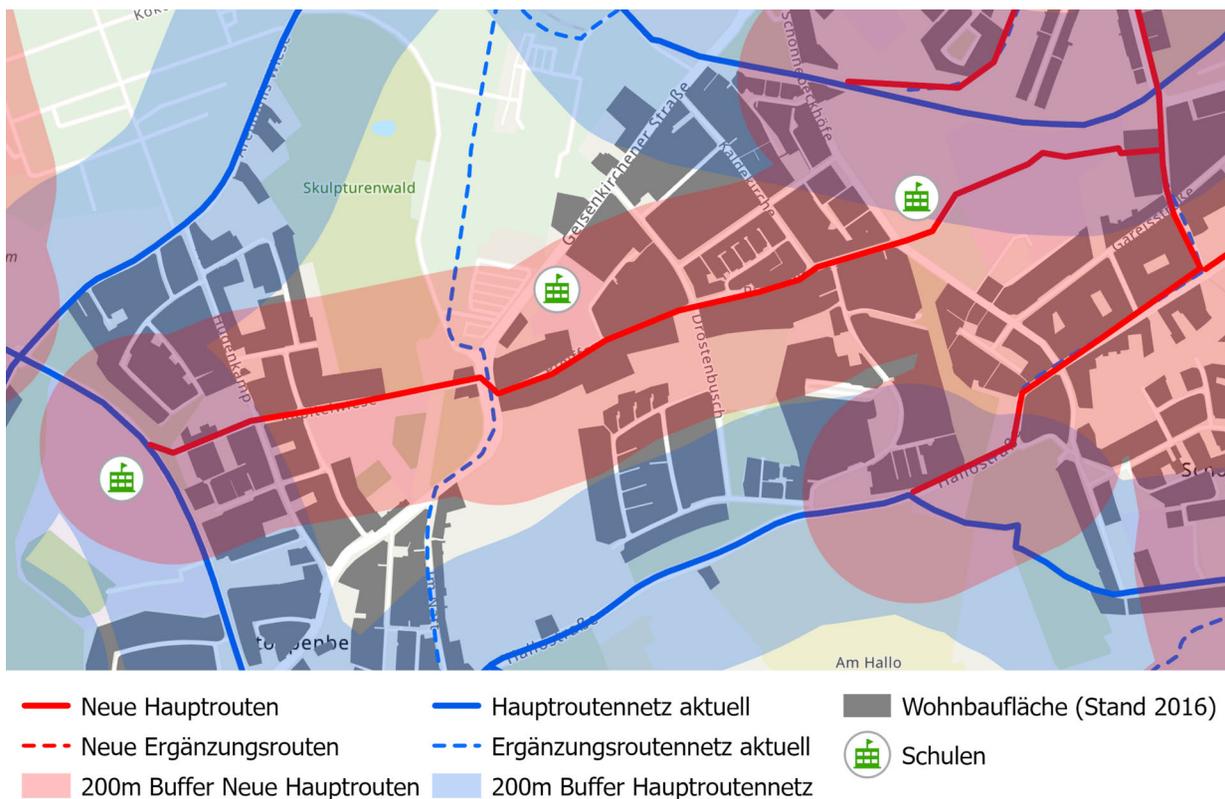


- Neue Haupttrouten
- Haupttroutennetz aktuell
- - - Neue Ergänzungsrouten
- - - Ergänzungsroutennetz aktuell

Karte 19: Erweitertes Netz in Bezirk 6

NEUE HAUPTROUTEN

In den Workshops für Bezirk 6 sind viele Bedarfe für neue Hauptrouten aufgekommen. Besonders hervorzuheben ist die neue Hauptroute, die über Kapitelwiese, Pfeifferstraße und Riegelweg führt. Durch diese Route werden die drei Schulen *Schulzentrum Stoppenberg*, *Gustav-Heinemann-Gesamtschule* und die *Realschule im Bezirk Zollverein* an Wohngebiete angebunden. Eine gut ausgebaute Hauptroute würde vielen Schülerinnen und Schülern hier einen sicheren Schulweg mit dem Rad ermöglichen. Zudem wird dadurch die Netzdichte so verbessert, dass das 200-Meter-Ziel für die umliegenden Wohngebiete erreicht wird. Die Route ist in Karte 20 zu sehen. Außerdem sind die erwähnten Schulen eingezeichnet und die Hauptrouten sind mit 200-Meter-Buffern versehen. Damit wird deutlich, dass die Route zur Erreichung des 200-Meter-Ziels notwendig ist, das bereits in Abschnitt 3.1 angesprochen wurde.



Karte 20: Beispielroute in Bezirk 6 (Kapitelwiese – Pfeifferstraße – Riegelweg)

Eine weitere neue Hauptroute führt von Schonnebeck über Huestraße, Langemarckstraße und Helfenbergweg in Richtung Zentrum. Die Route bindet nicht nur einige Wohngebiete an, sondern auch das Gewerbegebiet an der Langemarckstraße und die Geschäfte an der Kreuzung Ernestinenstraße/Langemarckstraße. Damit ist die Route besonders wichtig für Alltagswege zur Arbeit und zum Einkaufen.

Die Nord-Süd-Verbindung über Emscherstraße, Josef-Hoeren-Straße und Großwesterkamp befindet sich in der aktuellen Netzplanung auf dem Ergänzungsroutennetz. Mit der geplanten Brücke über die Köln-Mindener Bahnstrecke ist diese Strecke aber eine zentrale Verbindung aus Stoppenberg Richtung Norden und sollte daher zur Hauptroute hochgestuft werden. Zudem werden einige Wohngebiete und mit der Kokerei Zollverein ein touristisches Zentrum, sowie einige große Arbeitgeber wie RAG an das Premiumnetz angeschlossen.

PREMIUMROUTEN

■ **Premiumroute B****Schuir – Bredeneu – Innenstadt – Katernberg / Zollverein**

Gelsenkirchener Str. – Ottenkämperweg – Köln-Mindener Str. – Arendahls Wiese – Tuttmannstr. – Seumannstr. – Stoppenberger Str. – Am Freistein

Die Premiumroute B ist eine direkte Verbindung zwischen Katernberg, Zollverein, Stoppenberg und dem Zentrum. Diese Strecke ist bereits als Hauptroute ausgewiesen, braucht als wichtige Verbindungsachse aber eine bessere Infrastruktur.

■ **Premiumroute C****Haarzopf – Frohnhausen – Innenstadt – Stoppenberg – Schonnebeck**

Saatbruchstr. – Hallostr. – Schwanhildenstr. – Ernestinenstr. – Hangetal – Stoppenberger Str. – Am Freistein

Mit dieser Achse werden Schonnebeck und Stoppenberg an die Innenstadt angebunden. Die Strecke liegt zum großen Teil bereits auf dem Hauptroutennetz, aber die Anbindung an das Zentrum von Schonnebeck fehlt dort bislang gänzlich.

■ **Premiumroute R3****Altendorf – Frohnhausen – Holsterhausen – Rüttenscheid – Südviertel – Ruhrallee – Huttrop – Südostviertel – Stoppenberg – Altenessen – Borbeck**

Backwinkelstr. – Im Mühlenbruch – Barbarossaplatz – Schwanhildenstr. – Ernestinenstr.

Die Route R3 bindet mit dem Bahnhof Altenessen einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt und das Einkaufszentrum Südkarree an Wohngebiete in Stoppenberg an. Im Zentrum von Stoppenberg und an der Langemarckstraße befinden sich entlang der Route viele Geschäfte und Arbeitsplätze. Die Route ist also wichtig für Pendel- und Einkaufswege. In Richtung Süden führt der Ring zum geplanten RS1 und nach Frillendorf. Aus Altenessen kommend liegt die Route bis zum Barbarossaplatz bereits auf dem Hauptroutennetz. Die Ernestinenstraße ist derzeit noch Ergänzungsrouten.

■ **Premiumroute R4****Altenessen – Katernberg – Schonnebeck – Steele – Kray – Überrauch – Rellinghausen – Stadtwald – Bredeneu – Haarzopf 3,9 km (über Hauptroutennetz 4,4 km)**

Schwarze Str. – Am Schroerkotten – Bruchstr. – Josef-Hoeren-Str. – Distelbeckhof – Hanielstr. – Viktoriastr. – Meybuschhof – Ückendorfer Str. – Karl-Meyer-Str. – Saatbruchstr. – Huestr. – Matthias-Erzberger-Str. – Joachimstr.

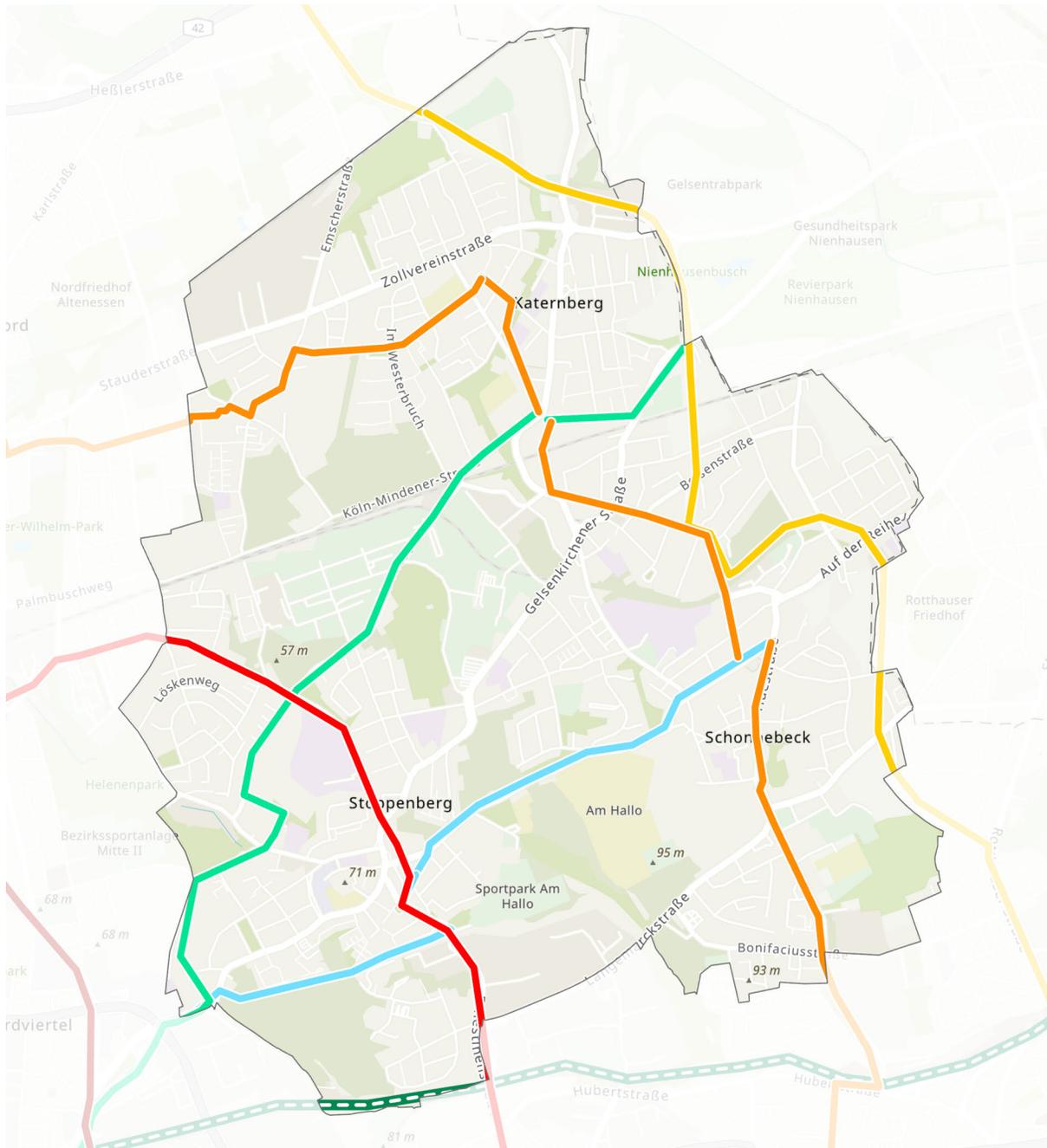
Im Norden verbindet der Ring R4 die Stadtteilzentren von Altenessen und Katernberg sowie die dazwischen liegenden Wohngebiete. In den Workshops wurde diese Strecke als Alternative zu der weiter südlich liegenden Hauptroute durch den Grünzug parallel zur Köln-Mindener-Straße vorgeschlagen. Die unbeleuchtete Strecke dort wird von vielen Radfahrer*innen als unsicher empfunden und ist tagsüber eher für den Freizeitverkehr geeignet. Im weiteren Verlauf führt die Route von Katernberg vorbei am Bahnhof Zollverein-Nord bis nach Schonnebeck und weiter Richtung Süden bis nach Kray. Da die Route viele Abzweigungen enthält, muss die Streckenführung durch entsprechende Infrastruktur deutlich gemacht werden. Teile der Route liegen auf dem Ergänzungsroutennetz, der größte Teil ist im aktuellen Netz aber noch nicht enthalten.

■ **Premiumroute R5**

Nord-Süd-Achse Karnap – Katernberg – Schonnebeck – Kray – Leithe – Freisenbruch – Burgaltendorf – Kupferdreh

Rhein-Herne-Kanal – Nordsternweg – Zollvereinweg – Rotthausener Str.

In Bezirk 6 führt der Ring R5 über den Nordsternweg und den Zollvereinweg. Diese Route ist hauptsächlich für den Freizeitverkehr relevant, aber auch für bezirksübergreifende Alltagswege, beispielsweise von Karnap zum RS1 oder nach Kray.



- Premiumroute R2 — Premiumroute R5 — Premiumroute D
- Premiumroute R3 — Premiumroute B — Premiumroute E
- Premiumroute R4 — Premiumroute C — Radschnellwege

Karte 21: Premiumrouten in Bezirk 6

Bezirk 7 - Steele / Kray

Steele – Kray – Freisenbruch – Horst – Leithe

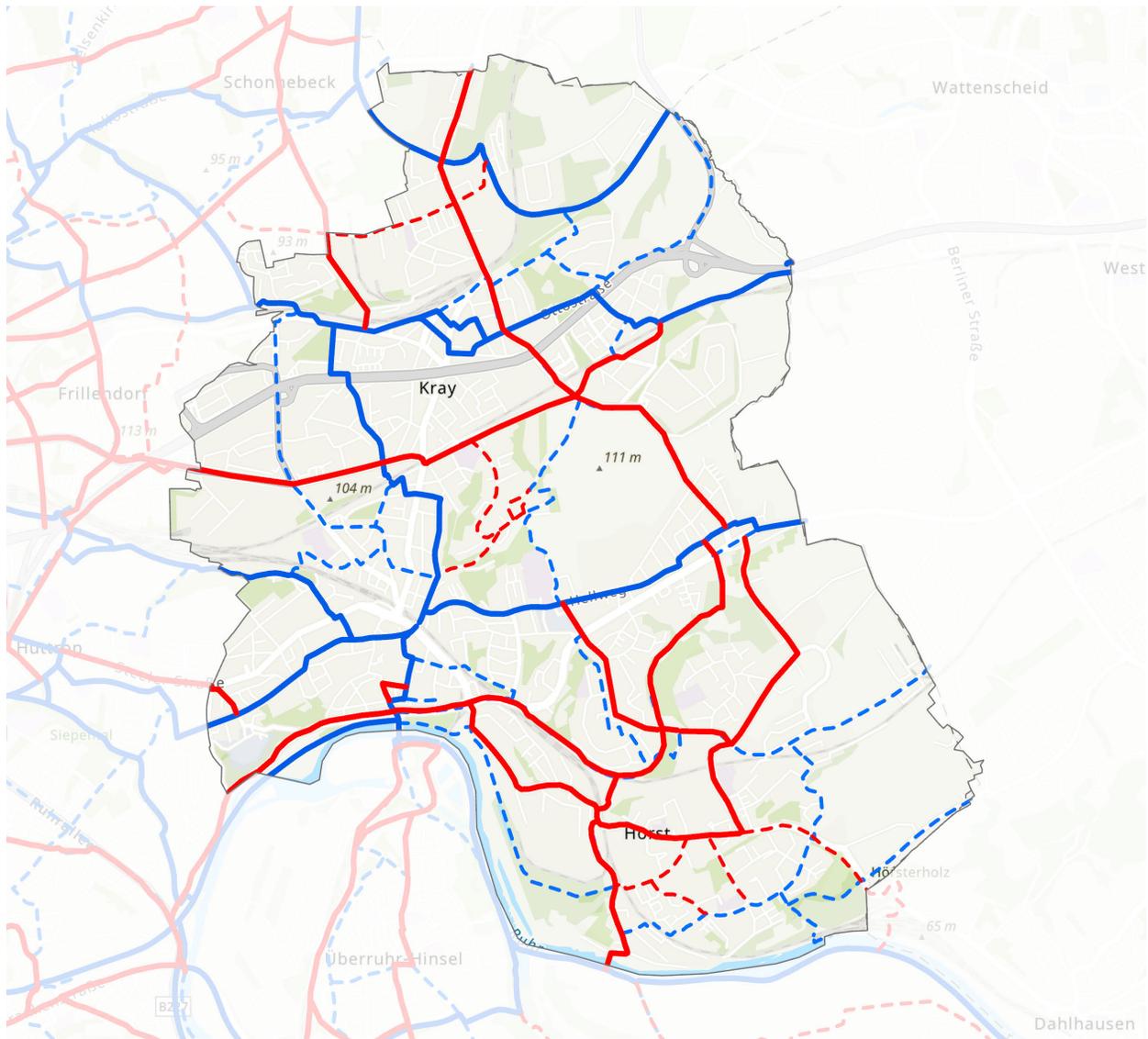
BESTANDSAUFNAHME

- Direkte und durchgehende Verbindungen sind auch in Bezirk 7 Mangelware. Die Anbindung an benachbarte Stadtteile und ins Zentrum ist schlecht, insbesondere in Kray, die A40 wirkt als massive Barriere. Wichtige Achsen wie die Kroyer Straße, Wattenscheider Str. und Am Zehnthof bieten keinerlei sichere Angebote für Radfahrende. Haupttrouten führen auch hier konsequent an Stadtteilzentren vorbei. Die Fahrradstraßenachse C etwa ist für Eingeweihte nutzbar, der Vorrang für Radfahrende auf der Fahrradstraße ist aber nicht realisiert und wichtige Ziele etwa des Einzelhandels sind darüber kaum erreichbar.
- In Steele wird die Hauptroute durch die Fußgängerzone dem Charakter einer Rad-Hauptroute nicht gerecht (ganz abgesehen von der mangelhaften Oberflächenqualität für Radfahrende). Insbesondere während des Weihnachtsmarktes ist diese Hauptroute schlicht nicht nutzbar. Die Haupttrouten zum Hellweg und hoch zum Laurentiusweg haben neben der topografischen Schwierigkeit der starken Steigung das Problem, dass auch hier schlecht ausgestaltete Fahrradstraßen alten Typs dem Vorrang des Radverkehrs nicht ausreichend Rechnung tragen und v.a. bergauf die Nutzbarkeit dieser Verbindungen stark schmälern.
- Der Mangel an durchgehend beleuchteten, sicheren Haupttrouten sind ein weiterer Minuspunkt: Die Radwege an der Ruhr etwa sind schlecht beleuchtet, auch die Fahrradstraßenachse C weist hier ihre Problemstellen auf.
- Die Fertigstellung des Radschnellwegs RS1 ist überfällig und wird sicherlich einen wichtigen Impuls für die Radverkehrsförderung im Essener Osten bedeuten, wie seinerzeit die Eröffnung der Grugatrasse und der Rheinischen Bahn im Westen. Für Alltagswege in den Stadtteilen fängt damit die Arbeit im Bezirk 7 aber erst an. Da mit der Fertigstellung des Radschnellwegs erst in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts zu rechnen ist, sollte schon heute mit dem Ausbau des Radwege-Netzes an Stadtstraßen begonnen werden.

Gefährliche bzw. nicht-fahrradfreundliche Kreuzungen und Einmündungen

- Kroyer Platte
- Wattenscheider Str. / Kroyer Straße
- Kreuzungen am Steeler S-Bahnhof
- Grenoble-Str / Bochumer Landstraße

ERGEBNISSE



- Neue Hauptrouten
- Hauptroutennetz aktuell
- - - Neue Ergänzungsrouten
- - - Ergänzungsroutennetz aktuell

Karte 22: Erweitertes Netz in Bezirk 7

NEUE HAUPTROUTEN

<p>Steele</p> <ul style="list-style-type: none"> > Am Deimelsberg (Steeler Str. bis Laurentiusweg) > Westfalenstr. 	<p>Leithe</p> <ul style="list-style-type: none"> > Rodenseelstr. 	<p>Freisenbruch</p> <ul style="list-style-type: none"> > Zweibachegge (Im Haferfeld bis Bochumer Landstr.) > Alleestr
<p>Horst</p> <ul style="list-style-type: none"> > Hengelerstr. > Bochumer Landstr (Hengelstr. bis Veltenbahntrasse) > Veltenbahntrasse 	<p>Kray</p> <ul style="list-style-type: none"> > Am Zehnthof > Wattenscheider Str. > Wendelinstr. 	

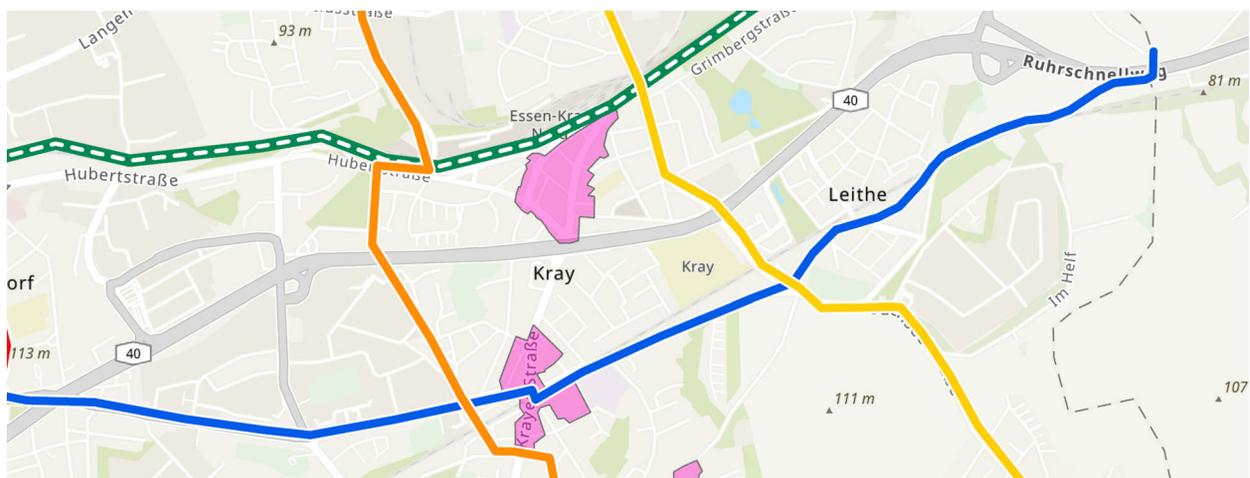
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sachsenring ➤ Dahlhauser Str. (Ruhrau bis Sachsenring) ➤ Horster Str. ➤ Ruhrau ➤ In der Lake (Horster Str. bis RS1) ➤ Schultenweg (Freisenbruchstr. bis Sachsenring) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rotthauer Str. ➤ Joachimstr
---	--

PREMIUMROUTEN

■ Premiumroute D

(Ober-)Frintrop – Bedingrade – Schönebeck – Altendorf – Innenstadt – Frillendorf – Kray-Süd – Leithe

Rathaus Essen – Alfredstraße – Engelbertstraße – Frillendorfer Straße – Am Zehnthof – Wattenscheider Straße – Am Wackenberg – Hellweg



— Premiumroute R3 — Premiumroute R5 — Premiumroute E — Radschnellwege Stadtteilzentren
— Premiumroute R4 — Premiumroute D — Premiumroute F — Grugatrasse

Karte 23: Beispielroute D in Bezirk 7

- Die Premium-Route schafft eine direkte Verbindung von der Stadtgrenze zu Bochum über Freisenbruch, Kray, Frillendorf bis in die Stadtmitte (Rathaus und Synagoge)

Die Route verläuft vom äußersten Westen Essens an der Stadtgrenze zu Oberhausen bis zum äußersten Osten an der Stadtgrenze zu Bochum/Wattenscheid. Sie verbindet im westlichen Teil Frintrop über Bedingrade, Schönebeck und Altendorf mit der Innenstadt und im östlichen Teil Leithe über Kray-Süd und Frillendorf mit der Innenstadt. Vom Knotenpunkt am Berthold-Beitz-Boulevard bis zum Rathaus verläuft sie parallel zum R2 bzw. R1.

■ Premiumroute F

Innenstadt – Südostviertel – Huttrop – Steele – Freisenbruch (Neue Mitte)

Steeler Straße – Laurentiusweg – Graffweg – Kaiser-Otto-Platz – Nottebaumskamp – Hellweg – Im Haferfeld – Renzelweg – Bochumer Landstraße – Wattenscheider Hellweg

Die Route führt vom Osten der Stadt von der „Neuen Mitte“ in Freisenbruch an der Bochumer Landstr. über Steele, Huttrop, Südostviertel bis zur Innenstadt.

■ Premiumroute R4

Haarzopf – Bredeney – Stadtwald – Rellinghausen – Überrauch – Steele – Kray – Schonnebeck – Katernberg

Verlauf Ost: Langenberger Str. – Kurt-Schumacher-Brücke – Grendtor – Hünninghausenweg – Dreiringstr. – Kaiser-Wilhelm-Str. – Humannstr. – Isinger Tor – Nottebaumskamp – Lohmühlental – Lohdiekweg – Zum Oberhof – Steeler Pfad – Pramenweg – Eckenbergstr. – Vierhandbank – Huberstr. – Joachimstr. – Matthias-Erzberger-Str. – Huestraße – Saatbruchstr.

Verkehrsring, der Verbindungen zwischen den weiter vom Stadtkern entfernten Stadtteilen schafft. Im südlichen Teil verbindet die Route Haarzopf über Bredeney, Stadtwald und Rellinghausen mit Überrauch. Im Osten werden die Zentren in Überrauch mit denen von Steele, Kray, Schonnebeck und Katernberg verbunden. Im Norden führt die Route von Katernberg über Altenessen-Zentrum, Vogelheim, nach Bergeborbeck und Borbeck. Ganz im Westen wird über Bedingrade und Frintrop die Verbindung nach Oberhausen geschaffen.

■ Premiumroute R5

Haarzopf – Kettwig – Werden – Fischlaken – Kupferdreh – Burgaltendorf – Horst – Freisenbruch – Leithe – Kray – Schonnebeck – Katernberg – Emscher/Rhein-Herne-Kanal – Dellwig – Frintrop

Nord-Süd-Achse (Ost): Schonnebeck – Huestraße – Matthias-Erzberger-Str. – Joachimstraße – Huberstr. – Vierhandbank – Eckenbergstr. – Pramenweg – Steeler Pfad – Zum Oberhof – Lohdiekweg – Lohmühlental – Nottebaumskamp – Isinger Tor – Humannstr. – Kaiser-Wilhelm-Str. – Dreiringstr. – Hünninghausenweg – Grendtor – Kurt-Schumacher-Brücke – Langenberger Str.

Verkehrsring, der Verbindungen zwischen den Stadtteilzentren am geographischen Rand des Stadtgebietes schafft. Im Westen stellt er die Verbindung vom südlichen Teil Haarzopfs am Flugplatz Essen/Mühlheim bis nach Kettwig dar. Im Süden wird durch ihn eine Verbindung zwischen Kettwig, Werden, Fischlaken, Kupferdreh bis nach Burgaltendorf geschaffen. Im Osten werden von Burgaltendorf aus nach Norden Horst, Freisenbruch, Leithe, Kray, Schonnebeck, Katernberg bis zur Emscher hin zueinander

angebunden. Im Norden führt die Route entlang des Rhein-Herne-Kanals bis zur Grenze nach Bottrop-Ebel in Dellwig. Im Nordwesten verbindet sie den Rhein-Herne-Kanal über Dellwig-Zentrum mit Frintrop.

■ Premiumroute RS1

Die Fertigstellung des Radschnellwegs RS1 ist überfällig und wird sicherlich einen wichtigen Impuls für die Entwicklung des Radverkehrs im Essener Osten bedeuten, wie seinerzeit die Eröffnung der Grugatrasse und der Rheinischen Bahn im Westen. Der kreuzungsfreie Anschluss an das Essener Zentrum sowie nach Gelsenkirchen und Bochum kann einen massiven Push für die Fahrradnutzung und damit die Erreichung der Essener Mobilitäts- und Klimaschutzziele bedeuten.



- Premiumroute R3
- Premiumroute R4
- Premiumroute R5
- Premiumroute D
- Premiumroute E
- Premiumroute F
- - - Radschnellwege

Karte 24: Premiumrouten in Bezirk 7

Bezirk 8 - Essen-Ruhrhalbinsel

Heisingen – Kupferdreh – Byfang – Überrauch-Hinsel – Überrauch-Holthausen – Burgaltendorf

BESTANDSAUFNAHME

Der Bezirk 8 hatte in der letzten Erhebung der Stadt Essen zum Mobilitätsverhalten stadtweit den geringsten Radverkehrsanteil und damit das größte „Ausbaupotential“ für den Umstieg auf das Rad im Alltagsverkehr.

Mögliche Ursachen hierfür:

- die hügelige Topografie („beschwerlichere“ Fahrt ohne E-Antrieb)
- die Lage am Stadtrand mit vergleichsweise weiteren Entfernungen zur Innenstadt
- höherer Lebensstandard, der die Anschaffung eigener PKWs erleichtert, aber auch die von hochwertigen Pedelecs
- die mangelnde Infrastruktur für Radverkehr

Strecken des Rad-Haupttroutennetzes finden sich entlang

- der Ruhr / des Baldeneysees
- der Wuppertaler Straße
- des Deilbachs Richtung Nierenhof
- der Heisinger Straße (in Fortsetzung Petzelsberg und Baderweg)
- der Marie-Juchacz-Straße (in Verlängerung Mönkhoffstr. / Wichtelta)

Damit sind die Ortsteile von Burgaltendorf, Kupferdreh und Byfang nur am Rande über die Strecken entlang der Ruhr über kombinierte Rad-/Gehwege an das Haupttroutennetz angeschlossen. Diese haben den Nachteil, dass diese

- eher auf den Freizeitverkehr abzielen
- mitunter hochwassergefährdet sind
- aufgrund fehlender Beleuchtung in Stunden ohne Tageslicht nur eingeschränkt für die Alltagsnutzung tauglich sind

Überrauch-Hinsel und -Holthausen sind darüber hinaus ergänzend über die Achse Marie-Juchacz-Straße angebunden. Der gemeinsame Rad-/Gehweg neben der Marie-Juchacz-Straße ist zwar vom MIV getrennt geführt, erfüllt aber auf Grund seiner geringen Breite nicht die Mindestanforderungen an eine Strecke des Haupttrouten-Netzes.

Lediglich für Heisingen sind im Hinblick auf die Nutzung durch den Alltags-Radverkehr relevantere Strecken definiert. Davon erfüllt allerdings bislang lediglich die Strecke an der Wuppertaler Straße weitgehend die Anforderungen an eine Strecke des Haupttroutennetzes – wenn die Stadtwerke nicht gerade eine Baustelle eingerichtet haben.

Insgesamt existiert im Bezirk 8 nach wie vor wenig eigene Radinfrastruktur. Verbesserungen durch Markierungen von Radfahrstreifen hat es im Laufe der Jahrzehnte bislang nur an wenigen Stellen gegeben:

- auf der Überrauchstraße (die Markierungen münden an mehreren Engstellen aber unvermittelt auf den Straßenraum mit dem damit einhergehenden Gefährdungspotential)
- an der Wuppertaler Straße vor der Kampmannbrücke

- bergauf am oberen Ende der Straße „Petzelsberg“

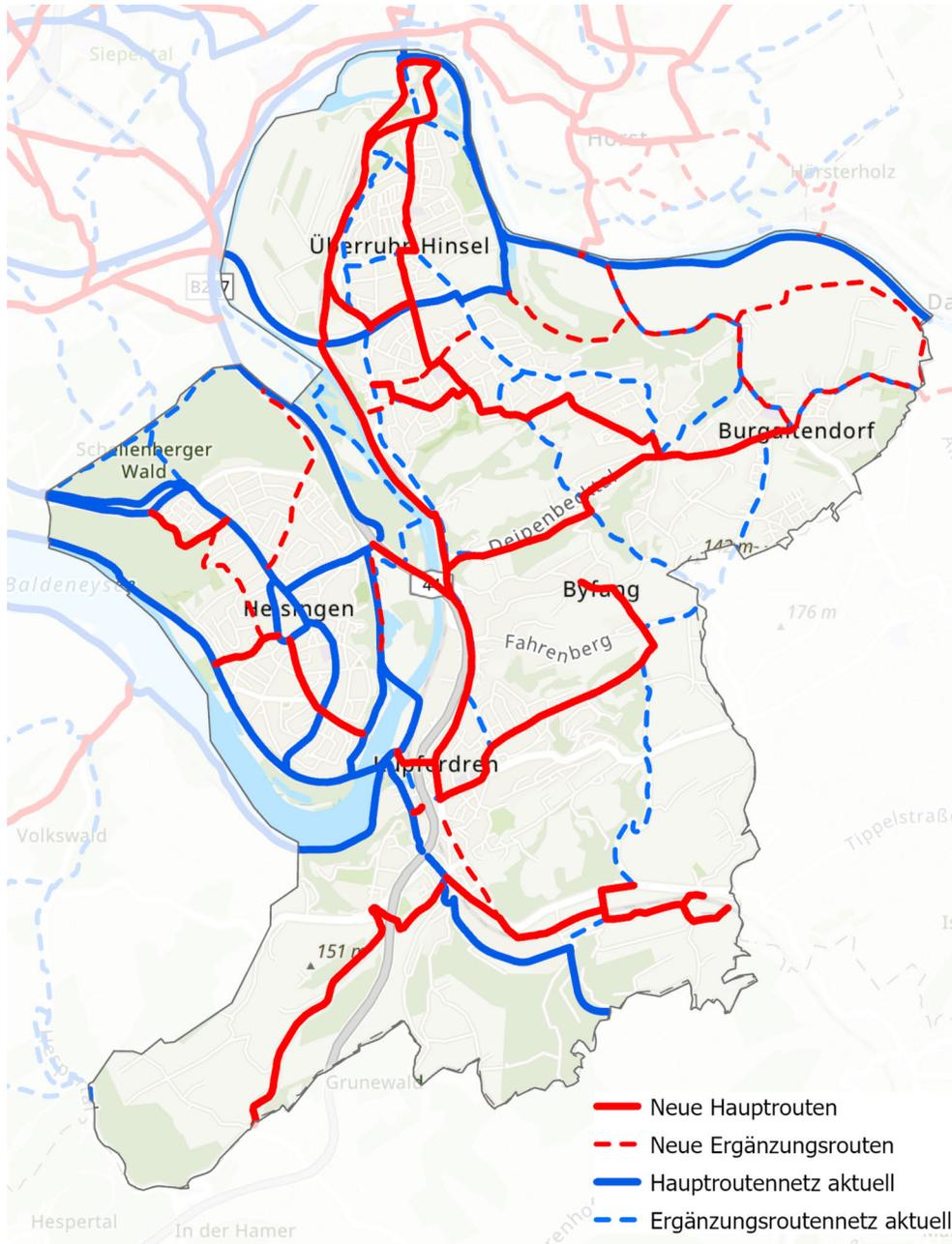
Insgesamt bestehen noch große Lücken im Haupttroutennetz. Der Differenz zum Anspruch der ERA, dass die Stränge der Haupttrouten in Radwege-Netzen maximal 400 m voneinander entfernt liegen sollten und 90% der Einwohner*innen einer Stadt innerhalb von 200 m Zugang zum Radhauptnetz haben müssen, ist im Bezirk 8 besonders augenfällig. Die Lücken resultieren einerseits daraus, dass die wichtigen Hauptstraßen (insbesondere Langenberger Str., Kupferdreher Str., längere Abschnitte der Überraehrstr., Alte Hauptstraße, Heisinger Str.), die oft aufgrund der Topografie auf der Ruhrhalbinsel weitgehend alternativlos sind, nicht als Teil des Haupttroutennetzes definiert sind bzw. weitgehend keine eigene Radverkehrs-Infrastruktur bieten.

Beispiele für gefährliche bzw. nicht-fahrradfreundliche Kreuzungen und Einmündungen sind:

- Überraehrstr. / Langenberger Str.
- Nierenhofer Str. / Autobahnabfahrt Ecke Dilldorfschule
- Langenberger Str.

In Vorbereitung ist – nach einem Vorlauf von mehreren Jahrzehnten – jetzt der Lückenschluss an der Ruhr zwischen Kampmannbrücke und dem Bahnübergang am Holthuser Tal. (Die limitierenden Breiten an den engsten Stellen sowie die den örtlichen Gegebenheiten insgesamt geschuldete geringe Breite lassen befürchten, dass bei dem erhofften Andrang diese auch für Fußverkehr vorgesehene Strecke schnell an ihre Kapazitätsgrenzen stößt.) Zudem ist auch für diese Strecke zu erwarten, dass diese im Schwerpunkt durch den Freizeitverkehr genutzt wird.

ERGEBNISSE



Karte 25: Erweitertes Netz in Bezirk 8

NEUE HAUPTROUTEN

Bedarfe für weitere Haupttroutenstrecken, die für Verbesserungen des Alltags-Radverkehrs erforderlich sind, wurden im Rahmen des Mapathons wegen der hügeligen Topografie und der Limitierungen durch die Bestandsbebauung überwiegend entlang bestehender Straßenführungen gesehen:

- entlang der steigungsarmen Langenberger Straße (in Verlängerung Kupferdreher Straße) von Steele bis nach Kupferdreh; Verbindung zur Hauptroute an der Kampmannbrücke über die Poststraße; Verbindung zur Hauptroute an der Prinz-Friedrich-Straße/Phönixhütte über den Bereich Marktplatz Kupferdreh / Busbahnhof
- entlang der Überrastraße zwischen der Langenberger Straße und Schulte-Hinsel-Str.
- von Burgaltendorf Burgruine entlang der Alten Hauptstraße / Mölleneystraße / Überrastraße bis zur 180-Grad-Kurve (Bereich „Ruhrblick“), danach über eine Querverbindung Anschluss an die Ergänzungsrouten-Strecke auf dem Dellmannsweg, Aufwertung der Strecke von dort Richtung Schaffelhofer Weg zu einer Hauptroute – beispielsweise für die Nutzung dortiger Einkaufsmöglichkeiten oder zur Weiterfahrt Richtung S-Bahnhof Holthausen oder zum Gymnasium Essen-Überra (im Vergleich zur Strecke über die Überrastraße geringere Steigung / weniger MIV / kürzere Strecke); Fortsetzung über den Hinseler Hof bis Schulte-Hinsel-Straße/Überrastr. zum Anschluss an die für dort vorgeschlagene neue Haupttrouten-Strecke
- vom neuen Kreisel in Burgaltendorf über das Deipenbecktal / Deipenbecke
- (Aufwertung der bestehenden Strecke des Ergänzungsrouten-Netzes zur Hauptroute)
- Byfang (Kirche) über Düschenhofer Wald / Byfanger Straße nach Kupferdreh
- Ergänzung eines neu zu schaffenden Radweges parallel zur Nierenhofer Straße zwischen Dilldorfer Straße und Eisenhammerweg (eine Wegeführung ab der Zufahrt zur „Kulturlandschaft Deilbachtal“ ist bereits Bestandteil eines gültigen Bebauungsplans aus den 1980er Jahren, die parallele Führung der Haupttroutenstrecke über die Straße Deilbachtal ist oft durch starken LKW-Verkehr geprägt und erfordert je nach Ziel relevante Umwege)
- Uhlenstraße zwischen dem oberen Ende an der Heisinger Straße und über die Rehstraße wieder zur Heisinger Straße (quasi gleiche Streckenlänge – zudem kann man die Fahrt in den südwestlichen Teil Heisingens dann auch abseits der Heisinger Straße fortsetzen)
- Bahnhofstraße zwischen Malmedystraße und Lanfermannfähre (Lückenschluss)
- Lelei (Lückenschluss / auf dem unteren Abschnitt kürzere Strecke nach Kupferdreh im Vergleich zur bestehenden definierten Haupttrouten-Strecke über den Baderweg – und damit relevanter für den Alltags-Radverkehr)

PREMIUMROUTEN

■ **Premiumroute E****Burgaltendorf – Überruhr – Holthausen – Bergerhausen – Stadtmitte**

Wuppertaler Str. – Konrad-Adenauer-Brücke – Marie-Juchacz-Str. –

[Verzweigung 1] Langenberger Str. – Kupferdreher Str.

[Verzweigung 2] Langenberger Str. – Klapperstr. – Eskenshof – Schaffelhofer Weg – Römlingsweg – Dellmannsweg – über eine Querverbindung zur 180-Grad-Kurve Überruhrstr. (Bereich „Ruhrblick“) – Mölleneystraße – Alte Hauptstraße – Burgaltendorf Burgruine

Verbindung des Bezirks 8 mit der Stadtmitte und weiteren Zielen über den Radverkehrsknoten an der Zornigen Ameise in Rellinghausen mit den Stadtteilzentren des Bezirk 8.

- Überruhr-Holthausen (über Marie-Juchacz-Straße und Langenberger Str.)
- Burgaltendorf (Klapperstr, Eskenshof, Römlingweg, Dellmannsweg, Überruhrstraße)
- sowie Kupferdreh (Langenberger Str.)

■ **Premiumroute G****Innenstadt – Südviertel – Rüttenscheid – Stadtwald – Heisingen – Kupferdreh**

Heisinger Str. – Schangstr. – Baderweg – Lelei – Stauseebogen – Kampmannbrücke – Kupferdreh Busbahnhof

Die Route dient dazu, Kupferdreh (über die ehem. Eisenbahnbrücke, Lelei und Baderweg) mit dem Stadtteilzentrum Heisingens zu verbinden. Vom Zentrum Heisingens verläuft sie entlang der Heisinger Str. nach Stadtwald, wo sie weiter ins Stadtzentrum führt oder auf die Route R4 (Richtung Bredeney oder Rellinghausen) trifft.

■ **Premiumroute R4****Haarzopf – Bredeney – Stadtwald – Rellinghausen – Überruhr – Steele – Kray – Schonnebeck – Katernberg**

Marie-Juchacz-Str. – Langenberger Str. – Kurt-Schumacher-Brücke

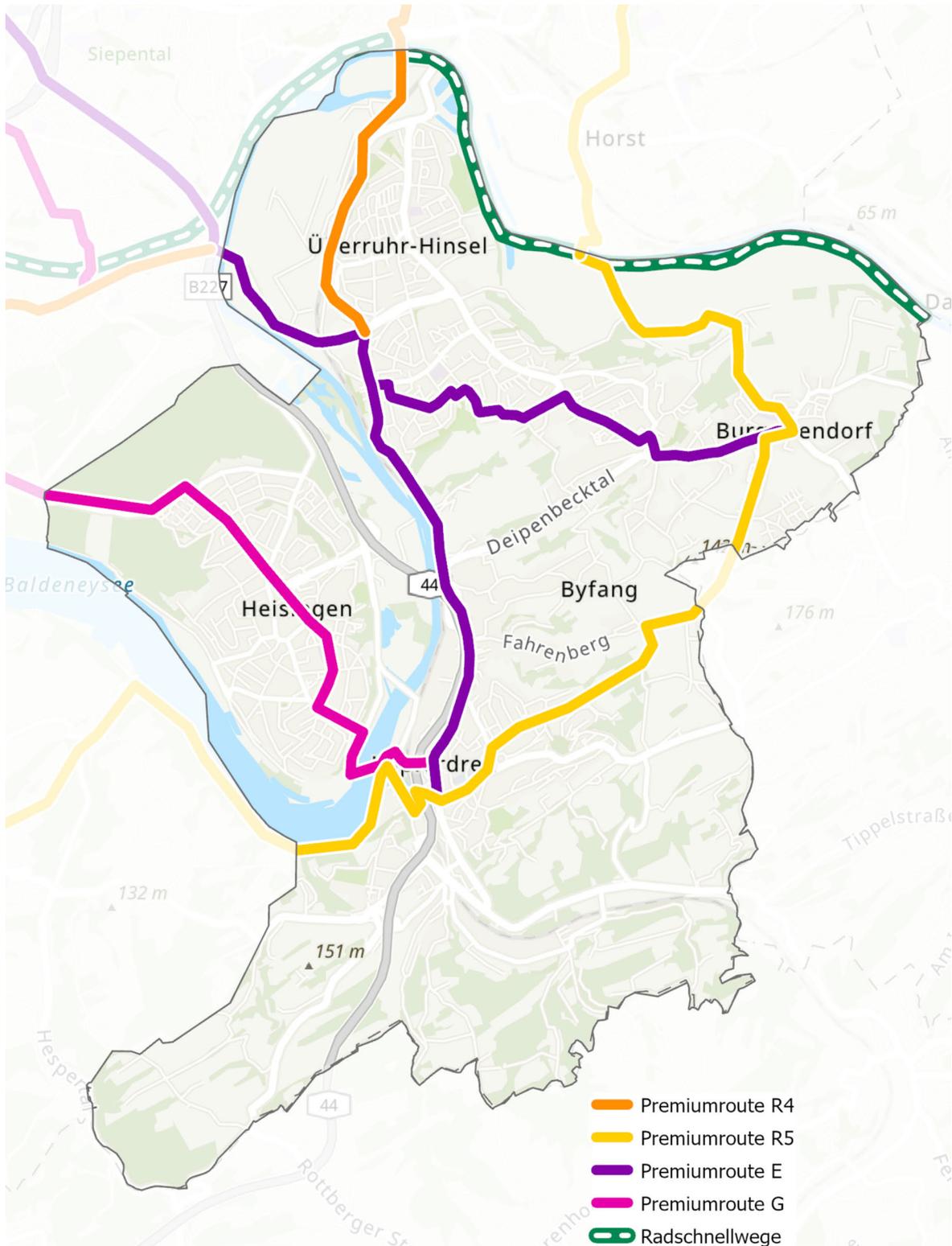
Sie ist Teil der ringförmigen Route R4, die von Überruhr in Richtung Westen über Rellinghausen, Stadtwald, Bredeney bis nach Haarzopf und in Richtung Norden über Steele, Kray, Schonnebeck bis nach Katernberg führt.

Im Bezirk 8 ist dies die direkteste Verbindung Richtung Steele im Norden (über Langenberger Str.) und Rellinghausen im Westen (parallel zur Route E).

■ **Premiumroute R5****Haarzopf – Kettwig – Werden – Fischlaken – Kupferdreh – Burgaltendorf – Horst – Freisenbruch – Leithe – Kray – Schonnebeck – Katernberg – Emscher /Rhein-Herne-Kanal – Dellwig – Frintrop**

Hardenbergufer – Prinz-Friedrich-Str. – Bahnstr. – Byfanger Str. – Düschenhofer Wald – Kleinheide – Kohlenstr.

Sie ist Teil der äußersten Ringroute R5. Im Bezirk 8 führt sie in Richtung Westen entlang des Baldeneysees bis in den Bezirk 9 und führt dann über Fischlaken nach Werden und Kettwig. Kupferdreh verbindet sie über die Byfanger Str., Kleinheide und Kohlenstr. direkt mit Burgaltendorf. Von dort geht es über die Holteyer Str. bis zur Ruhr und über die Horster Ruhrbrücke nach Horst.



Karte 26: Premiumrouten in Bezirk 8

Bezirk 9 - Werden / Kettwig / Bredeney

Bredeney – Schuir – Werden – Fischlaken – Heidhausen – Kettwig

BESTANDSAUFNAHME

Die einzige Verbindung zwischen Kettwig und Werden führt über den Ruhrtalradweg. Dieser ist für den Alltagsverkehr nicht geeignet. Der Belag ist in schlechtem Zustand, es fehlt an Beleuchtung und aufgrund der geringen Breite und der Beliebtheit bei Freizeitradler*innen ist dieser, gerade am Wochenende, oft zu voll. Um dem zu begegnen, sollten die Ruhrtalstr. und die Laupendahler Landstr. für den Radverkehr ausgebaut werden.

Zentrales Problem in Kettwig ist, dass Radwege im ganzen Kettwiger Norden (Kettwig auf der Höhe) sowie dessen Anschluss an die Meisenburgstraße fehlen. Es ist wichtig, dabei auf der Höhe bleiben zu können und nicht erst runter ins Tal fahren zu müssen.

Vom Stausee und Zentrum gibt es zudem keine Infrastruktur, um an den Radweg an der Meisenburger Str. in Richtung Bredeney anzuschließen.

Von Bredeney aus in Richtung Rüttenscheid gibt es weder auf der Alfredstr. noch auf der Bredeneyer Str. eine Radinfrastruktur. Zwischen Hatzper Str. und Frankenstr. weist die Meisenburger Str. große Lücken in der Radinfrastruktur auf. Insbesondere zur Erschließung der Schulen (Grashof, Goethe, Meisenburg) sollten diese Lücken geschlossen werden.

Abseits des Ruhrtalradweges gibt es im Zentrum von Werden keine Radinfrastruktur. Das ist unvorteilhaft für Schüler, Touristen und Alltagsradler*innen, die dort die Schulen und Geschäfte erreichen möchten.

Auf dem Weg nach Heidhausen gibt es ebenfalls keinerlei Radinfrastruktur, weder auf der Strecke entlang der B224 noch auf alternativen Routen durch benachbarte (Wohn-)Gebiete.

Die Verbindung von Werden mit der Regattastrecke am ETUF bzw. dem Seaside Beach Baldeney und damit dem nördlichen Seezugang ist ebenfalls unzureichend. Die Führung über die Gustav-Heinemann-Brücke, entlang des Ufers neben der B224, sowie teilweise entlang der Freiherr-vom-Stein-Str. entsprechen keinerlei Infrastrukturstandards, beinhalten viele Gefahrenstellen und sind nicht mal für den Freizeit- und damit erst recht nicht für die Förderung des Alltagsverkehrs geeignet.

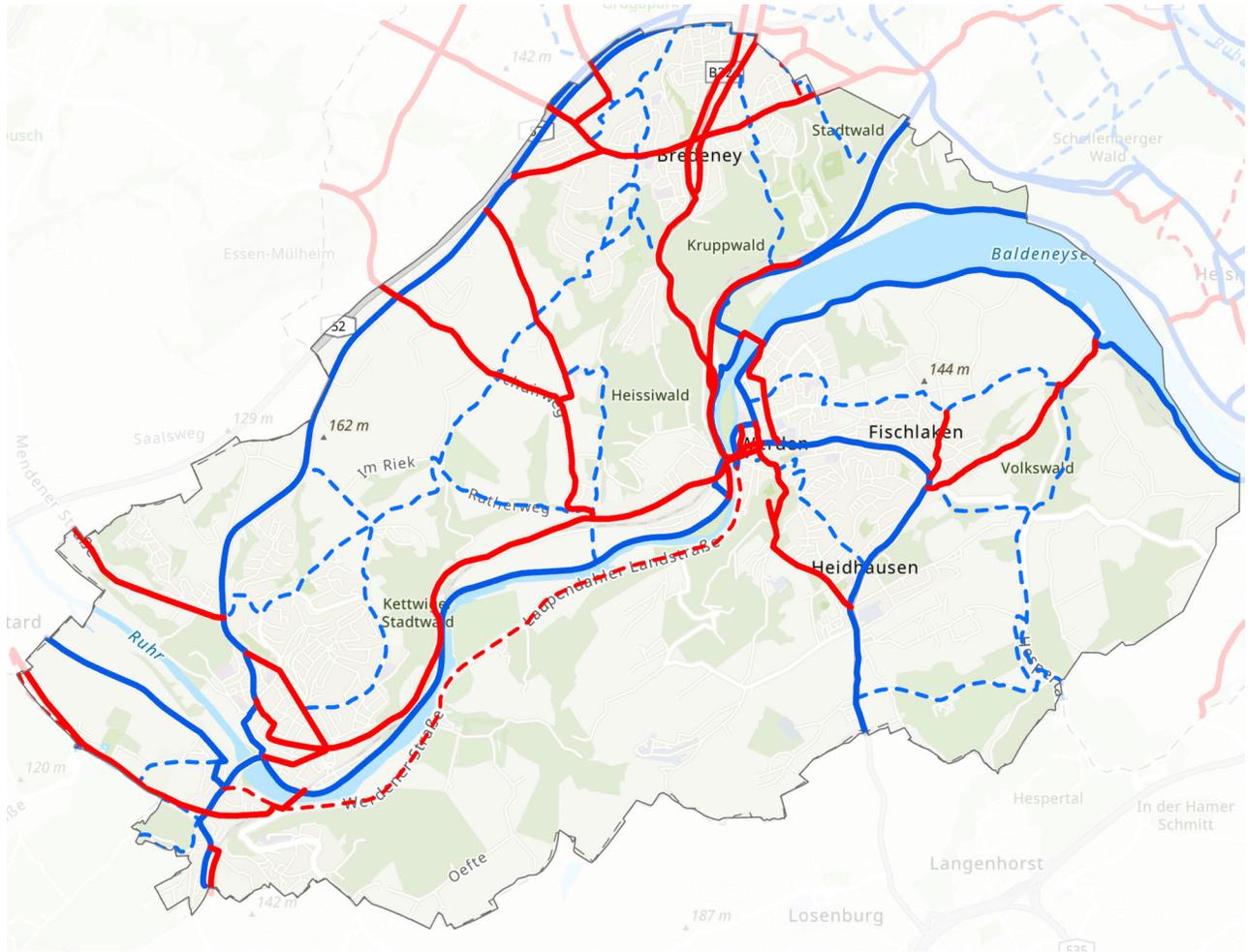
Der Baldeneysee ist für viele Essener*innen ein bedeutendes Naherholungsziel. Die Stadt will den Seezugang in den kommenden Jahren deutlich aufwerten. Im Bereich der Regattatribüne finden die für Essener Verhältnisse großen Wassersportveranstaltungen statt. Hier sitzt außerdem einer der größten Essener Sportvereine, sowie weitere sportliche Ausbildungszentren, die insbesondere Kinder- und Jugendliche ansprechen.

Daher muss auch die Lerchenstr. besser für den Radverkehr ausgebaut werden, da sie als Verbindung des Baldeneysees mit den nördlicheren Stadtteilen die geringste Steigung aufweist und aufgrund ihrer Breite ausreichend Raum für Radinfrastruktur böte.

Durch Schuir gibt es praktisch keine explizite Radinfrastruktur. Hier sollte mindestens eine Verbindung zwischen Meisenburgstr. und Ruhrtalstr. mit Radinfrastruktur ausgestattet werden.

Kreuzungen sind in Bezirk 9 generell überhaupt nicht fahrradfreundlich gestaltet, explizit erwähnt seien die Kreuzungen rund um die Gustav-Heinemann-Brücke. Außerdem fehlt es an Beleuchtung entlang der Haupttrouten.

ERGEBNISSE



- Neue Hauptrouten
- Hauptroutennetz aktuell
- - - Neue Ergänzungsrouten
- - - Ergänzungsroutennetz aktuell

Karte 27: Erweitertes Netz in Bezirk 9

NEUE HAUPTROUTEN

Kettwig <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ringstraße (zwischen Promenadenweg und Ruhrtalstr.) ➤ Ruhrtalstraße (komplett) ➤ Graf-Zeppelin-Str. ➤ Hauptstr. (ab Schulstr. bis Ruhrtalstr.) ➤ August-Thyssen-Str. ➤ Mendener Str. 	Werden <ul style="list-style-type: none"> ➤ Abteistr. ➤ Brückstr. ➤ Heckstr. (Brückstr. bis Joseph-Breuer-Str.) ➤ Körholzstr. / Grafenstr. ➤ Propsteistr. ➤ Forstmannstr (Propsteistr. bis Rondell) ➤ Ludgerusstr. ➤ Neukircher Mühle (Ludgerusstr. bis Hardenbergufer) ➤ Wehrüberquerung ➤ Klemensborn ➤ Barkhovenallee ➤ Pastorsberg
--	---

Fischlaken <ul style="list-style-type: none"> ➤ Fischlaker Str. ➤ Scheppener Weg ➤ Pörtingsiepen (auf Straße von Scheppener Weg bis Maastraße , und bis Hardenbergufer neben Straße) 	Bredene <ul style="list-style-type: none"> ➤ Alfredstr. ➤ Meisenburgstr. ➤ Frankenstr. ➤ Hatzper Str. ➤ Theodor-Althoff-Str. ➤ Freiherr-vom-Stein-Str. (Bredeneyer Str. bis ETUF) ➤ Bredeneyer Str. 	Schuir <ul style="list-style-type: none"> ➤ Lilientalstraße/Schuirweg ➤ Wallneyer Straße
---	---	---

PREMIUMROUTEN

■ **Premiumroute A****Heidhausen – Werden – Bredene – Rüttenscheid – Innenstadt**

Heidhauser Str. – Velberter Str. – Brückstr. – Abteistr. – Bredeneyer Str. – Zeunerstr. – Alfredstr.

Als Teil der Nord-Süd-Achse verbindet sie entlang der B224 auf dem kürzesten Weg Heidhausen über Werden und Bredene mit Rüttenscheid, sowie im weiteren Verlauf mit der Stadtmitte und anderen Stadteilen im Norden.

■ **Premiumroute B****Schuir – Bredene – Margarethenhöhe – Rüttenscheid**

Meisenburgstraße – Norbertstraße – Messeplatz

Die Premiumroute B verbindet den mittleren Südwesten mit dem Nordosten. In Bezirk 9 führt sie zum einen über die Meisenburger Str. und die Norbertstr. bis nach Rüttenscheid, zum anderen über die Norbertstr. und die Sommerburgstr. Richtung Margarethenhöhe. Die Kreuzung des Schuirwegs mit der Meisenburger Str. ist der Knotenpunkt zur Route R5, die von dort weiter nach Kettwig in den äußersten Südwesten von Essen reicht.

■ Premiumroute G

Innenstadt – Südviertel – Rüttenscheid – Stadtwald – Promenade Baldeneysee – Werden

Lerchenstraße – Freiherr-vom-Stein-Str. -

Die Route dient dazu Werden und die Promenade am Baldeneysee mit den Stadtteilen im Südosten zu verbinden. Wenn das Essener Zentrum bzw. der Norden das Ziel ist, ist dies Route, im Vergleich zur Route A, zwar länger aber dafür weniger steil und damit grundsätzlich radfahrerfreundlicher.

■ Premiumroute R4

Haarzopf – Bredeney – Stadtwald – Rellinghausen – Überruhr – Steele – Kray – Schonnebeck – Katernberg

Hatzper Str. – Meisenburgstr – Bredeneyer Kreuz – Frankenstraße

Sie ist Teil der ringförmigen Route R4, die von Überruhr in Richtung Westen über Rellinghausen, Stadtwald, Bredeney bis nach Haarzopf und in Richtung Norden über Steele, Kray, Schonnebeck bis nach Katernberg führt.

Im Bezirk 9 ist dies die direkteste Verbindung Richtung Haarzopf im Westen und Stadtwald/Rellinghausen im Osten.

■ Premiumroute R5

Haarzopf – Kettwig – Werden – Fischlaken – Kupferdreh

Verlauf Süd: Lilienthalstr. – Meisenburgstr. – Graf-Zeppelin-Str. – Ruhrtalstr. – Abteistr. – Brückstr. – Velberter Str. – Heidhauser Str. – Scheppener Weg – Pörtingsiepen – Hardenbergufer

Im Südwesten stellt die Premiumroute R5 die Verbindung vom südlichen Teil Haarzopfs am Flugplatz Essen/Mühlheim bis in den Bezirk 9 nach Kettwig dar. Über die Graf-Zeppelin-Str. und die Meisenburgstr. verlaufend verknüpft die R5, zusammen mit der Premiumroute B, so direkt wie möglich und verhältnismäßig steigungsarm den Stadtteil Kettwig auch mit Bredeney und im Folgenden mit Rüttenscheid. Im Süden führt die Premiumroute R5 von Kettwig, Werden und Fischlaken bis nach Kupferdreh.

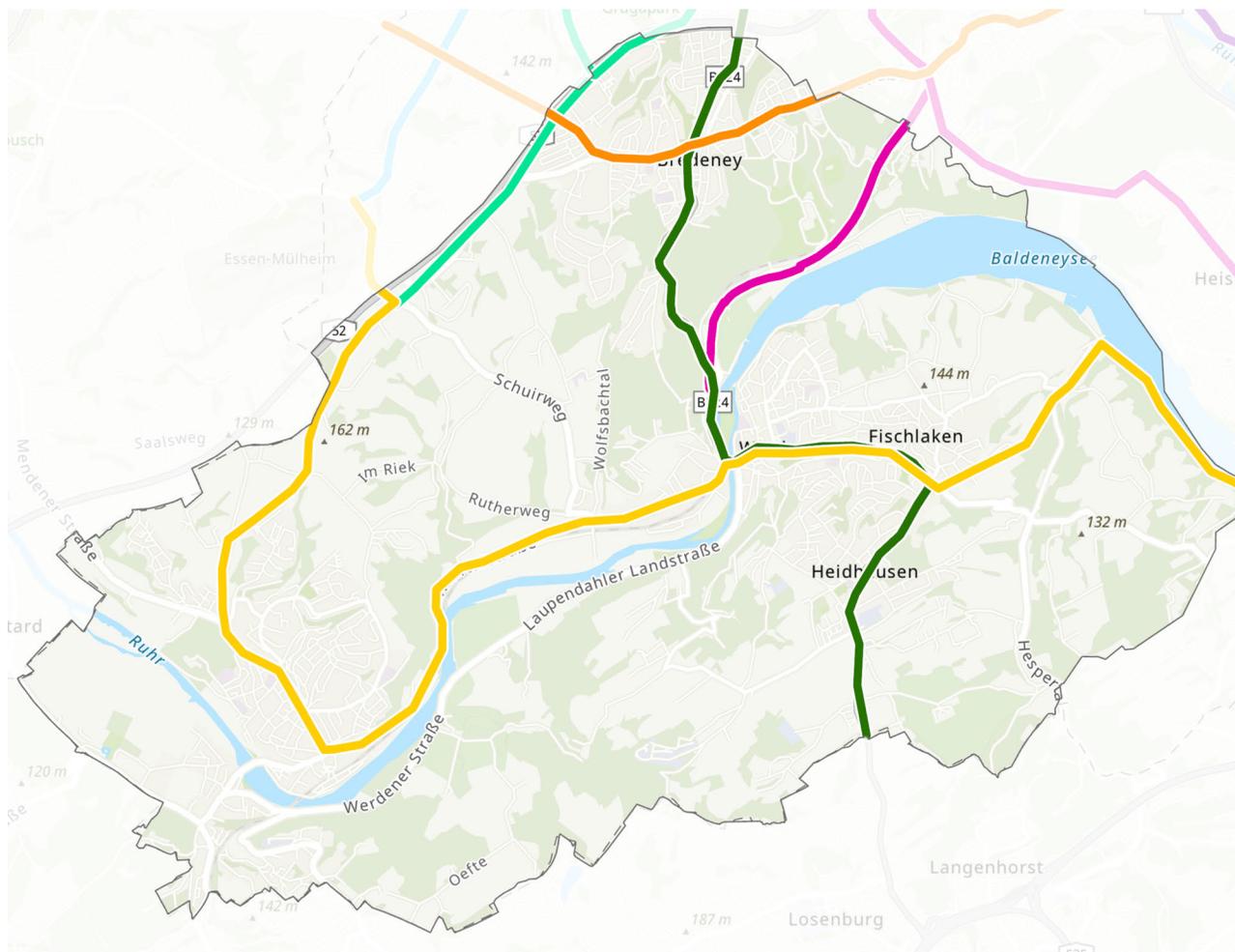
Argumente:

Für den nord-westlichen Teil der Strecke:

- Ist die einzige direkte Verbindung zwischen Kettwig und der Stadtmitte
- Wichtige Strecke für den Pendelverkehr, der durch den Südwesten über Essen hinaus- bzw. hereinführt (z.B. von/aus Ratingen)
- Schließt Schuir an Bredeney an und damit an weitere geplante Premiumrouten
- Voraussetzung für eine vom Autoverkehr baulich getrennte Radinfrastruktur entlang der Meisenburgstraße ist größtenteils schon vorhanden
- Steigungsärmere Strecke als über Werden/B224

Für den süd-östlichen Teil der Strecke:

- Ruhrtalstraße zwischen Kettwig und Werden ist als Alltagsroute besser geeignet als der Leinpfad, z.B. hinsichtlich der Beleuchtung und Schnelligkeit; außerdem können so weitere Wohngebiete eingebunden werden.



- Premiumroute R4
- Premiumroute A
- Premiumroute C
- Premiumroute G
- Premiumroute R5
- Premiumroute B
- Premiumroute E

Karte 28: Premiumrouten in Bezirk 9

4. AUSBLICK

Im abschließenden Kapitel möchten wir eine Einordnung und unsere Einschätzung zur Priorisierung der Mapathon-Ergebnisse im Hinblick auf die Beschlüsse zum RadEntscheid Essen geben.

PRIORITÄTEN FÜR DIE NÄCHSTEN JAHRE

Die erarbeiteten Ergebnisse des Mapathon-Projekts sind als Ergänzung zu den Forderungen des Bürger*innenbegehrens aus dem Jahr 2020 zu sehen, die der Rat der Stadt Essen im August 2020 mit großer Mehrheit der Stimmen von CDU, SPD, Grünen, Linken u. a. beschlossen und zu Zielen der Stadt Essen gemacht hat.

Die bisherige Radwegenetzplanung ist 30 Jahre alt und trägt den aktuellen Klimaschutz- und Mobilitätszielsetzungen der Stadt Essen nicht mehr ausreichend Rechnung. In Essen besteht ein großer Bedarf und damit ein entsprechendes Potential für die Erweiterung und Verbesserung des Fahrrad-Haupt- und Ergänzungsroutennetzes. Bei der letzten Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Essen (2019) gaben die meisten befragten Essener*innen an, der größte Bedarf zur Verbesserung des Radverkehrs bestehe bei der Trennung vom Autoverkehr (34%) sowie dem Ausbau des Radwegenetzes (27%).

Neueste Forschungsergebnisse belegen, dass ein schneller Ausbau eines leistungsfähigen, qualitativ hochwertigen und sicheren Radwege-Netzes dazu geeignet ist, einen wesentlichen Beitrag zu den Zielen einer klimafreundlichen Mobilität zu leisten.

Die Ergebnisse des Mapathon liefern konkrete Vorschläge, um die Anforderungen des ERA-Standards zu erfüllen, dass 90% der Einwohner*innen einer Stadt innerhalb von 200m Zugang zum Haupttroutennetz haben müssen, und das innerörtliche Haupttroutennetz 70% der Alltagskilometer abdecken muss (ERA 2010, Kap. 1.2.4, Tab. 2, S.10). Das erarbeitete Wunschnetz liefert damit eine Grundlage für ein leistungsfähiges, alltagstaugliches Radwegenetz in Essen, das den Zielen des 4x25%-Modal-Split-Ziels der Stadt Essen, des im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (NRW) definierten Ziels von 25% Radverkehrsanteil sowie den Zielsetzungen des Klima-Aktionsplans (SECAP) der Stadt Essen Rechnung trägt.

Entscheidend ist allerdings, dass sowohl die bestehenden Haupt- und Ergänzungsrouten als auch neu definierte Strecken gemäß dem RadEntscheid-Standard, mindestens aber gemäß dem gültigen ERA-Standard – und damit qualitativ hochwertig und sicher – ausgebaut werden (Rat der Stadt Essen 2020). Die vorgeschlagenen Premiumrouten sollten dabei priorisiert realisiert und in 4D-Qualität errichtet werden – also dicht, direkt, durchgängig, durchgehend beleuchtet.

Wir – das Mapathon-Team des RadEntscheid Essen – würden es somit sehr begrüßen, wenn die Vorschläge aufgegriffen werden und in konkreten wesentlichen Verbesserungen für den Radverkehr resultieren, um einen wichtigen Beitrag u. a. zur Begrenzung des Klimawandels zu leisten.

LITERATURVERZEICHNIS

- [1] Stadt Essen, „Handlungskonzept Modal Split 2035,“ 2019. [Online]. <https://velocityruhr.net/wp-content/uploads/2019/07/190703-Handlungskonzept-Mobilitaet-Stadt-Essen-1.pdf>.
- [2] Stadt Essen, „RIS, Niederschrift Nr.50, Sitzung des Rates der Stadt, Anlage B, S. 38,“ 26. 08. 2020. [Online]. https://ris.essen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZT3n9wdUhFGXkF5v504uplG6cEcDhWHdgJ8pjkw02lmt/Oeffentliche_Niederschrift_Rat_der_Stadt_Essen_26.08.2020.pdf. [Zugriff am 17. 12. 2022].
- [3] FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA),“ 2010. [Online]. <https://www.lra-ebe.de/dox/media.aspx?data=VYVm1SOjJ2pz0%2BX5DzMS1vku7jerVvLUagMhJrQ62YG1l0wEGpXEQqBwFRcclxLMyskTtmYJfJZEvCZ%2BP14Fxl2aA%2FFi7U75VKguIOeiPHZol2mNfoXuw%3D%3D>. [Zugriff am 17. 12. 2022].
- [4] ADFC, „Dossier: ADFC-Mapathon,“ [Online]. <https://www.adfc.de/dossier/adfc-mapathon>. [Zugriff am 17. 12. 2022].
- [5] ADFC Mainz, „Mapathon Mainz,“ [Online]. <http://mapathon.adfc-mainz.de/>. [Zugriff am 17. 12. 2022].
- [6] ADFC Mainz, „Mentimeter "wichtigste Mapathon-Routen",“ [Online]. <https://www.menti.com/dfyazk46va>. [Zugriff am 17. 12. 2022].
- [7] Bezirksamt Eimsbüttel - Fachamt Management des öffentlichen Raumes, „Über das Verfahren - Online-Dialog Bezirksroutennetz Eimsbüttel,“ [Online]. <https://bezirksrouten-eimsbuettel.beteiligung.hamburg/#/projectinfo>. [Zugriff am 17. 12. 2022].
- [8] Stadtwerkstatt Hamburg, „Mobilitätsforum Eimsbüttel,“ [Online]. <https://www.youtube.com/watch?v=zych70tv3Js>. [Zugriff am 17. 12. 2022].
- [9] M. Szell, S. Mimar, T. Perlman, G. Ghoshal und R. Sinatra, „Growing urban bicycle networks,“ 26 April 2022. [Online]. <https://www.nature.com/articles/s41598-022-10783-y>.
- [10] Land NRW, „Pressemitteilung Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz,“ 4. 11. 2021. [Online]. <https://www.land.nrw/pressemitteilung/meilenstein-fuer-besseren-rad-und-fussverkehr-nordrhein-westfalen-landtag>. [Zugriff am 17. 12. 2022].
- [11] FGSV, „E Klima 2022 - Steckbriefe,“ [Online]. <https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022-steckbriefe>. [Zugriff am 17. 12. 2022].
- [12] Dutch Cycling Embassy, „Dutch Cycling Vision,“ 2018. [Online]. https://dutchcycling.nl/wp-content/uploads/2022/05/Dutch_Cycling_Vision_GER.pdf. [Zugriff am 17. 12. 2022].
- [13] Stadt Essen, „Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Essen 2019,“ Juni 2019b. [Online].

https://media.essen.de/media/wwwessende/aemter/61/dokumente_7/verkehrsthemen/haushaltsbefragung/20190702_HHB_Essen_Kurzbericht.pdf. [Zugriff am 17. 12. 2022].

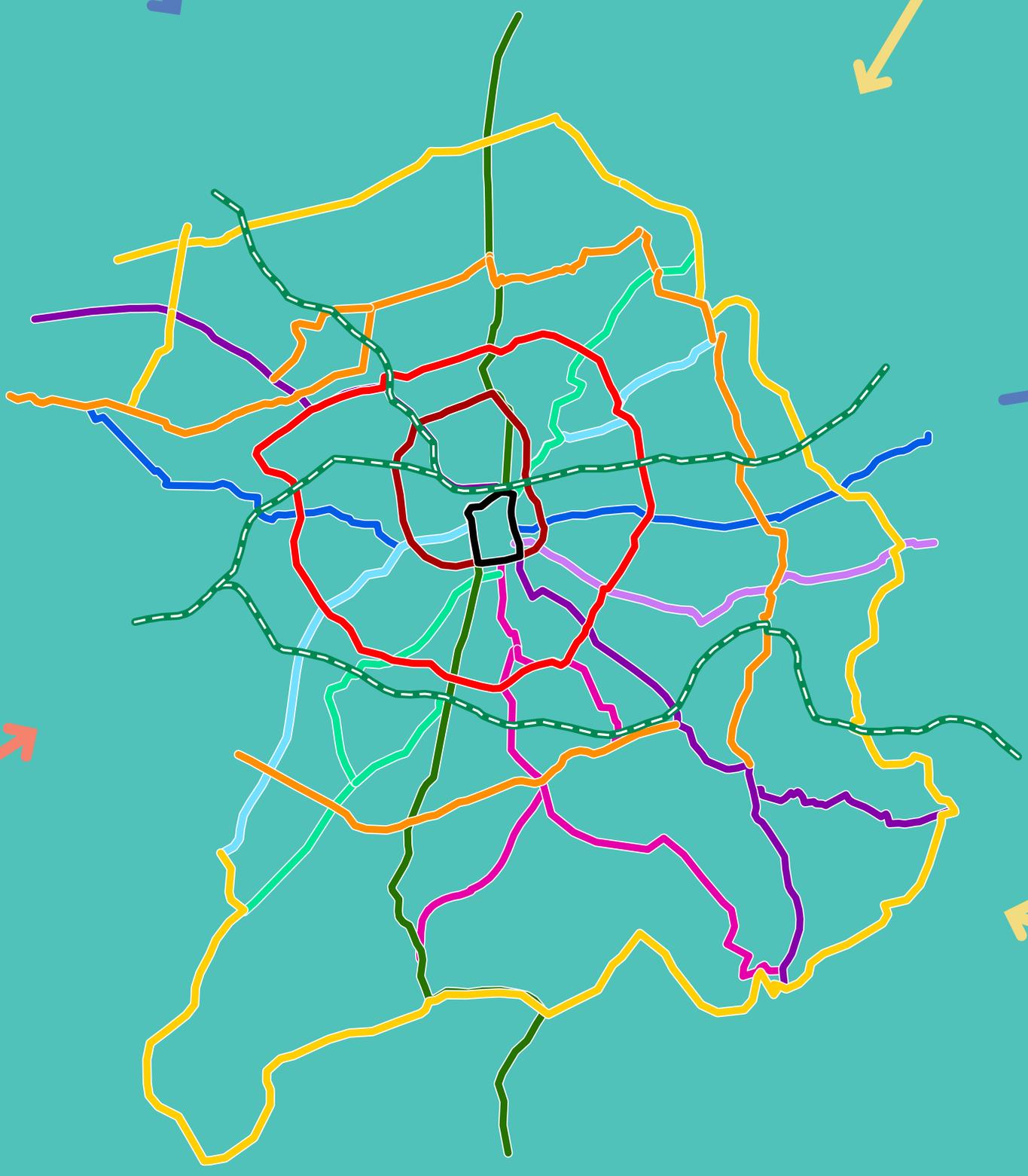
- [14] Stadt Essen, „SECAP - Aktionsplan Klima,“ 2020. [Online].
<https://www.essen.de/leben/umwelt/klima/klimaschutz/secap.de.html>. [Zugriff am 17. 12. 2020].

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Das Mapathon - Kernteam	2
Abbildung 2: Neue Haupt- und Ergänzungs- sowie Premiumrouten.....	4
Abbildung 3: Prozessschritte im Mapathon.....	5
Abbildung 4: Bestimmung der Ziel- und Quellpunkte (hier am Bsp. Bezirk 3)	6
Abbildung 5: Bestimmung der Luftlinien (hier am Bsp. Bezirk 3)	7
Abbildung 6: Abgleich der Luftlinien mit Haupt- und Ergänzungsrouten	8
Abbildung 7: Zeitplan für die Umsetzung des Mapathons.....	10
Abbildung 8: Legende zur Umap Karte (Stand 2021).....	11
Abbildung 9: Online-Workshop auf Bezirksebene.....	12
Abbildung 10: Präsenz-Workshop auf Bezirksebene	12
Abbildung 11: Screenshot von dem stadtweiten Mapathon-Workshop.....	13
Abbildung 12: Darstellung des Premiumroutennetzes als "U-Bahn-Karte"	26
Abbildung 13: Visualisierung der Holsterhauser Straße	44
Abbildung 14: Visualisierung der Mülheimer Straße	45

Karten

Karte 1: 200 m-Buffer um bestehende Hauptrouten.....	16
Karte 2: Plan vs. Infra-struktur	17
Karte 3: Erweitertes Netz	18
Karte 4: Premiumroutennetz	20
Karte 5: Premiumrouten vs. aktuelle Hauptrouten.....	27
Karte 6: Radius von 5 km um die Innenstadt	29
Karte 7: Erweitertes Netz in Bezirk 1	30
Karte 8: Premiumrouten in Bezirk 1	34
Karte 9: Erweitertes Netz in Bezirk 2	36
Karte 10: Beispielroute R4 in Bezirk 2	37
Karte 11 Premiumrouten in Bezirk 2.....	39
Karte 12: Erweitertes Netz in Bezirk 3.....	41
Karte 13: Premiumrouten in Bezirk 3.....	46
Karte 14: Erweitertes Netz in Bezirk 4.....	49
Karte 15: Premiumrouten in Bezirk 4.....	51
Karte 16: Erweitertes Netz in Bezirk 5.....	53
Karte 17: Beispielroute R4 in Bezirk 5	55
Karte 18: Premiumrouten in Bezirk 5.....	56
Karte 19: Erweitertes Netz in Bezirk 6.....	58
Karte 20: Beispielroute in Bezirk 6 (Kapitelwiese – Pfeifferstraße – Riegelweg).....	59
Karte 21: Premiumrouten in Bezirk 6.....	61
Karte 22: Erweitertes Netz in Bezirk 7.....	63
Karte 23: Beispielroute D in Bezirk 7	64
Karte 24: Premiumrouten in Bezirk 7.....	66
Karte 25: Erweitertes Netz in Bezirk 8.....	69
Karte 26: Premiumrouten in Bezirk 8.....	72
Karte 27: Erweitertes Netz in Bezirk 9.....	74
Karte 28: Premiumrouten in Bezirk 9.....	77



www.radentscheid-essen.de

