



# MOBILITÄT FÜR ALLE – ABER SICHER!

Die Unterzeichnenden beantragen, folgende Frage zum Bürger\*innenentscheid zu stellen:

**„Sind Sie dafür, dass der Ratsbeschluss vom 25.03.2026 zu den verkehrspolitischen Leitlinien (Vorlagennummer 0404/2026/CDU/SPD) aufgehoben wird?“**

## Darlegung der Situation

Mit Sitzung am 25.03.2026 hat der Rat der Stadt Essen neue verkehrspolitische Leitlinien beschlossen. Diese dienen als verbindlicher Handlungsrahmen für Planung, Bau, Betrieb und Steuerung der Mobilität aller Verkehrsarten in Essen. Der Beschluss sieht vor: „Verkehrsmittel (...) nicht gegeneinander auszuspielen, und dass ab sofort der Ist-Zustand der Straßen und Wege die Basis für weitere Planungen darstellt.“

## Begründung

Die neuen „Leitlinien“ bedeuten eine deutliche Änderung der künftigen Verkehrsplanung. Im Folgenden einige wesentliche Aspekte, warum die Aufhebung des Beschlusses angestrebt wird: **„Die folgenden Leitlinien treten anstelle der dort [im RadEntscheid-Beschluss] beschlossenen Ziele und ersetzen die quantitativen und qualitativen Vorgaben.“** Gemeint ist, dass die messbaren Ziele des RadEntscheids (z. B. durchgängiges Radverkehrsnetz, sichere Radwege an Hauptstraßen, Umgestaltung von Kreuzungen, Einrichtung von Fahrradstraßen, Ausbau von Radstellplätzen) ersatzlos aufgegeben werden oder gar das Gegenteil vorgegeben wird. Es fehlt damit die verbindliche Zusage, bis 2030 das durchgängige und sichere Radwege-Netz zu vollenden, das die Stadt Essen den Bürger\*innen seit 1996 in Aussicht stellt.

## Das Ziel 2035 für den Modal Split 4 x 25 % muss bleiben

„Künftig wird das Erreichen eines 75%igen Anteils für den Umweltverbund (...) in einem Zielkorridor bis zum Jahr 2045 angestrebt, wobei Mitfahrer und Car-Sharing künftig in den Umweltverbund einbezogen werden.“ Das Ziel wird damit um 10 Jahre verschoben. Die Abkehr vom 4x25 %-Ziel bedeutet eine Abkehr vom Ziel gleichberechtigter Möglichkeiten auch für Rad- und Fußverkehr sowie Bus & Bahn. Auto-Beifahrer als Teil des Umweltverbundes zu zählen, ist fern jeglicher fachlicher Standards.

## Veränderung muss möglich bleiben

„Gesetzlich vorgesehene Spielräume sind so zu nutzen, dass Eingriffe in andere Verkehrsarten bestmöglich vermieden werden.“ Wenn der jetzige Zustand für alle Verkehrsarten erhalten bleiben muss, sind Veränderungen unmöglich und die Sicherheit für Radfahrende, Zufußgehende und Schulkinder kann nicht verbessert werden.

## Direkte Radverbindungen müssen möglich bleiben

„Die Führung von Radrouten ist möglichst nicht über Hauptverkehrsstraßen zu planen.“ Was eine alternative Wegführung bedeutet, wird im Beschluss am Beispiel Rüttscheider Straße deutlich: *„Eine leistungsstarke Radverkehrsführung parallel zur Rüttscheider Straße (vorzugsweise via Baumstraße, Witteringstraße, Brigittastraße, Paulinenstraße, Rosastraße, Von-Einem-Straße, Müller-Breslau-Straße und Wittenbergstraße (...) zu entwickeln“.*

Die vorgeschlagene Alternative bedeutet einen deutlichen Umweg. Zudem hat der Rat zeitgleich dem „leistungsstärkeren“ und geschützten Radweg an der Wittenbergstraße – einer Hauptverkehrsstraße – eine Absage erteilt.

## Sichere Radwege an Hauptverkehrsstraßen müssen bleiben

„Dabei sollen insbesondere Varianten erarbeitet werden, bei denen die bestehenden [...] Betonleitwände entfallen oder durch alternative, verkehrsflussfreund-

lichere und temporär einsetzbare Lösungen ersetzt werden können.“ Hiermit würde ein sicheres Angebot eines Zweirichtungsrads im Bernetunnel ohne gleichwertige Alternative entfernt. Dass der Kfz-Verkehr durch die aktuelle Lösung tatsächlich über Gebühr beeinträchtigt ist, wird nicht belegt.

## Ein leistungsfähiger ÖPNV muss das Ziel bleiben

Im ÖPNV sieht der Beschluss *„vorrangig punktuelle Beschleunigungsmaßnahmen“ [vor und] (...) Angebotserweiterungen und Taktverdichtungen werden entsprechend nachweisbarer Bedarfe und in einem ausgewogenen Verhältnis zum zusätzlichen Zuschussbedarf zielgerichtet vorgesehen.“*

Genauso wie beim Radverkehr ist es im ÖPNV erforderlich, das Angebot systematisch zu verbessern, um mehr Nutzer\*innen zu gewinnen. Statt Bedarfe nachzuweisen, sind Potentiale für eine künftige Nutzung zu ermitteln. Was ein ausgewogenes Verhältnis sein soll, wird nicht definiert.

## Sicheres, angenehmes Zufußgehen muss das Ziel bleiben

Es fehlen Maßnahmen zur Stärkung und für verbesserte Sicherheit des Fußverkehrs.

### Kostenschätzung Verwaltung Stadt Essen:

„Es entstehen Kosten in Höhe von 0,00 €. Es geht hier nicht um ein neues Arbeitsprogramm, was (wie 2020) gewünscht wird, sondern lediglich um die Aufhebung des Leitlinienantrages von CDU/SPD.“

**Der RadEntscheid merkt an:** Die Stadt Essen kann für die Modernisierung von Straßen auch Bundes- und Landesmittel nutzen, wenn Maßnahmen für Rad- und Fußverkehr umgesetzt werden.

**Vertretungsberechtigte:** Corrie Mathiak, Anke Wiedemann & Roman Ebener

**Kontakt:** RadEntscheid Essen, info@radentscheid-essen.de

## Unterschriftenliste – für alle wahlberechtigten EU-Bürger\*innen ab 16 Jahren mit Erstwohnsitz Essen

Nr.	Name, Vorname	geboren am	Straße, Hausnummer	PLZ	Stadt	Datum	Unterschrift	bitte freihalten
1				45	Essen			
2				45	Essen			
3				45	Essen			
4				45	Essen			
5				45	Essen			
6				45	Essen			
7				45	Essen			
8				45	Essen			

Damit Ihre Stimme zählt, muss die Unterschriften-Zeile vollständig und leserlich ausgefüllt sein. Bitte füllen Sie alle Felder aus, Unterführungszeichen (\*) bei gleichen Inhalten werden nicht anerkannt.

Bitte senden Sie die Original-Unterschriftenlisten bis 20. Juli 2026 an Initiative für Nachhaltigkeit e.V., RadEntscheid Essen c/o Fachgeschäft für Stadtwandel, Gemarkenstraße 72, 45147 Essen

**Datenschutzhinweis:** Die erhobenen personenbezogenen Daten dürfen nur zur Durchführung dieses Bürgerbegehrens verarbeitet und genutzt werden. Sie sind unverzüglich zu vernichten, wenn sie für das Verfahren nicht mehr benötigt werden.