

STADT  
ESSEN

# Flächenmangel und Mobilität am Beispiel der Stadt Essen

Impulsvortrag zum Netzwerk Nachwuchskräfte  
Städtebau, Frankfurt 06.06.2024



# Historie

- Rasante Entwicklung der ursprünglich ländlichen Region zwischen Lippe und Ruhr durch Steinkohlebergbau und Schwerindustrie
- Verschmelzen vieler Kommunen zu einem großen Agglomerationsraum
- Mit Dortmund gemeinsam größte Stadt in zentraler Lage im Agglomerationsraum Ruhrgebiet
- Seit dem Rückgang des Bergbaus und seiner Folgeindustrie große Aufgabe des Strukturwandels
- Entwicklung Metropolregion Ruhrgebiet mit dem Zentrum Essen

# Auswirkungen

- Hoher Flächenverbrauch durch rasch wachsende Gewerbe- und Wohnbedarfe
- Schon früh Zersiedelungsentwicklungen, die zur Gründung des Siedlungsverbandes Ruhrgebiet (des heutigen Regionalverbands Ruhr) führten
- Bereits frühzeitig Flächenvorhaltepolitik für Verkehrsflächen (z.B. A42), gliedernde Grünflächen (Grünzüge A bis E)
- Vorantreiben gemeinsamer Verkehrsprojekte wie einer Stadtbahn Ruhrgebiet

# Notwendige Handlungsansätze

- Eingrenzung von Flächeninanspruchnahmen (z.B. Hochhaus-Siedlungen, Projekte zum flächensparenden Bauen, Aufbereitung aufgelassener Gewerbe- und Industrieflächen für Nachnutzungen etc.)
- Massiver Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (z.B. Autobahnen und Bundesstraßen)
- Gründung Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zur Bündelung der Entwicklung des SPNV

# Handlungsansätze in Essen

- Die durch das enge räumliche Zusammenwachsen Essener Stadtteile „gebaute Stadt“ braucht ein Umdenken insbesondere
  - zur klimagerechten und lebenswerten Stadt
  - zur Lösung der Immissionsbelastungen
  - zur Weiterentwicklung der verkehrlichen Infrastruktur

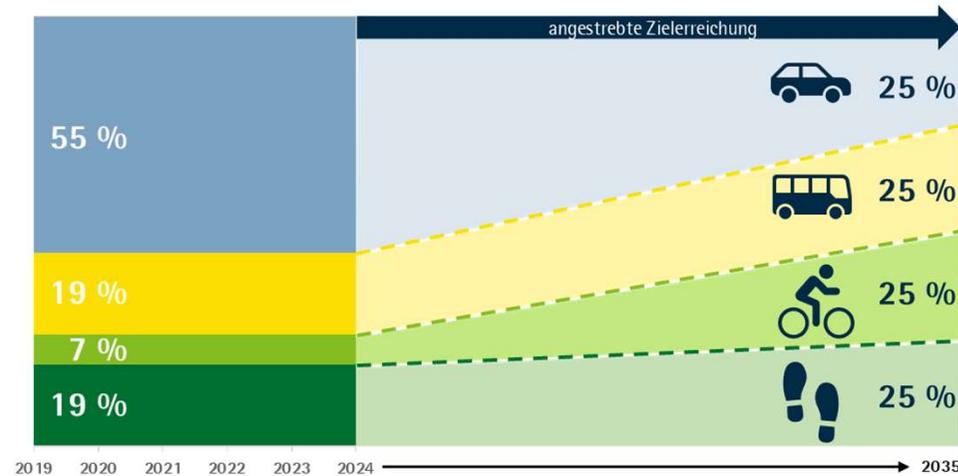
# Neuausrichtung der Mobilität



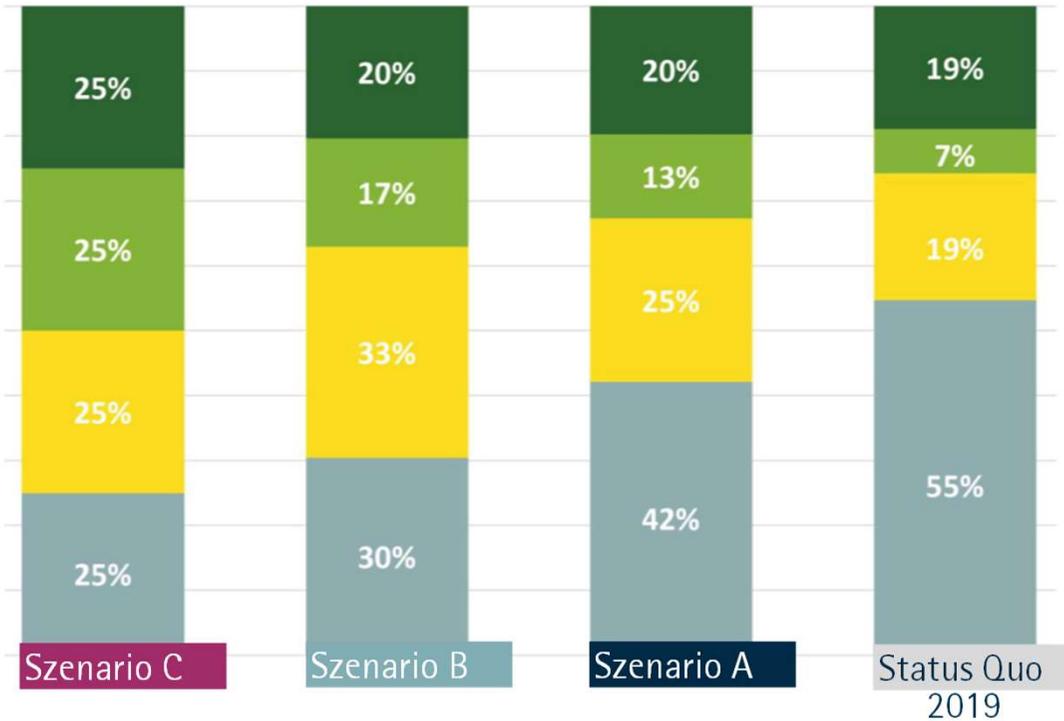
Handlungskonzept  
Modal Split 2035

Seit 2022:  
Aufstellung des  
1. Essener  
Mobilitätsplans

Festlegung des Leitziels (4x 25 %) im Rahmen der Bewerbung zur Grünen Hauptstadt Europas



# Mobilitätsplan | Szenarien der Potenzialanalyse



## Szenario A

- Fokus auf erhebliche Verbesserungen der Angebote im Umweltverbund
- Einschränkungen des MIV nur durch Ausbau des Umweltverbundes

## Szenario B

- Konsequente Bevorzugung des Umweltverbundes sowohl bei Ausbau als auch in der Verkehrssteuerung
- Zusätzlich Ausweitung einschränkender Maßnahmen für den MIV, wie z. B. der Parkraumbewirtschaftung

## Szenario C

- Umsetzung restriktiver Maßnahmen wie City-Maut, deutliche Reduzierung öffentlicher Stellflächen
- Weitreichender Eingriff in Wegestruktur (z. B. „Stadt der kurzen Wege“)

# Mobilitätsplan | Szenarien der Potenzialanalyse



- Fast alle Angebotsverbesserungen der klassischen Verkehrsträger benötigen Fläche zum Infrastrukturausbau
- Flächen können fast ausschließlich über Umverteilungen z. B. über Push-Maßnahmen wie etwa der Reduzierung öffentlicher Stellflächen gewonnen werden
- Prioritätensetzung als Entscheidungsgrundlage immer notwendig

## Szenario A

- Fokus auf erhebliche Verbesserungen der Angebote im Umweltverbund
- Einschränkungen des MIV nur durch Ausbau des Umweltverbundes

## Szenario B

- Konsequente Bevorzugung des Umweltverbundes sowohl bei Ausbau als auch in der Verkehrssteuerung
- Zusätzlich Ausweitung einschränkender Maßnahmen für den MIV, wie z. B. der Parkraumbewirtschaftung

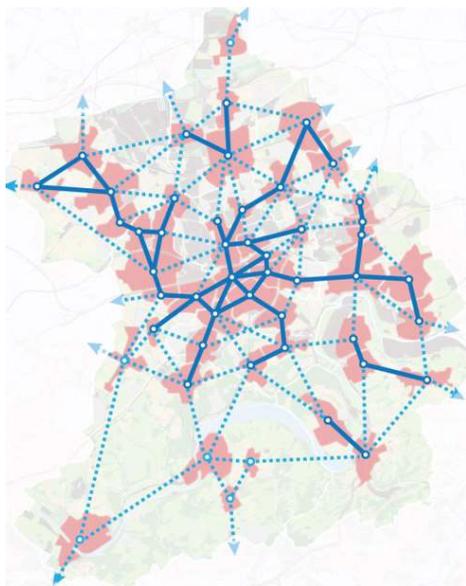
## Szenario C

- Umsetzung restriktiver Maßnahmen wie City-Maut, deutliche Reduzierung öffentlicher Stellflächen
- Weitreichender Eingriff in Wegestruktur (z. B. „Stadt der kurzen Wege“)

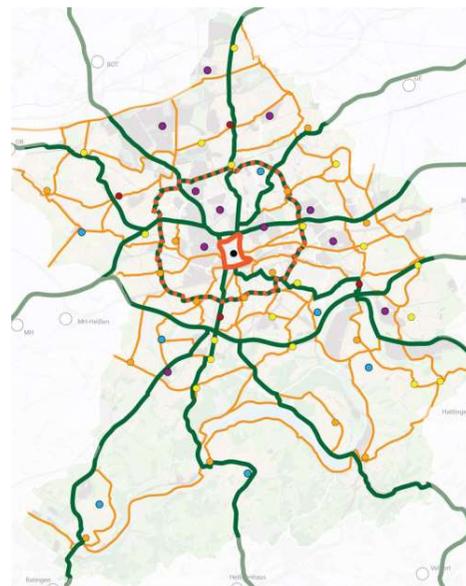
# Mobilitätsplan | Zielnetze

Welcher Verkehrsträger braucht wo Vorrang, um

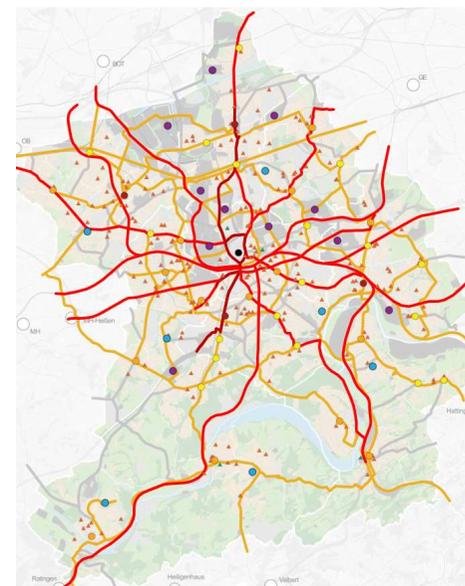
- Verlagerungspotenziale bestmöglich auszunutzen?
- Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung zu ermöglichen?
- Entscheidungen über effiziente Flächennutzung und -umverteilungen zu treffen



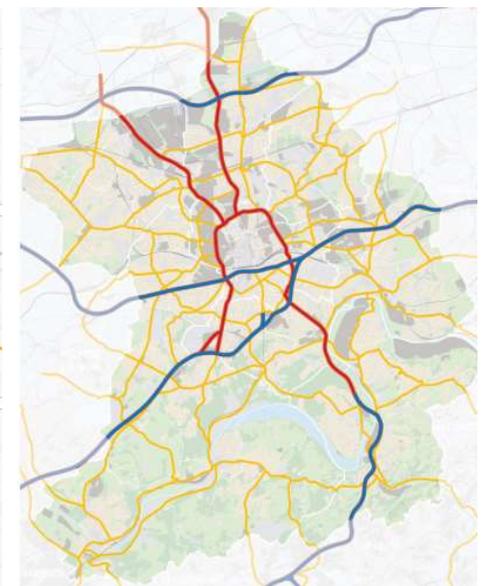
Fußverkehr



Radverkehr



ÖPNV



MIV

# Mobilitätsplan | Zielnetz

## Anspruch vs. Wirklichkeit heute: Beispiel Altenessener Str.

### Anspruch: Zielnetz



Entflechtung von Verkehrsarten auf Teilabschnitten möglich

auf anderen Abschnitten kommt es durch Bündelung von Haupt- und Vorrangnetzen zu hohen Ansprüchen an Flächenansprüchen

Wichtige Route für

- Kfz-Verkehr
- Radverkehr
- ÖPNV

### Wirklichkeit heute



Hohes Verkehrsaufkommen  
Wegen fehlenden Flächen nur einseitige Radverkehrsanlage



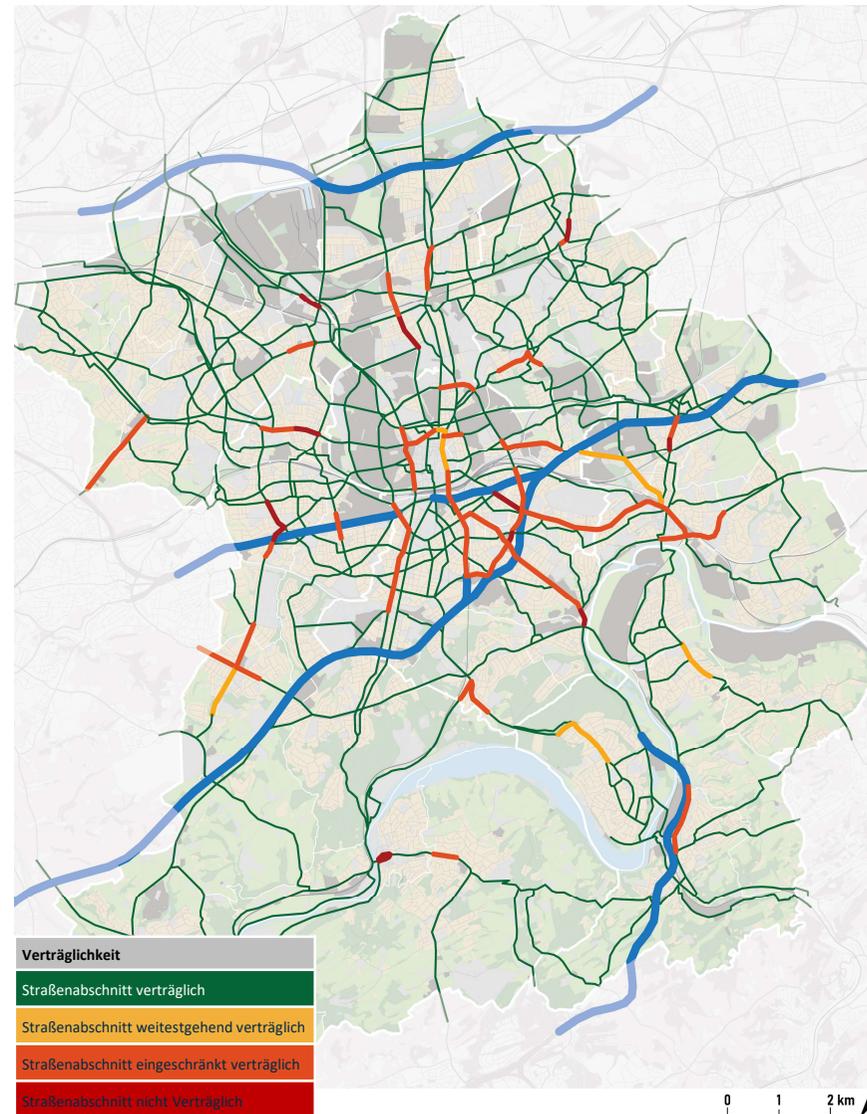
Straßenbahn im fließenden Kfz-Verkehr, teils über Abbiegespuren mit entsprechenden Konflikten

# Mobilitätsplan | Straßenraumverträglichkeit

Durchführung einer kriteriengestützten Bewertung, der Stadtverträglichkeit von Straßenräumen

## Eingangsdaten:

- Verkehrsbelastungen
- Geschwindigkeiten
- **Gesamtbreite Straßenraum**
- **Anzahl der Fahrspuren im MIV**
- Ruhender Verkehr (störend, nicht störend)
- *Empfindlichkeit Wohnen (Gering, Mittel, Hoch)*
- *Empfindlichkeit zentrale Bereiche (Gering, Mittel, Hoch)*
- Straßengrün (vorhanden, nicht vorhanden)



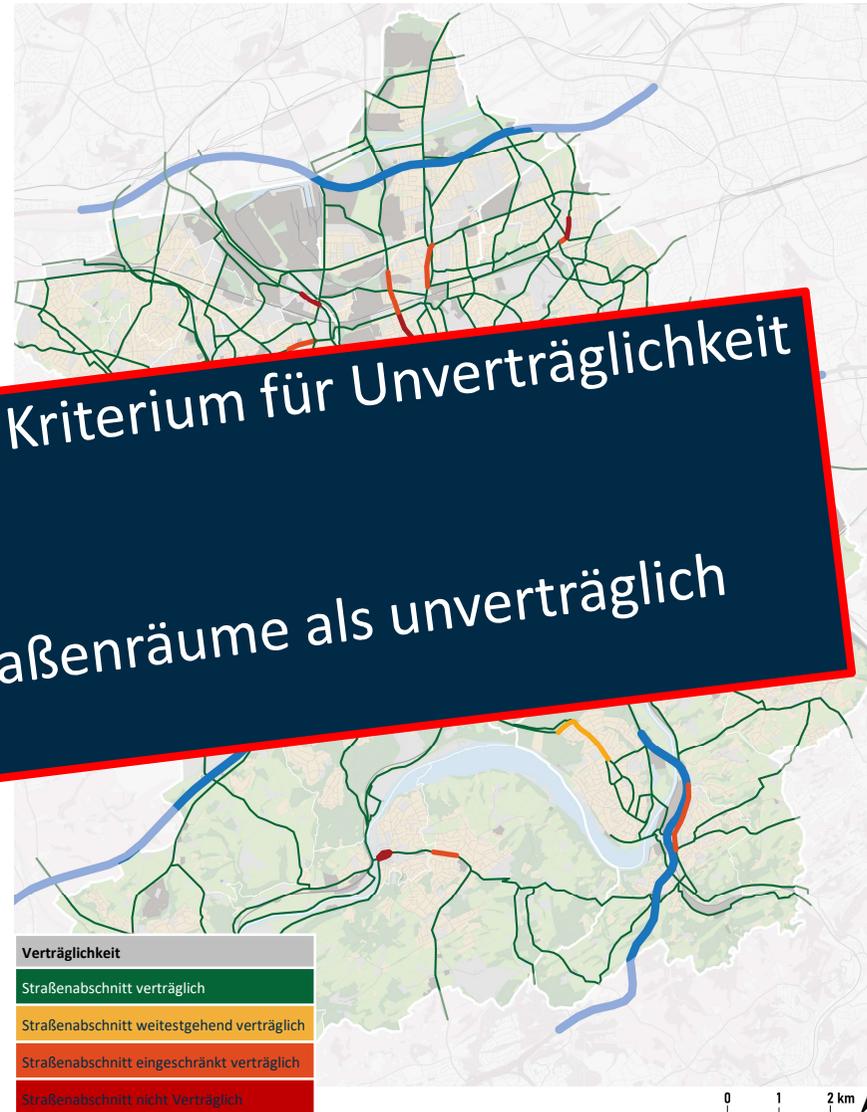
# Mobilitätsplan | Straßenraumverträglichkeit

Durchführung einer kriteriengestützten Bewertung, der Stadtverträglichkeit von Straßenräumen

**Eingangsdaten:**

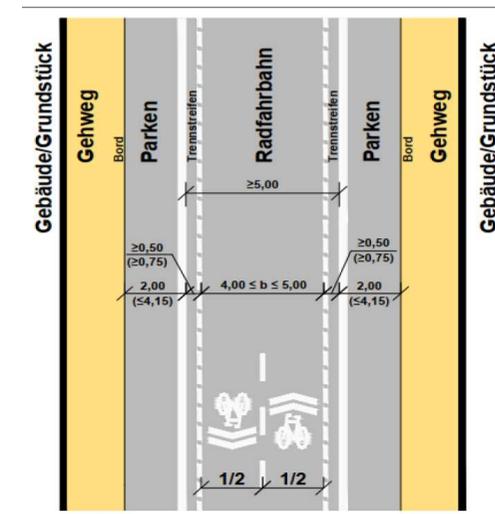
- Verkehrsbelastungen
- Geschwindigkeiten
- **Gesamtbreite Straßenraum**
- **Anzahl der Fahrspuren im MIV**
- Ruhender Verkehr (störend)
- ...

Fläche der Straßenräume als ein Kriterium für Unverträglichkeit von Straßenräumen  
> Im Status Quo sind etliche Straßenräume als unverträglich bewertet worden



# Fahrradstraßen

- Fahrradstraßen als Instrument zur Umsetzung des RadEntscheid in Essen
- Bereits über 80 Fahrradstraßen in Essen
- Neue Fahrradstraßen-Standards als Herausforderung für den ruhenden Verkehr
  - > durch Trennstreifen und Mindestbreite sind vielerorts öffentliche Stellplätze die einzige „Flächenreserve“

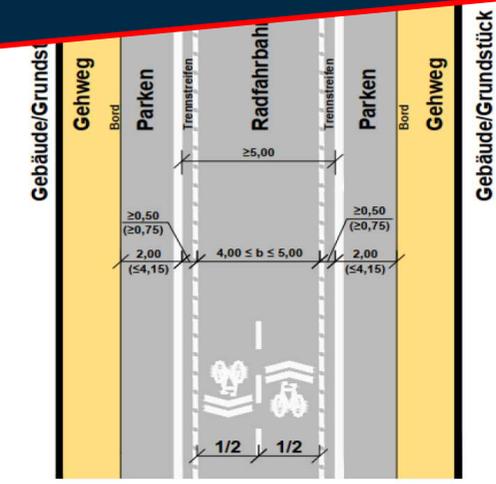


# Fahrradstraßen

- Fahrradstraßen als Instrument zur Umsetzung des RadEntscheid in Essen
- Bereits über 80 Fahrradstraßen in Essen
- Neue Fahrradstraßen-Standards als Herausforderung für den ruhenden Verkehr
  - > durch Trennstreifen und Mittelstreifen



Flächenkonflikte und regelkonformes Planen führen teilweise zum Eindruck, dass Verkehrsträger untereinander ausgespielt werden



# Umweltspur Schützenbahn

- Gerichtlicher Vergleich zwischen dem Land NRW, der Stadt Essen und der Deutschen Umwelthilfe um Immissionsgrenzwert für NO<sub>2</sub> einzuhalten
- Erste Umweltspur in Essen mit einer Länge von etwa 1,3 km
- Breite 4,75 m ermöglicht Überholvorgang
- Ausweisung war durch Reduzierungen der Fahrspuren für den Kfz-Verkehr mit Änderung der Verkehrsführung möglich



Quelle: Elke Brochhagen, Stadt Essen

# Umweltspur Schützenbahn

- Gerichtlicher Vergleich zwischen dem Land NRW, der Stadt Essen und der Deutschen Umwelthilfe um Immissionsgrenzwert für NO<sub>2</sub> einzuhalten



• Handlungsdruk durch den Vergleich mit der Dt. Umwelthilfe hat  
Umsetzungsprozess beschleunigt  
• Zuvor teils konstatierte Probleme in der Abwicklung des Kfz-  
Verkehrs sind weitgehend ausgeblieben

Reduzierungen der Fahrspuren für den Kfz-Verkehr mit Änderung der Verkehrsführung möglich



Quelle: Elke Brochhagen, Stadt Essen

# RadEntscheid

Umsetzungsprojekt zur Förderung des Radverkehrs im Rahmen der Mobilitätswende

- Startphase 2021
  - Untersuchung des Netzes
  - Schaffung Stellen
- Hochlaufphase 2022-2024
  - Personelle Besetzung
  - Erstellung von Planungen
- Vollastphase 2025-2030
  - Erstellung und Realisierung von Maßnahmen

## Umsetzungsstrategie Essener RadEntscheid



# BeMove: Schulstraße



- Enger Straßenraum mit hohem Hol- und Bringverkehr mit Autos (Elterntaxis) führten an der Bardelebenschule zu stetigen Konflikten zwischen Kfz und Kindern
- Temporäre Einrichtung einer "Schulstraße" und die Entwicklung eines Elternhaltestellensystems für die Schulen für 9 Monate (9/2023-5/2024)
- Erfolgreich und hohe politische Akzeptanz: Aktuell Verstärkung über Teileinziehung



# BeMove: Schulstraße



- Enger Straßenraum mit hohem Hol- und Bringverkehr mit Autos (Elterntaxis) führten an der Bardelebenschule zu stetigen Konflikten zwischen Kfz und Kindern
- Temporäre Einrichtung einer "Schulstraße" zur Entwicklung



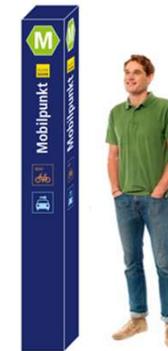
Es müssen nicht immer bauliche Eingriffe sein:  
Auch organisatorische Veränderungen können Flächenkonflikte im  
Straßenraum reduzieren.



# BeMove: Mobilpunkte



- Einsatz in Wohngebieten zur besseren Anbindung an Bus und Bahn
- Kombination von mindestens 2 Mobilitätsoptionen (z.B. „privates“ Fahrradparken, Bike- Sharing, Car-Sharing, e-Scooter)
- Durch Fietsvlouinders können Kfz-Stellplätze kurzfristig für den Radverkehr nutzbar werden



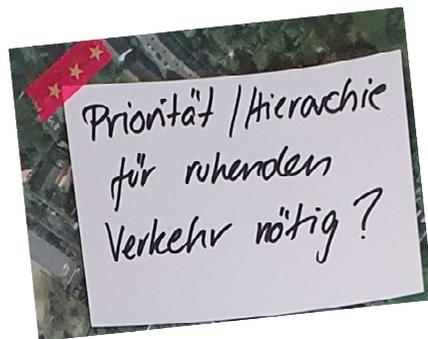
© B. Ahaus / Stadt Essen



# Beteiligungsformate

Einbindung und Sensibilisierung von Bürger\*innen und Politik

- **Bürgerforum Mobilität 2035 – Wie gelingt uns die Mobilitätswende? (2021)** als öffentlicher Auftakt zum Prozess
- **Mobilitätsforen zum Essener Mobilitätsplan 2035**
- **Arbeitskreise und Workshops mit Verwaltung, Politik und weiteren Stakeholdern**



# Fazit

- Planungen zu Städtebau und Mobilität müssen integriert betrachtet, bearbeitet und diskutiert werden.
- Förderung des Umweltverbundes braucht Fläche, die aber in einer gebauten Umwelt kaum zur Verfügung steht und durch Erfordernisse der Klimaanpassung zusätzlich reduziert wird
- Flächenumverteilung bleibt immer ein Konfliktfeld
- Nachvollziehbare Abwägungs- und Entscheidungsprozesse für erfolgreiche Flächenumverteilung zwingend notwendig
- Beteiligungsformate als wertvolle Unterstützung zur Sensibilisierung und um Verständnis zu wecken

**Vielen Dank für Ihr Interesse!**