

Stadt der Zukunft – Verkehr in der Lead-City Essen

Grüner Vorschlag für ein offenes Mobilitätskonzept der Zukunft

Ziele und Herausforderungen

Der Verkehr der Zukunft ist ein gleichberechtigter Mix der verschiedenen Verkehrsmittel. Der Radverkehr hat in Essen das größte Entwicklungspotenzial. Die Investitionen sind vergleichsweise gering, Maßnahmen lassen sich schnell umsetzen, Fördermittel von Bund und Land sind eingestellt.

- Grüne Hauptstadt 2017: Erhöhung des Radverkehrs von 5% auf 25% bis 2035.
- EU fordert Luftreinhalteplan umzusetzen.
- OB Kufen erwartet Vorschläge der Politik, um das 25%-Ziel zu erreichen.
- Verwaltung will Radachsen entwickeln.
- Essen gehört zu den fünf Lead-Cities, ist Modellstadt für moderne Verkehrskonzepte und Alternativen zum motorisierten Individualverkehr
- Ausbau Bahn-, Bus- und Radverkehr sind Schlüssel, um Dieselfahrverbote zu verhindern (Raskob, WAZ/NRZ 22.3.2018).

Vorschlag einer Nord-Süd-Radachse

Von der A 52 ausgehend verbindet die Nord-Süd-Radachse die Gruga-Trasse mit dem Radschnellweg RS1. Die verläuft über die Rüttenscheider Straße, die Huysenallee, den Kreisverkehr am Hauptbahnhof, durch die Innenstadt.

1. Verlauf Rüttenscheider Straße

Die Rüttenscheider Straße als Verkehrsweg der Zukunft in einem Stadtteil mit hoher Lebensqualität

- Die Straße ist 5,75 Meter breit
- 3 Meter breite Einbahnstraße für den Autoverkehr auf der westlichen Seite
- 2,50 breiten einseitigen Zweirichtungsradweg auf der östlichen Seite
- Die Fahrrichtung für Autos generell stadtauswärts, ein Richtungswechsel sollte eingeplant werden.

Vorteile

- Jedes Geschäft, jedes Restaurant, jede Wohnung bleibt mit dem Auto erreichbar.
- Ein Parkleitsystem vereinfacht die Parkplatzsuche in den vorhandenen Parkhäusern.
- Autoverkehr, Radverkehr und Fußgänger sind gleichberechtigt und haben einen eigenen sicheren Verkehrsraum. Darunter sorgen U- und Straßenbahn für eine durchgängige Erreichbarkeit.
- Auf der östlichen Radweg-Seite entstehen neue (Frei-)Räume für Fußgänger, Außengastronomie, neue Ideen.

- Mehr Ladezonen verbessern Anlieferung für Geschäfte und Gastronomen. Der aktuell durch den Lieferverkehr verursachte Stau wird so verringert.
- Das Konzept ermöglicht mehr Verkehr – ohne Auto – und damit mehr Kunden für Einzelhandel und Gastronomie. Einkaufen und Essengehen wird für Fußgänger, ÖPNV-Nutzer und Radfahrer zum entspannten Erlebnis. Sie sind heute schon die Mehrheit der Kunden und überdurchschnittlich kaufkräftig.
- Gesamtqualität des Aufenthalts steigt. Wie das Deutsche Institut für Urbanistik feststellt: Fußverkehr macht Städte attraktiv, belebt sie. Einzelhandel und Gastronomie profitieren. Weniger Lärm und Schadstoffe für Anwohner und Kunden. Die Rüttscheider Straße wird attraktiv für Touristen aus dem In- und Ausland.
- Die Sicherheit für Radfahrer steigt dort, wo mehr unterwegs und damit sichtbarer sind.

Stärkung Öffentlicher Nahverkehr, Entlastung Durchgangsverkehrs Nord-Süd-Achse

- Gegenüber der Bundesregierung hat die Stadt Essen Park-and-Ride-Plätze an der Gladbeckerstraße/A42 sowie an der Alfredstraße/Höhe Messe mit Shuttel-Bus-Verkehr zum Hauptbahnhof vorgeschlagen. Dadurch entsteht die Infrastruktur für eine Direktverbindung auf der Alfredstraße bis nach Werden. Dadurch werden Glückauf-Haus und Folkwang-Museum wieder an den ÖPNV angebunden, der Nachverdichtung im Messe-Quartier Rechnung getragen und ein Verbindung zur Folkwang-Universität und dem S-Bahnhof Werden möglich.
- Unter der Rüttscheider Straße soll der Takt der U- und Straßenbahnen in den Abend- und Nachtstunden erhöht werden. Denkbar ist eine Guten-Abend-Ticket z.B. für 3 Euro ab 19 Uhr. Damit steigt die Mobilität der Kunden und Gäste, die Parkplatzsuche entfällt.
- Nacht-Straßenbahnlinie 108, die von der Zeche Carl über die Innenstadt bis zur Rüttscheider Straße Essens kulturelle und gastronomische Highlights verbindet. Ab der Haltestelle Martinstraße Umstieg in die Nachtbusse.

Testphase

- Deutliche Kennzeichnung auf dem Pflaster.
- Autos aus den Zufahrtsstraßen müssen auf die Einbahnstraßen-Regelung deutlich hingewiesen werden.
- Pfosten lassen beispielsweise Radfahrer passieren, stoppen Autos gegen die Einbahnstraße.
- Polizei, Ordnungsamt und Verkehrsbehörde müssen diese Phase eng begleiten.
- Welche Konflikte entstehen? Wie kann auf Regelverstöße reagiert werden?

Regelbetrieb

- Auswertung ermöglicht bauliche Veränderungen mit dem Ziel: Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer garantieren.
- Um Überholvorgänge zu verhindern, kann z.B. ein drei Zentimeter hoher Rundbordstein Auto- und Radtrasse trennen.
- Für Rettungsfahrzeuge weiter gesamte Breite der Straße nutzbar.

2. Verlauf Huyssenallee

Aufwertung der Essener Kulturmeile zur zentralen Erlebnisfläche der Kulturhauptstadt.

- Die beiden Spuren stadteinwärts werden zu einem Zweirichtungsradweg.
- Zufahrt zu den Parkhäusern an Theater und Philharmonie über Abbiegespuren mit Ampel.
- Für den aktuellen Durchgangsverkehr sind zwei Spuren ausreichend.
- Aufwertung der Umgebung um Philharmonie und Aalto-Theater.
- Belebung abends und nachts nach Oper- und Musikveranstaltungen aber auch durch Grünzonen, Sitz- und Spielgelegenheiten tagsüber.

3. Verlauf Hauptbahnhof

Kreisverkehr braucht angemessene Radverkehrsführung.

Nach der Unterführung links in die **Hachestraße** bis zur Straße **An der Reichsbank**.

4. Verlauf Innenstadt

Über Hans-Toussaint-Platz und Hirschlandplatz, III. Hagen bis zur Kibbelstraße.

Heute schon für Radfahrer in beide Richtungen freigegeben. Verbesserung durch Markierung für den gegenläufigen Radverkehr.

Über die Straße Schwarzes Horn, I. Weberstraße bis zur Friedrich-Ebert-Straße: fahrradfreundliche Querung in die Turmstraße notwendig.

Zusätzlicher Ast über Kreuzeskirchstraße, Rottstraße und über den Pferdemarkt zum Viehofer Platz. Einer Fahrrad-Vorrangroute entsprechend sind die Vorfahrtsregelungen anzupassen.

Flexibles Konzept

Verbesserungsvorschläge und Ideen sind jederzeit willkommen und werden aufgenommen und eingearbeitet. In dem nun angestoßenen Prozess werden die Bürger*innen beteiligt. Es handelt sich um ein exemplarisches Konzept, das niemanden ausschließt, sondern alle Verkehrsteilnehmer einbezieht und jedem zu seinem Recht verhilft. Die Nachahmung und Anpassung an die jeweiligen Bedingungen in ganz Essen ist erwünscht, damit alle Bürger*innen mit dem Verkehrsmittel ihrer Wahl jedes Ziel schnell, sicher und möglichst umweltschonend erreichen.