

Mobilitätsplan Essen 2035
Abstimmung Zielnetze

Bericht vom 11.06.2024

Stellungnahme des VCD Essen e.V.
(Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Essen)
vertreten durch den Vorstand
Stefan Hochstadt, Peter Kayser, Wolfgang Packmohr, Jörg Richnow

Struktur dieser Stellungnahme:

1. Intro: Der VCD; Einleitung
2. Zusammenfassung unserer Kommentare
3. Ausführliche Stellungnahme

1. Intro: Der VCD; Einleitung

Der VCD Essen e.V. begrüßt den vorliegenden Bericht „Abstimmung Zielnetze“ als weiteren wichtigen Schritt zur Umsetzung des Mobilitätsplans Essen 2035. Viele dort getroffene Aussagen finden unsere ausdrückliche Unterstützung. Wir stehen jetzt und bei der weiteren Umsetzung als Partner für den konstruktiven Austausch gerne zur Verfügung und bieten in diesem Zusammenhang unsere Expertise für den weiteren Fortgang an.

Dies vorausgeschickt gehen wir folgend vor allem auf solche Aspekte des Berichts ein, zu denen wir entweder noch Fragen haben oder zu denen wir andere Auffassungen haben oder die unseres Erachtens noch nicht zu Ende gebracht sind. Alle unsere Hinweise verstehen sich als konstruktive Aufforderungen zur Reflexion.

Vor diesem Hintergrund freuen wir uns auf die weitere Debatte, aus der letztlich nicht nur ein Mobilitätsplan, sondern tatsächlich die gerade in Essen dringend benötigte Verkehrs- und Mobilitätswende hervorgehen soll.

Der VCD steht in Essen und in ganz Deutschland für eine faire Mobilität, für eine „Mobilität für Menschen“. Dabei verstehen wir Verkehr keineswegs als eine vorwiegend ökologische, sondern als eine soziale Aufgabe. Denn tatsächlich ist die soziale Dimension von Verkehr und Mobilität und allen damit einhergehenden Effekten ein Aspekt der gesellschaftlichen Verfassung und damit ein Ausdruck der sozialen Lage. Ohne kritische Positionierungen vorwegnehmen zu wollen, muss dem Mobilitätsplan 2035 leider der Vorwurf gemacht werden, soziale Belange weitgehend unberücksichtigt zu lassen. An keiner Stelle findet sich ein Hinweis über entsprechendes Bewusstsein oder Kenntnisnahme der vorliegenden Sozialstrukturdaten. Da aber die gesellschaftliche Teilhabe auch über die Mobilität Ausdruck findet, kann der soziale Aspekt nicht ignoriert werden, wenn Lösungen erarbeitet werden sollen, die allen und insbesondere

Datum
10.08.2024

Seite 2 von 16

kopstadtplatz 12
45127 essen

mobil
(49) 162. 211 86 34

eMail
space2live4you@gmail.com

den heute in besonderer Weise von den negativen Folgen des Verkehrs betroffenen Menschen zugute kommen sollen.

In unserer Stellungnahme folgen wir weitgehend der Struktur des Berichts und verlassen sie nur gelegentlich für grundsätzlichere Anmerkungen. Wir gehen davon aus, dass der Bericht redaktionell noch bearbeitet wird, weil die Zahl der sprachlichen „Unebenheiten“ doch erheblich ist und gelegentlich sogar die Sinnerfassung erschwert.

Weiterhin: Uns ist bekannt und bewusst, dass es sich beim vorliegenden Text um die Abstimmung der Zielnetze handelt und noch nicht um konkrete Maßnahmenvorschläge. Deshalb ist die an verschiedenen Stellen von uns geäußerte Kritik womöglich voreilig, weil sie sich auf die mangelnde Anlage von Maßnahmen zumindest mitbezieht. Andererseits ergibt die Darstellung der Zielnetze methodisch, inhaltlich und strategisch wohl nur dann Sinn, wenn ihr Maßnahmen folgen, im Grunde sogar nur dann, wenn bereits Maßnahmen (mindestens gedanklich) hinterlegt sind. Dies macht sich auch fest an der nicht immer konsistent sich nur auf der Ebene der abstrakt wie konkret formulierten Darstellung der Zielnetze. Im Text selbst werden bereits immer wieder, wenn auch nicht systematisch, Maßnahmen benannt.

2. Zusammenfassung unserer Kommentare

Werden „Wirtschaftsverkehre, Einpendelnde und Durchgangsverkehre“ tatsächlich gänzlich außer Betracht gelassen? Wird nicht wenigstens versucht, die (absolute und / oder relative) quantitative Bedeutung für die Straßenverkehre zu ermitteln?

Gibt es nicht wenigstens für die Wirtschaftsverkehre Überlegungen zur Reduzierung der Mengen und der resultierenden Belastungen (Hubs, Zusammenführung von Chargen, alternative Antriebe usw.)?

Neben dem Ziel eines gleichverteilten Modalsplits sollte die Reduzierung von Wegen und Strecken nicht vernachlässigt werden, weil sich auch damit Lasten verringern und Qualitäten verbessern lassen.

Zielkonflikt: ÖPNV als Rückgrat der Verkehrswende in den Außenbezirken kann leicht an den zu geringen Fahrgastzahlen scheitern. Empfehlung: Begleitende Forcierung von Fuß- und Radnetzen.

„Keine Erhöhung freier Kapazitäten“ reicht als Forderung für den MIV nicht aus; der Ausbau der vorhandenen Infrastruktur findet mit Verweis auf Kapazitätsgrenzen statt. Wir wünschen uns den Mut, klarere und auch weitergehende Aussagen zur Überwindung einer autozentrierten Politik zu treffen.

Die Erhaltung der Leistungsfähigkeit als für den Kfz-Verkehr formulierter Grundsatz wird von uns zurückgewiesen, weil damit in der Praxis notorisch die Leistungsfähigkeit von Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehren eingeschränkt wird (Stichwort: Flächen- und Ressourcenkonkurrenz).

Wir begrüßen, dass der ÖPNV als das „Rückgrat der Mobilität in Essen“ gesehen wird. Jedoch ist die unterstellte Barrierefreiheit bis 2035 unter gegebenen Geschwindigkeiten und Bedingungen nicht realistisch.

Datum
10.08.2024

Seite 3 von 16

kopstadtplatz 12
45127 essen

mobil
(49) 162. 211 86 34

eMail
space2live4you@gmail.com

Die kommunalen Kosten für den ÖPNV sind bekannt, nicht die für den MIV. Die Annahme ist sehr gut belegt, dass die Einnahmen aus dem Kfz-System die Kosten bei weitem nicht decken. Daraus ist die differenzierte und auf lange Sicht angelegte Forderung abzuleiten, dass eine fairere Beteiligung des MIV an den Kosten gemäß Verursacherprinzip anzustreben ist.

Wir teilen die für den ÖPNV formulierten Ansprüche bzgl. Reisezeiten, Taktungen etc., bezweifeln jedoch entschieden, dass diese Ziele auch nur annähernd bis 2035 umgesetzt werden können, wenn nicht sehr viel grundsätzlichere Hebel zum Einsatz kommen (vgl. autozentrierte Politik; Pull-Push-Maßnahmen).

Da der ÖPNV als ÖSPV in Essen nur in Ausnahmefällen auf eigener Trasse fährt, kommt es zur Einschränkung seiner Leistungsfähigkeit; dies gilt es recht bei zunehmendem Platzanspruch des MIV. Die Verkehrswende muss also die Forderung nach einer Neuverteilung des verfügbaren Raums beinhalten.

Der Innentunnel bringt Entlastung, aber nicht im notwendigen Maß. Die Erweiterung der ÖPNV-Infrastruktur muss also auf die Agenda.

Der Fußverkehr wird im Bericht nicht adäquat aufgenommen. Wir fordern attraktive Gehwege und konsequente Verfolgung ordnungswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer (insbesondere MIV).

Die Orientierung auf einen MIV-Anteil von 30% wird von uns abgelehnt. Vielmehr plädieren wir für die kategorische Ausrichtung auf das 4x25-Ziel, auch 75+25 (Umweltverbund, MIV) sind akzeptabel. Heute, elf Jahre vor Lieferdatum das ursprüngliche Ziel schon aufzugeben, ist nicht hilfreich.

Wir begrüßen, dass Straßenneubau eine Absage erteilt wird, kritisieren jedoch, dass das nicht ausreicht. Auch Straßenausbau ist keine Option für die Zukunft. Straßenrückbau ist das Gebot der Stunde.

Auch wenn das referenzierte Szenario „Push“ heißt, fehlen Hinweise auf Push-Maßnahmen vollständig. Allein Pull-Maßnahmen werden beschrieben. Das reicht aber nicht, um den Zielsetzungen zumindest nahe zu kommen.

Die Anerkennung des Prinzips des flüssigen Verkehrs ist gleichbedeutend mit der Fortführung der Privilegien des MIV. Die gilt es aber zu überwinden. Deshalb fordern wir eine Logikumkehr: Die Flüssigkeit des Umweltverbunds muss Priorität haben.

Die auf Essener Stadtgebiet verlaufenden Bundesautobahnen sind Teil des MIV-Netztes der Stadt und sollten deshalb nicht aus der Betrachtung ausgeklammert werden.

Die Einordnung der Verkehrssammelstraßen von verträglich bis nicht verträglich wird in Teilen nicht verstanden und erschließt sich mit den gegebenen Verkehrs- und Bebauungsbedingungen nicht.

Die Nicht-Betrachtung von Wirtschaftsverkehren kann von uns nicht akzeptiert werden, weil sie in erheblichem Maße zu verschiedensten Belastungen beitragen. Überlegungen zur Verlagerung, Vermeidung und Verträglichmachung sind unverzichtbar.

Datum
10.08.2024

Seite 4 von 16

kopstadtplatz 12
45127 essen

mobil
(49) 162. 211 86 34

eMail
space2live4you@gmail.com

3. Ausführliche Stellungnahme

Datum
10.08.2024

Seite 5 von 16

Strategieansätze für die Zielnetze (S. 3-6)

Auf S. 5 wird ausgeführt, dass „Wirtschaftsverkehre, Einpendelnde und Durchgangsverkehre“ aufgrund der Datenlagen unberücksichtigt bleiben.

Daraus ergeben sich folgende Fragen und Anmerkungen:

Werden Auspendelnde erfasst?

Gibt es Näherungswerte für die Zahl der nicht systematisch erfassten und einbezogenen Verkehre?

Bei den genannten Verkehren handelt es sich sehr wahrscheinlich (fast) ausschließlich um motorisierte Individualverkehre. Wird zumindest der Versuch unternommen, dies in den weiteren Verkehrsmengenermittlungen und Modal-split-Zielen abzubilden?

Wirtschaftsverkehre sind hier vermutlich überwiegend (wenn nicht ausschließlich) Güterverkehre (schon allein um Redundanzen zu den anderen genannten einbezogenen oder nicht einbezogenen Verkehren zu minimieren). Da es sich hier sowohl um Binnen- als auch um Transitverkehre sowie ein- und auspendelnde Verkehre handelt, dürfte die schiere Menge der Wege (und erst recht der Verkehrsleistungen) erheblich sein. Mit diesen Wirtschaftsverkehren gehen besonders hohe Belastungen einher (alle Arten von Emissionen, Infrastruktur, Raum) mit durchaus drastischen Folgen für die Gesundheit der Menschen, die Leistungsfähigkeit der Netze und die kommunalen Kosten für den Erhalt und die Instandsetzung der Infrastruktur.

Wird zumindest der Versuch unternommen, diese Wirtschaftsverkehre zu quantifizieren und zu qualifizieren? Gibt es Konzepte (oder wird über die Erarbeitung von Konzepten nachgedacht), wie mit diesen Wirtschaftsverkehren umzugehen ist bzw. wie es gelingen kann, die Quantität zu reduzieren (Zahl der Wege, Verkehrsleistung, Gewichte, Emissionen, Kosten)?

Ebenfalls auf Seite 5 werden die Ist-Werte aus dem Jahr 2019 den Soll-Werten des Jahres 2035 gegenübergestellt.

In der Tabelle auf dieser Seite gibt es geringfügige Summenfehler.

Gibt es aktuellere Zahlen als die aus dem Jahr 2019 (ggf. vorläufige)? Wenn ja, lässt sich ein Trend erkennen und wie sieht er aus?

Anmerkung zur Aussage auf Seite 6, wie viele Wege auf welche Weisen zurückgelegt werden **müssen**, um das 4x25-Ziel zu erreichen: Neben einem veränderten Modalsplit zugunsten des Umweltverbunds lässt sich auch über die schiere Vermeidung von Wegen und über kürzere Wege viel erreichen. Das verweist auf den Zusammenhang von Stadtplanung und Verkehrslage. Wenn es gelingt, die Versorgung der Bevölkerung im jeweiligen Quartier zu gewähr-

kopstadtplatz 12
45127 essen

mobil
(49) 162. 211 86 34

eMail
space2live4you@gmail.com

leisten, sinkt die Notwendigkeit von längeren Wegen. Je kürzer (und seltener) Wege sind, desto höher ist die Chance, dass sie nicht motorisiert zurückgelegt werden (Stichwort: 15-Minuten-Stadt).

Anmerkung: Seit Jahren – wenn nicht Jahrzehnten – liegt die Zahl der täglich zurückgelegten Wege ziemlich stabil bei 3,1. Auch die Zeit, die wir insgesamt dafür aufwenden, liegt seit langer Zeit ziemlich stabil zwischen einer und anderthalb Stunden. Natürlich gibt es individuelle Abweichungen, die oft mit der jeweiligen Lebensphase zu tun haben. Im Schnitt aber erweisen sich diese Zahlen als erstaunlich stabil. Was allerdings außerordentlich dynamisch ist, sind die zurückgelegten Strecken und die Geschwindigkeiten [vgl. dazu: Roland Stimpel: Wer langsam macht, kommt eher an. Verkehr abrüsten – Mobilität gewinnen; Berlin 2021]. Längere Strecken und höhere Geschwindigkeiten nutzen als technische Grundlage fossile Energie – sei es im Auto, sei es im ÖPNV, übrigens auch, wenn das jeweilige Gefährt selbst „alternativ“ angetrieben wird. Wir betreiben also einen enormen und zunehmenden Aufwand für die Befriedigung eines stabilen Bedarfs. Das ist sozial, ökonomisch und ökologisch nicht sinnvoll und sollte in einem Mobilitätsplan Berücksichtigung finden.)

Auf Seite 6 wird außerdem eine Unterscheidung zwischen Innen- und Außenbezirken hinsichtlich der Verkehrsträgerwahl gemacht. Während im Kern die Fuß- und Radverkehre einen höheren Teil der heute mit dem PKW zurückgelegten Wege übernehmen sollen, ist es in den Außenbezirken vor allem der ÖPNV. Auch wenn diese Unterscheidung zunächst sinnvoll erscheint, weil die Wege in den Außenbezirken in der Regel aufgrund der weniger dichten Bebauung und der gegebenen Infrastrukturausstattung wahrscheinlich (signifikant) länger sind als in den Innenbezirken und es einen Zusammenhang zwischen Wegelänge und Verkehrsträgerwahl gibt, entsteht doch ein Ziel- und Umsetzungskonflikt. Der ÖPNV ist auf ein Mindestmaß von Nachfrage angewiesen, um wettbewerbsfähig zu sein und einen positiven Beitrag zur urbanen Ökologie leisten zu können. Diese Nachfrage ist in den dünner besiedelten Außenbezirken aber eher nicht gegeben. Ein Umgang mit diesem Konflikt ist also erforderlich. Die früher problematische Topografie des Essener Südens in Bezug auf die angestrebte Nutzung des Rads relativiert sich vor dem Hintergrund der sich durchsetzenden Verfügung über elektrisch unterstützte Räder (es werden seit inzwischen mehreren Jahren mehr E-Bikes als „Bio-Bikes“ in Deutschland produziert). Da die Verfügung über ein (teureres) E-Bike mit dem verfügbaren Einkommen korreliert, kann die Vermutung formuliert werden, dass es im Essener Süden eine besonders gute Verfügbarkeit gibt. Aus diesen Überlegungen resultiert die Frage, ob nicht gerade im Essener Süden ein größerer Anteil des Radverkehrs erstrebenswert und umsetzbar ist.

Übrigens bleiben bei der Unterscheidung von Innen- und Außenbezirken und der darauf gründenden Annahme des Hauptverkehrsträgers auch die Quell- und Zielbeziehungen unbeachtet. Es ist aber nicht unplausibel, anzunehmen, dass viele Verkehre in den Außenbezirken beginnen und in den Innenbezirken enden und umgekehrt, jedenfalls soweit es sich um Binnenverkehre handelt. Sollte es sich um ein- oder auspendelnde Verkehre handeln, dürfte ein Verweis auf die Schlüsselrolle des ÖPNV noch schwieriger sein.

Datum
10.08.2024

Seite 6 von 16

kopstadtplatz 12
45127 essen

mobil
(49) 162. 211 86 34

eMail
space2live4you@gmail.com

Auf Seite 6 werden Grundsätze für die verschiedenen Verkehrsträger formuliert, die hier kommentiert werden sollen.

Es wird zwar begrüßt, dass „keine Erhöhung der freien Kapazitäten für den Kfz-Verkehr vorgesehen“ ist. Das ist aber erstens nur ein Minimalziel und steht zweitens im Widerspruch zu bereits beschlossenen oder angestrebten Ausbaumaßnahmen im Bestandsnetz (vgl. z.B. Hans-Böckler-Straße, Friedrichstraße, Berthold-Beitz-Boulevard; auch: diskutierter Ausbau von A40 und A52). „Freie“ Kapazitäten meint darüber hinaus, dass keine heute mit bestehenden Verkehrsmengen „nicht gebrauchten“ Kapazitäten geschaffen werden, um künftige höhere Verkehrsmengen bewältigen zu können. Da der Kfz-Besatz in Essen aber von Rekord zu Rekord eilt und auch im Landes- und Bundesvergleich außerordentlich hoch ist (Essen nimmt in der aktuellen „Rangliste“ der Kfz-Dichte Platz 6 der großen Städte in Deutschland ein), kann, ohne den Mobilitätsplan zu verletzen, argumentiert werden, dass heute mehr Kapazitäten gebraucht werden, um das Netz leistungsfähig zu halten. Genau dies geschieht und deshalb ist es angebracht, hier weiterreichende Forderungen zu formulieren. Ohne Reduktion der Kapazitäten keine Verkehrswende.

Die auf Jahre hinaus geplante und frühzeitig kommunizierte Reduzierung von Kapazitäten (sowohl für die fahrenden wie für die ruhenden Kfz-Verkehre) wäre nämlich politisch angemessen, um die angestrebte Verkehrswende zu erreichen. Es muss hier betont werden, dass Verkehre nachweislich überwiegend reaktiv sind, d.h. Verkehrsteilnehmer lernen, mit welchem Verkehrsmittel sie ihre Wege in für sie bester Weise zurücklegen. Daraus entwickeln sich Routinen mit erheblichen Beharrungskräften, die auch dann noch wirken, wenn sich die Praxis von der erlernten Erfahrung zu entfernen begonnen hat. Deshalb sind alle restriktiven Maßnahmen langfristig anzulegen und gut zu kommunizieren. Zugleich sind Alternativen voranzubringen und in gleicher Weise zu kommunizieren.

Darüber hinaus wird der Grundsatz aufgestellt, dass die „generelle Leistungsfähigkeit des städtischen Straßennetzes ... gegeben sein (muss)“. Da dieser Grundsatz für den MIV formuliert wird, muss davon ausgegangen werden, dass sich die Leistungsfähigkeit genau darauf bezieht (und nicht etwa auf andere dieses Straßennetz ebenfalls nutzende Verkehrsträger). Zwischen der Vermeidung „freier Kapazitäten“ und Aufrechterhaltung der „Leistungsfähigkeit“ besteht aber ein womöglich systematischer Widerspruch. Wenn sich der Trend zu immer mehr und immer größeren PKW im Verbund mit einer stark steigenden Zahl von Güterverkehren fortsetzt, kommt es notwendig zum Erreichen der Kapazitätsgrenzen und damit zum Verlust der Leistungsfähigkeit. In der bekannten Logik, der im Mobilitätsplan nicht widersprochen wird, ist der Aufbau zusätzlicher Kapazität die notwendige Folge. In der nicht zu hintergehenden Flächenkonkurrenz folgen daraus Nachteile für die anderen Verkehrsträger. Auch die unten formulierten Ziele im ÖPNV-Netz (vgl. S. 12) sind so nicht zu erreichen. Daher widersprechen wir dieser Priorisierung.

Um es kurz zu machen: Als Grundsatz für den MIV ist die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit mit den gegebenen Kapazitäten nicht mit dem Ziel des 4x25%-Modalsplit zu vereinbaren. Hier muss mutiger und ehrlicher argumentiert werden – wie das weiter unten durchaus geschieht.

Datum
10.08.2024

Seite 7 von 16

kopstadtplatz 12
45127 essen

mobil
(49) 162. 211 86 34

eMail
space2live4you@gmail.com

Wir begrüßen, dass der ÖPNV als „Rückgrat der Mobilität in Essen“ gesehen wird. Und wir teilen die Auffassung, dass eine Verkehrswende ohne starken ÖPNV nicht gelingen kann. Als Grundsatz wird die vollständige Barrierefreiheit formuliert. Bis es soweit ist, dürften aber noch etliche Jahre vergehen. Vielleicht sind im Jahr 2035 die Vorrang- und Hauptnetze barrierefrei, aber gerade die nachgelagerten Netze werden dies auch dann noch nicht sein. Das betrifft insbesondere die busgestützten Netze in den Außenbezirken, in denen (s.o.) besonders viele Kfz-Wege vom ÖPNV übernommen werden sollen. Sofern die SPNV-Haltestellen (S-Bahnen, Regional- und Fernzüge) mitbetrachtet werden, muss konstatiert werden, dass die Barrierefreiheit auch an diesen Bahnhöfen mit im Durchschnitt höheren Fahrgastzahlen noch lange keine Realität ist. Ob dies in 2035 anders aussieht, steht noch längst nicht fest.

Die kommunalen Kosten des ÖPNV sind in Essen auf den Cent genau bekannt. Der Kämmerer muss Haushalt für Haushalt höhere Zuschüsse an die Ruhrbahn akzeptieren. Aufgrund der gestiegenen Preise in allen Märkten (Beschaffungsmärkte, Energie, Arbeitskosten) und aufgrund der bereits begonnenen oder angestrebten Modernisierung von Flotte und Antrieben kommen künftig tendenziell noch spürbar höhere Kosten auf die Stadt zu (auch wenn der Löwenanteil der investiven Ausgaben nicht kommunal finanziert werden muss). Es ist nicht auszuschließen, dass vor dem Hintergrund insgesamt schwierigerer Haushaltsbedingungen mit nach wie vor hohen Zinsen der Druck zunimmt und Kosten eingespart werden müssen.

Diesem Druck ist der Kfz-Verkehr weitestgehend nicht ausgesetzt, so dass sich ein Wettbewerbsvorteil ergibt. Die Stadt Essen kennt die durch den MIV verursachten Kosten nicht und kann sie auch nicht ermitteln, weil sie sich in vielen Konten des Haushalts buchstäblich verstecken und nicht systematisch erfasst werden. Die über Modellrechnungen z.B. von der Uni Kassel entwickelten Zahlen deuten an, dass die Kosten des MIV auf kommunaler Ebene die Kosten des ÖPNV sehr deutlich übersteigen. Berücksichtigt man, dass hier „lediglich“ die monetären Kosten und auch nur die Systemkosten überhaupt Eingang in die Kalkulation gefunden haben, vergrößert sich der Abstand weiter.

Auf der Einnahmeseite gibt es im ÖPNV recht genaue Zahlen über den Anteil der Ticketverkäufe. Abhängig vom Anteil der Schiene am kommunalen ÖPNV bewegt sich dieser Anteil zwischen 30 und 50% der betrieblichen Kosten. Der Rest wird über die kommunalen und sonstigen Zuschüsse als Einnahmen generiert. Die Einnahmen aus dem Kfz-System liegen signifikant unter den von ihm verursachten Kosten. Nach nicht mehr ganz aktuellen Zahlen des ICLEI-Instituts liegt der Eigenfinanzierungsanteil zwischen 15 und 40%, d.h. dass Kommunen über den allgemeinen Steuerhaushalt bis 85% der Kfz-Kosten tragen (und das heißt jeder Mensch, ob er über ein Auto verfügt oder nicht).

Es wäre im Sinn der verursachergerechten Abbildung dieser Kosten angemessen und auch demokratisch legitim, wenn „das System Kfz“ stärker an den durch es selbst generierten Kosten beteiligt werden würde. Wachsende Einnahmen aus der Kostenbeteiligung im System Kfz bedeuten höhere individuelle Kosten der Nutzerinnen und Nutzer bzw. Eigentümerinnen und Eigentümer von Kfz. Daher ist mit möglicherweise erheblichem und vor allem lautem Wi-

Datum
10.08.2024

Seite 8 von 16

kopstadtplatz 12
45127 essen

mobil
(49) 162. 211 86 34

eMail
space2live4you@gmail.com

derstand zu rechnen. Um dem Eindruck von vornherein entgegenzutreten, die Stadt fülle sich die Kassen auf Kosten der „sowieso dauergeschöpften“ Autofahrerinnen und -fahrer, ist von Anfang an hoher Wert auf die Kommunikation der Mittelverwendung zu legen. Die erzielten Einnahmen sollen nämlich im „System Verkehr“ bleiben, aber vom „Untersystem Kfz“ in das „Untersystem Umweltverbund“ (mit starkem Gewicht des ÖPNV) fließen. Diese Einnahmen dürfen zugleich nicht die heutigen oder künftigen Haushaltsansätze für den ÖPNV ersetzen, sondern müssen in transparenter Weise zusätzlich in das System fließen.

Die Bewirtschaftung der öffentlichen Räume kann sehr wahrscheinlich aufgrund gegebener Gesetzeslage und damit zusammenhängender Rechtsprechung nur sehr eingeschränkt sozial abgewogen geschehen, jedenfalls soweit es um Bewohnerparkzonen geht. Aber es spricht nichts dagegen – und etliche Kommunen gehen diesen Weg bereits – eine Staffelung entlang von Größe und Gewicht des Kfz vorzunehmen. Darüber hinaus ließe sich über kommunale Satzungen die missbräuchliche Nutzung des öffentlichen Raums durch gewerbliche Fahrzeuge (Transporter, Klein-LKW, Anhänger, Werbeaufsteller) weitgehend verhindern; auch übergroße Fahrzeuge (Wohnmobile, Caravane etc.) könnten auf eigens dafür bereitgestellte Stellplätze verwiesen werden. Zudem könnte die pro Haushalt zulässige Anzahl von berechtigten Fahrzeugen reduziert werden.

Dies wäre ein wirksamer Push-Faktor (der allerdings, siehe dazu die Düsseldorfer Debatte, nur mit Preisen zu erzielen wäre, die eine Signal- bzw. Lenkungswirkung hätten), der sich zusätzlich mit einem Pull-Element verbinden ließe, nämlich den Erwerb eines Abonnements für den ÖPNV („Deutschlandticket“).

Verkehrsträgerbezogene Zielnetze (S. 7-50)

ÖPNV (S. 10-16)

Im Grundsatz teilen wir die formulierten Ziele. Die Grundidee eines leistungsstarken ÖPNV (sowohl als ÖSPV wie als SPNV) ist richtig und wird unterstützt. Auch die analytischen bzw. empirisch begründeten Aussagen werden von uns geteilt.

Für das Vorrangnetz werden einige bemerkenswerte Aussagen getroffen: Weitgehend eigenständige Führung (Schiene), 10-20min-Takt, Reisezeit max. das 1,2-Fache des MIV. Auch für die nachgelagerten Netze werden gut begründete Annahmen formuliert.

Sofern wir nicht über SPNV-, sondern über ÖSPV-Netze reden, muss allerdings konstatiert werden, dass der ÖPNV in Essen nur ausnahmsweise auf eigener Trasse fährt. (Fast) alle Linien teilen sich mindestens Teilstrecken mit anderen Verkehrsträgern. Insbesondere über die gemeinsame Nutzung der Fahrbahnen mit dem Auto- und LKW-Verkehr kommt es immer wieder zu Konflikten zu Lasten des ÖPNV. Die Zuverlässigkeit des ÖPNV leidet darunter unmittelbar (aufgrund von unpünktlichen Bussen und Bahnen) und mittelbar (in-

Datum
10.08.2024

Seite 9 von 16

kopstadtplatz 12
45127 essen

mobil
(49) 162. 211 86 34

eMail
space2live4you@gmail.com

dem der Stress für die Bus- und Bahnfahrerinnen und -fahrer erheblich zunimmt, so dass es zu sehr hohen Ausfällen infolge von Krankheit und Kündigung kommt).

Da weiter oben die Aussage getroffen wurde, dass die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes zu gewährleisten sei, ist hinter die Umsetzbarkeit des Ziels der eigenständigen Führung ein dickes Fragezeichen zu setzen. Hier ist deutlich mehr Mut zur klaren Kommunikation auch der Konsequenzen gefordert, die aus der Umsetzung des selbst gesetzten Ziels entstehen. An den Straßenraum werden vielfältige Forderungen gestellt, er muss ganz unterschiedlichen Bedarfen und Zwängen folgen. Dazu gehören nicht nur die Abwicklung der Verkehre, sondern auch vielerlei andere Anforderungen, die insbesondere mit der Reaktion auf die klimatischen Veränderungen zusammenhängen. Heute nicht klar zu benennen, dass das gewohnte Mobilitätsverhalten keine Zukunft hat, und dies auch durch die Neuverteilung und Neugestaltung des Straßenraums zu manifestieren, zeugt jedoch nicht nur von mangelndem Mut, sondern muss sich den Vorwurf der Täuschung der Stadtgesellschaft gefallen lassen.

Auf S. 13 werden einige sehr klare Erkenntnisse dargelegt, mit denen sehr gut in Richtung auf die Neuausrichtung des verfügbaren Raums argumentiert werden kann. Es fehlt also nicht an Wissen, auch nicht an Wissen über Zusammenhänge sowie Ursachen und Wirkungen, sondern an der Bereitschaft, die daraus folgenden Konsequenzen in gleicher Weise zu kommunizieren und umzusetzen.

Der Innenstadtunnel ist heute das bedeutsamste Nadelöhr im Essener ÖPNV. Zwar bringt die Citybahn etwas Entlastung, die aber nicht reichen wird, die notwendigen zusätzlichen Verkehre abzuwickeln. Deshalb ist es sinnvoll und wird unterstützt, alle ÖPNV-Linien im Netz zu denken und mit möglichst vielen anderen Linien zu verknüpfen. Auch die Schaffung von Ringlinien hilft bei der Entlastung der zentralen überlasteten Infrastrukturen und erhöht über die bessere Zuverlässigkeit auch die Attraktivität des ÖPNV.

Zusätzlich wäre darüber nachzudenken, wie die Ein-, Aus- und Umsteigebeziehungen der Ruhrbahn-Linien am Hauptbahnhof besser zu organisieren sind. Die momentan gegebene bauliche Situation mit dem U-Bahnhof im Süden des Hauptbahnhofs führt gerade zu Starklastzeiten zu Engpässen an den Treppen. Die weitaus meisten Fahrgäste, die mit der Ruhrbahn ankommen, verlassen den U-Bahnhof in Richtung Hauptbahnhof (nur eine kleine Minderheit nutzt den Ausgang in Richtung „Freiheit“). Auch die Fahrgäste, die am Hauptbahnhof in die Ruhrbahn steigen, kommen vom Hauptbahnhof. Fahrgäste, die mit der Ruhrbahn aus Norden kommen oder nach Süden wollen, müssen darüber hinaus weite Wege zurücklegen, weil die Bahnen der Ruhrbahn am südlichen Ende des U-Bahnhofs halten. Über die geteilten Bahnsteige (Hochflurbahnen hier, Niederflurbahnen da) kommt es oft zu Überlastungen.

Die Citybahn, die nördlich den Hauptbahnhof passiert, verlängert die Strecken für Umsteigebeziehungen noch weiter. Barrierefreiheit ist nur über Aufzüge gewährleistet, mit denen aber nicht alle Ebenen erreicht werden. Um von „ganz unten“ nach „ganz oben“ zu kommen, muss der Aufzug mindestens einmal, häufig sogar zweimal gewechselt werden.

Datum
10.08.2024

Seite 10 von 16

kopstadtplatz 12
45127 essen

mobil
(49) 162. 211 86 34

eMail
space2live4you@gmail.com

Das sind nicht nur sämtlich kapazitätslimitierende, sondern auch fahrtzeitverlängernde und insgesamt den ÖPNV deattraktivierende Aspekte. Über bessere Lösungen ist also nachzudenken.

Die augenscheinlich beste Lösung ist die Verlegung des U-Bahnhofs unter den Hauptbahnhof. Diese Lösung ist jedoch technisch und finanziell außerordentlich aufwändig – wenn sie technisch überhaupt umsetzbar ist. Schon allein deshalb handelt es sich dabei nicht um ein kurz- oder mittelfristig umsetzbares Projekt. Aber eine Machbarkeitsstudie würde helfen zu prüfen, ob, mit welchem Aufwand und welchen Auswirkungen und ggf. bis wann es realisierbar wäre.

Darüber hinaus wird auf die Stellungnahme von Pro Bahn e.V. verwiesen.

Radverkehr (S.17-24)

Auf den S. 17ff wird das Zielnetz Radverkehr erörtert. Wir verweisen an dieser Stelle auf die Stellungnahmen der Fahrradverbände.

Fußverkehr (S. 25-33)

Die Einschätzung der bisherigen Arbeiten zur Attraktivierung des Fußverkehrs fällt so kurz wie nüchtern und richtig aus: „Bislang gibt es in Essen noch kein eigenes Fußverkehrskonzept und es liegen keine aktuellen Planungsgrundlagen oder Netzentwicklungen vor“ (S. 26). Das ist umso bedauerlicher, als der Fußverkehr die Basis jeder Mobilität ist. Er ist (faktisch) emissionsfrei, er braucht die geringsten Flächen, er ist außerordentlich flächenproduktiv. Darüber hinaus entstehen aus Fußverkehr im Grunde ausschließlich positive Effekte für den Stadtraum und damit für die Stadt und die in ihr lebenden Menschen – und dies nicht nur gelegentlich, sondern regelmäßig und vielfältig.

Der Zustand der Gehwege und der dem Fußverkehr gewidmeten Infrastruktur insgesamt ist in Essen nicht zufriedenstellend. Oft sind Gehwege so dimensioniert, dass Begegnungsverkehre nicht möglich sind. Wo Gehwege ausnahmsweise doch breit genug sind, werden sie – ordnungsgemäß und ordnungswidrig – von parkenden Fahrzeugen wieder in ihrer Funktion und Qualität beschnitten. Viele weitere zweckfremde Nutzungen tragen zusätzlich dazu bei, dass zu Fuß gehen in Essen unattraktiv ist. Deshalb nimmt der Fußverkehr einen verhältnismäßig geringen Anteil an den Wegen in Essen ein, der zudem seit Jahren zurückgeht.

Die den Zustand fast schon ernüchtert aufnehmende kapitulative Aussage zum weiteren Umgang lautet denn auch lapidar: „Der im Rahmen des Mobilitätsplans entwickelte Ansatz ist in einem eigenen Fußwegeentwicklungsplan für die Stadt Essen vertiefend zu untersuchen und konzeptionell auszugestalten. Die hier aufgezeigten Zielnetzansätze können als erster Konzeptvorschlag zur Stärkung von stadtweiten Fußverkehrswegebeziehungen verstanden werden“ (ebd.).

Datum
10.08.2024

Seite 11 von 16

kopstadtplatz 12
45127 essen

mobil
(49) 162. 211 86 34

eMail
space2live4you@gmail.com

Anmerkungen zum methodischen Ansatz der Netzhierarchien: Während die Unterscheidung der Netze entlang ihrer Bedeutung und der dafür bereitzuhaltenden (bzw. zu entwickelnden) Kapazität grundsätzlich geteilt wird, wird sie für den Fußverkehr infrage gestellt. Fußwege sind in den allermeisten kurz (nur in seltenen Fällen dürften die unterstellten 2 km erreicht werden). (Fast) jeder Weg (in der Modalkette) beginnt und endet als Fußweg. Deshalb sollte die vorzuhaltende Infrastruktur bestimmte Maße und Qualitäten nicht unterschreiten. Wo immer möglich sollten Gehwege mindestens 2,50 m breit und frei sein von zweckfremden Nutzungen, seien sie temporär oder dauerhaft. Gehwege sollten gut ausgeleuchtet und im Winter eisfrei sein. Dies betrifft die Haupt- wie die Nebenrouten gleichermaßen. Sofern eine Unterscheidung zwischen den Netzen gemacht wird, dann nur insofern als die Vorrang- und Hauptnetze deutlich besser ausgestattet sind als die formulierten Mindestanforderungen es verlangen.

Die Erörterung der Entwicklung Fußwege bleibt in qualitativer wie quantitativer Hinsicht trotz der detaillierten Benennung von Kriterien und Relevanzen auffallend ungenau. Anders als z.B. bei der Diskussion um den ÖPNV gibt es keine Analyse der Wirkungen und Abhängigkeiten. Dabei hätte dies leicht geleistet werden können, weil auch hier Erkenntnisse und Befunde in großer Zahl vorliegen. Gerade in Bezug auf das erwähnte Einzelhandelskonzept hätte der Fußverkehr als Frequenzbringer avisiert und methodisch als Attraktivitätsmaß herangezogen werden können. Dabei geht es nicht um die Schaffung von reinen Fußgängerzonen, sondern um die Schaffung von lebendigen und nutzungsoffenen Räumen in den Kernbereichen.

Der Fußverkehr in Essen lässt sich nicht als Beitrag zur Verkehrswende entwickeln, wenn die grundlegenden Konflikte unbenannt bleiben. Hier fehlt leider jedes Bekenntnis, die missbräuchliche Nutzung von Gehwegen als solche zu benennen und zumindest den Anspruch zu formulieren, attraktive Fußwege zu schaffen – selbstverständlich gegen ordnungswidriges „Gewohnheitsrecht“ von Autos (und auch und zunehmend Transportern, Klein-Lkws und Wohnmobilen). Auch die kritische Auseinandersetzung mit De-Facto-Standards (die vor allem von der FGSV gesetzt werden) fehlt gänzlich.

Darüber hinaus wird auf die Stellungnahme des Fuß e.V. verwiesen.

MIV (S. 34-50)

Es ist zwar als Anerkennung der Realität zu verstehen und wurde über die Wahl der Szenarios schon vor längerer Zeit angekündigt, die Festlegung des MIV-Anteils auf 30% in 2035 bleibt dennoch eine substanzielle Verletzung des selbst gesteckten Ziels und muss daher als Ausweis der Niederlage gelten. 30% sind immerhin 20% mehr MIV als ursprünglich formuliert.

Noch sind mehr als zehn Jahre Zeit, die Weichen so zu stellen, dass 25% MIV denkbar wird. Dieses Ziel schon heute aufzugeben, bedeutet die Anerkennung und Fortführung einer Realität, die aus unserer Sicht nicht zu akzeptieren, sondern zu überwinden ist.

Datum
10.08.2024

Seite 12 von 16

kopstadtplatz 12
45127 essen

mobil
(49) 162. 211 86 34

eMail
space2live4you@gmail.com

Positiv hervorzuheben ist die Absage an weiteren Straßenneubau. Negativ muss jedoch der fehlende Hinweis auf das Ende von Straßenausbau betont werden. Gerade in den sowieso am stärksten belasteten Quartieren muss weiter gedacht werden – Straßenrückbau, überwiegend über die Umwidmung einer Spur bei mehrspurigen Straßen, aber auch über die Rückstufung im Netz (z.B. Friedrich-Ebert-Straße als Shared Space mit einer Richtungsspur und 30 km/h) muss als probate Maßnahme zur Reduzierung von MIV-Verkehren und Geschwindigkeiten und damit zur Schaffung von Raumqualitäten offensiv gedacht und vorbereitet werden.

Die Anpassung von Straßenräumen an künftig geringere Bedarfe immerhin wird erwähnt, wenn auch nicht offensiv und nicht präzise genug.

Auch wenn von uns anerkannt wird, dass mit dem Mobilitätsplan eine erhebliche Reduzierung des MIV-Anteils erreicht werden soll und „unter der Hand“ sogar Eingriffe in die heute vom MIV beanspruchten räumlichen Ressourcen formuliert werden (mit einer Reduzierung dieser Flächenansprüche, wo sich das unter dem Diktum des „flüssigen Verkehrs“ vertreten lässt), muss doch kritisch angemerkt werden, dass dafür faktisch allein Pull-Maßnahmen benannt werden. Es fehlen aber die für die Zielerreichung notwendigen Push-Maßnahmen.

Das ist nicht gleichzusetzen mit irgendeiner ideologischen Stigmatisierung des MIV oder gar mit einer Privilegierung des Umweltverbands. Tatsächlich würden mit geeigneten Pull-Maßnahmen letztlich die über Jahre und Jahrzehnte auf den MIV ausgerichtete Entscheidungen korrigiert, also Privilegien, die der MIV in hohem Maße genießt, partiell zurückgenommen.

Dies in aller Klarheit zu sagen, gehört zur politischen Ehrlichkeit. Dass diese Ehrlichkeit kommunizierbar ist und von einer großen Mehrheit der Menschen verstanden und mitgetragen wird, zeigen die an Zahl zunehmenden Beispiele aus anderen Städten in Deutschland, Europa und auf der ganzen Welt.

Die zwischen den insbesondere auf S. 35 formulierten (und von uns vollständig geteilten) Überzeugungen, Aufgaben und perspektivischen Umsetzungen, stehen in einem ungelösten Widerspruch zu den insbesondere auf S. 5 formulierten Grundsätzen.

Auf S. 36 werden für die untergeordneten MIV-Netze max. zwei Fahrspuren vorgesehen. Es ist zwar naheliegend, dass damit die Gesamtzahl der Fahrspuren gemeint ist. Zur sprachlichen Präzisierung sollte aber besser von „einer Richtungsfahrspur“ gesprochen werden.

An mehreren Stellen werden die auf Essener Stadtgebiet verlaufenden Bundesautobahnen explizit aus der Betrachtung ausgeschlossen. Das ist zwar verständlich, weil diese Straßen nicht im (unmittelbaren) Zuständigkeitsbereich der Stadt Essen liegen und dem Grundsatz nach keine lokalen Verkehre abwickeln. Tatsächlich handelt es sich aber bei allen vier durch Essener Stadtgebiet verlaufenden Bundesautobahnen (A40, A42, A44, A52) durchaus um Verkehrssammelstraßen von hoher lokaler Bedeutung. Insbesondere für die A40 wurde dies von der Stadtverwaltung selbst konstatiert (vgl. Masterplan Olympia, „Deckel“). Viele Auf- und Abfahrten auf Essener Stadtgebiet (teilweise im Abstand von wenigen hundert Metern zueinander) machen aus dem überörtlichen System (mindestens auch) ein lokales.

Datum
10.08.2024

Seite 13 von 16

kopstadtplatz 12
45127 essen

mobil
(49) 162. 211 86 34

eMail
space2live4you@gmail.com

Zwar werden in der Betrachtung ohnehin keine Einpendel- und Durchgangsverkehre (bis jetzt unklar: Auspendelverkehre) berücksichtigt, weshalb die klassischen über die Autobahnen abgewickelten Transitverkehre sowieso nicht in die rechnerische Betrachtung einfließen. Da aber auch keine Autofahrt auf einer Autobahn beginnt oder endet, muss die Frage beantwortet werden, wo sie denn beginnt oder endet und ob dieser Zusammenhang nicht notwendig dazu führen muss, die Autobahnen mitzubetrachten.

Alle für die sonstigen Straßenkategorien getroffenen Aussagen gelten für Autobahnen in Essen in besonderer Weise. Diese Autobahnen führen ganz überwiegend durch dicht bebaute Wohngebiete, zerschneiden Quartiere, verlärmern weite Bereiche und sind bis heute insgesamt die größten Quellen von Luftschadstoffen jeder Art. Nur der südliche Teil der A52 (kaum Bebauung, aber lärmverbreitungsbegünstigende Topografie) und der westliche Teil der A42 (Industriegebiet) führen nicht durch Wohngebiete.

Dass die Bismarck- bzw. Alfredstraße als „eingeschränkt verträglich“ kategorisiert werden, ist nicht einsichtig. Hier werden immer noch die stadtweit höchsten Schadstoffmengen gemessen. Das Neubauvorhaben „Zech-Hochhaus“ könnte an der bereits unverträglichen Schallsituation ($>70\text{dB[A]}$) scheitern. In nordwestlicher Verlängerung sollen Friedrichstraße und Hans-Böckler-Straße ausgebaut und um eine Richtungsfahrspur erweitert werden; der Berthold-Beitz-Boulevard soll an die Hans-Böckler-Straße angeschlossen werden und führt zu weiteren Belastungen.

Vor allem offenbart sich hier das systematische Versäumnis, den Wirtschaftsverkehr zu berücksichtigen, in seiner ganzen Tragweite. Schon heute ist der Güterverkehr (auch der Schwerlastverkehr), der über die Alfredstraße (B224) abgewickelt wird, eine hohe Belastung für die Menschen, die hier wohnen oder arbeiten, und für die Infrastruktur. Wenn jetzt die westlichen und nördlichen Gewerbegebiete und auch die westlichen und nördlichen Wohngebiete an dieses System angeschlossen werden, ist mit einer weiteren erheblichen zusätzlichen Belastung fast schon zwingend zu rechnen.

Auch die errechnete Zahl von 17 Bewertungspunkten muss kritisch betrachtet werden: Erstens mag die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50km/h liegen, die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten liegen aber (soweit die Verkehrslage es zulässt) oft darüber. Zweitens gibt es über den gesamten Streckenabschnitt immer vier Fahrspuren, aber sehr oft kommen zwei weitere Abbiegespuren von beträchtlicher Länge hinzu. Der gesamte Straßenquerschnitt ist de facto auf sechs Fahrspuren ausgelegt. Drittens kommt es durchaus immer wieder zu störenden, konfliktbehafteten und daher potenziell gefährlichen Situationen beim Ein- und Ausparken (was vermutlich mit ruhendem Verkehr gemeint ist). Addiert man dies zu den Bewertungspunkten kommt man auf 20 – womit die Alfredstraße in die Kategorie „nicht verträglich“ fallen würde.

Übrigens werden auf S. 38 für das Kriterium „Empfindlichkeit Wohnen“ zwischen null und zwei Punkten vergeben. Auf S. 39 bekommt die Gladbecker Straße hier aber drei Punkte, was angesichts der im Abschnitt zwischen Berthold-Beitz-Boulevard und Hövelstraße bekannten Belastungssituation nachvollziehbar ist. Identisches lässt sich aber auch für die Alfredstraße von der Kahrstraße im Norden bis über die A52 hinaus reklamieren.

Datum
10.08.2024

Seite 14 von 16

kopstadtplatz 12
45127 essen

mobil
(49) 162. 211 86 34

eMail
space2live4you@gmail.com

Auch wenn die Szenarien „Push+“, „Push“, „Pull“ und „Status Quo“ heißen, muss doch konstatiert werden, dass auch im Szenario „Push“ faktisch keine Push-Maßnahmen ergriffen werden. Erst im Szenario „Push+“ wären diese Teil der Strategie. Aber bekanntermaßen wurden die in „Push+“ notwendigen Eingriffe als nicht umsetzbar eingestuft und das Szenario aus der Betrachtung genommen. Echte Push-Maßnahmen würden die über Jahre und Jahrzehnte etablierten, politisch gewollten und durchgesetzten Privilegien konsequent in Frage stellen und in einem maximal transparenten Prozess mit klarer zeitlicher Struktur und ebenso deutlicher Kommunikation erwartbarer Kosten zu einem wichtigen Teil der Strategie werden.

Auch wenn wir uns wünschen, dass es zu den auf S. 43 genannten Verkehrsmengenreduzierungen kommt, geben die benannten Zielsysteme (Stand heute) dazu keinen Anlass. Zwar wird zuvor gesagt, dass „die Potenziale zur Reduzierung des MIV-Verkehrs in Essen im eigenen Stadtgebiet zu suchen und zu finden sind“ (S. 42), aber es gibt doch keinen einzigen Hinweis auf Push-Maßnahmen. Wie aber die Verkehre in dieser Dimension auf den Umweltverbund verschoben werden sollen, wird weder abgeleitet noch dargestellt. Konkret muss hier erneut die Alfredstraße mit südlichen und nördlichen Zubringern genannt werden. Die geplanten und absehbar beginnenden kapazitätserhöhenden Maßnahmen bringen mehr und nicht weniger Verkehr. Die geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Rüttenscheider Straße verstärken diesen Effekt noch. Die in Rüttenscheid geplanten Hochbaumaßnahmen bringen (zusammen mit den in der jüngeren Vergangenheit bereits umgesetzten Neubaumaßnahmen) weitere Verkehre in den zentralen Bereich der Alfredstraße. Wie es unter diesen Voraussetzungen zu einer Reduzierung um immerhin fast ein Viertel der Verkehrsmengen kommen soll, erschließt sich nicht.

Aber selbst wenn das so wäre, würde der Effekt kaum wahrnehmbar sein, weil die Alfredstraße eben auch (und auf S. 42 im Bericht wohl auch gesagt) eine hohe Bedeutung für Durchgangs-, Pendel- und vor allem Wirtschaftsverkehre hat. Die behauptete (wenn schon nicht hergeleitete) Reduzierung um fast ein Viertel entpuppt sich dergestalt als wenig hilfreich, die Lebensqualität zu verbessern oder einen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten.

Auch wenn Essen seit Jahren den Deckel über die A40 diskutiert, ist die Verlegung des MIV in den Untergrund doch nur das letzte Mittel. Erstens sind die monetären Kosten enorm und kaum zu stemmen. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 findet sich keine entsprechende Projektanmeldung, so dass zweitens die Zeit bis zur Umsetzung in Jahrzehnten zu rechnen ist. Drittens sind auch die Umweltkosten derart groß (z.B. Grundwasserabsenkung), dass sehr sorgfältig abgewogen werden muss, ob und wo solche Maßnahmen tatsächlich gewollt sein können. Vor diesem Hintergrund muss die Erweiterung der dem MIV gewidmeten Infrastruktur die Ausnahme sein. Viel wichtiger ist das glatte Gegenteil, nämlich der Rückbau bestehender Infrastruktur bzw. die Umwidmung für andere und verträgliche Zwecke der Raumnutzung. Wir erkennen im vorliegenden Text hier diese Überzeugung wieder und unterstützen sie.

Datum
10.08.2024

Seite 15 von 16

kopstadtplatz 12
45127 essen

mobil
(49) 162. 211 86 34

eMail
space2live4you@gmail.com

Zielnetzkonflikte (S. 53-57)

Auf S. 56 werden richtige Aussagen zur Priorisierung von Verkehren getroffen. Ergänzen möchten wir, dass wo immer möglich Busse und Straßenbahnen auf eigenen Spuren fahren und Vorrang haben. Wo sie nicht auf eigenen Spuren unterwegs sein können, weil die Straßenquerschnitte dies nicht ermöglichen, sind weitere Vorrangmaßnahmen umzusetzen (z.B. sog. Pulkführerschaft wie bei der Citybahn).

Nicht nur in zentralen Bereichen sollen andere Verkehre den Fußverkehr nicht behindern; das soll möglichst nirgends der Fall sein.

Auf S. 57 wird richtigerweise konstatiert, dass die „jeweiligen Handlungslogiken sowie die Priorisierungen ... sich im Einzelfall gegenseitig widersprechen (können)“. Dass dies sogar oft der Fall ist, war auch Gegenstand der vorliegenden Kritik. Dass daraus der Schluss gezogen wird, dass „auch in Zukunft Einzelfallentscheidungen nötig“ sind, halten wir jedoch für riskant und daher für falsch. Einzelfallentscheidungen orientieren sich in der Praxis allzu oft an einer gegebenen und etablierten Wirklichkeit. Es besteht also die evidente Gefahr, dass über Einzelfallentscheidungen der gesamte Mobilitätsplan in seiner Wirkung und Reichweite massiv beschnitten wird. Es muss dem Bericht zugute gehalten werden, dass hier nicht „naiv“ oder „blind“ argumentiert wird, sondern der erkennbare Versuch unternommen wird, diese (erkannte) Gefahr zu minimieren.

Essen am 10.08.2024
VCD Essen e.V.

Datum
10.08.2024

Seite 16 von 16

kopstadtplatz 12
45127 essen

mobil
(49) 162. 211 86 34

eMail
space2live4you@gmail.com