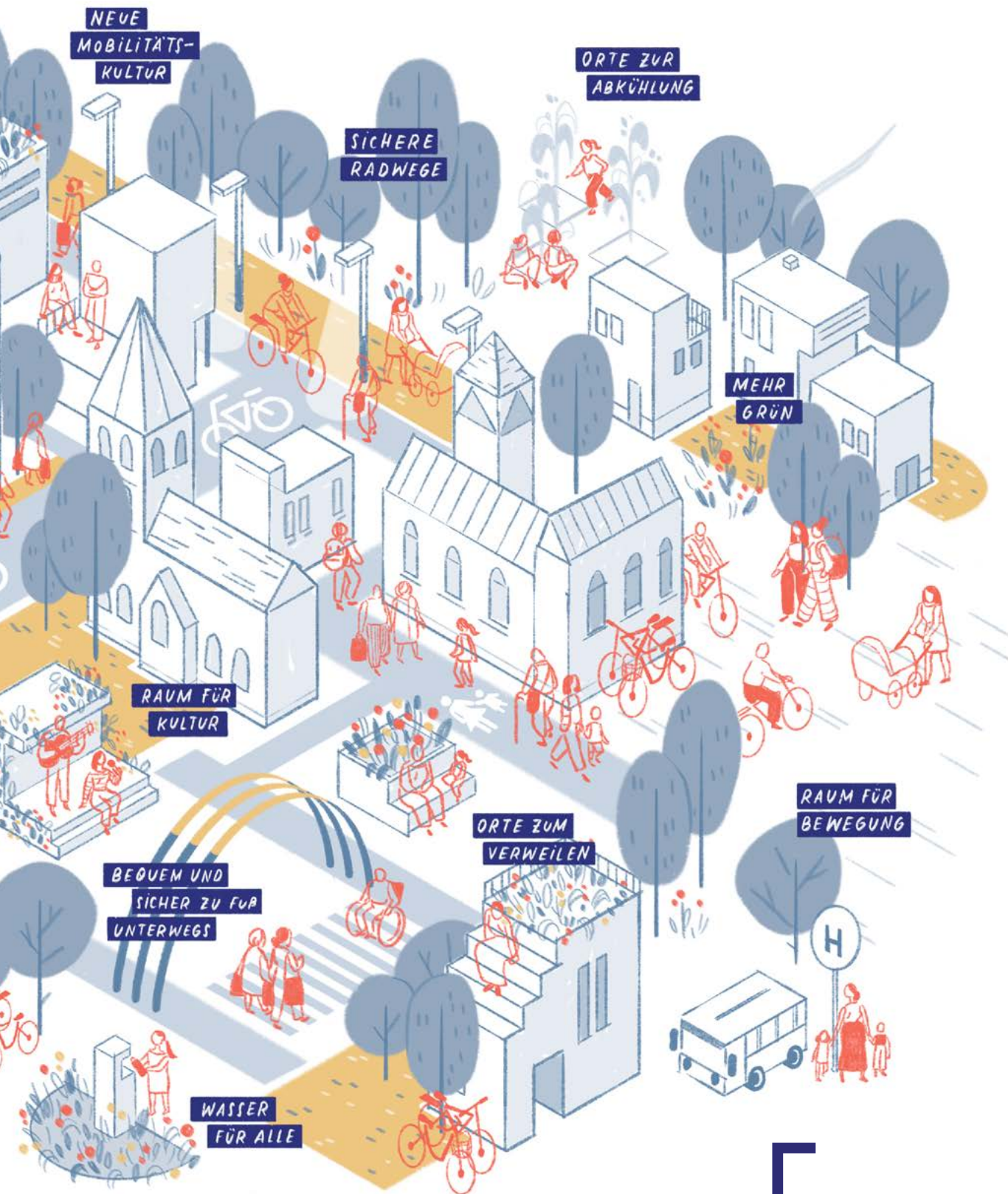




AGENDA-MAP
Essener Nordviertel
und Umgebung

BEWEG DEIN QUARTIER



INHALT

5	Vorwort
6	Einleitung
8	Das Quartier
12	Projektablauf
22	Mobilitätsheld*innen
26	Mobilstation
28	Eine Vision für die Mobilität im Quartier
31	13 Schlüsselprojekte
86	Projektschatz
94	Danke
95	Impressum





Mobilität ist ein zentraler Bestandteil unseres Lebens. Sie muss gut funktionieren, damit jede und jeder einfach und wie gewünscht von A nach B kommt. Als „Grüne Hauptstadt Europas – Essen 2017“ haben wir uns als oberstes Mobilitätsziel gesetzt, im Jahr 2035 die Mobilitätswende zu erreichen: Jeweils 25 Prozent sollen dann das Fahrrad, den ÖPNV oder das Auto nutzen oder zu Fuß gehen (Modal Split von 4 x 25 Prozent). Es gilt außerdem, das Auto, den ÖPNV sowie den Fahrrad- und Fußgängerverkehr sinnvoll miteinander zu verknüpfen und so für jede Strecke das geeignete Verkehrsmittel der Wahl zu haben. In Essen realisieren wir bereits eine Vielzahl an Mobilitätsprojekten. Die Essener Mobilitätswende kann aber nur gelingen, wenn alle mitmachen, wenn wir jede und jeden von einer klimafreundlichen Mobilität überzeugen. Daher ist es besonders wichtig, mit Menschen im Quartier ins Gespräch zu kommen, gemeinsam Mobilitätsgewohnheiten im Alltag zu diskutieren, neue Formen der Mobilität zu entdecken und auszuprobieren.

Dazu leistet das Projekt „Beweg Dein Quartier“ einen wichtigen Beitrag. Die Schritte von der gemeinsamen Ideenentwicklung, über das Testen neuer Angebote bis hin zur Weiterentwicklung und Priorisierung der Projektvorschläge sind ein guter Weg für eine echte Bürgerbeteiligung vor Ort. Unser Ziel mit dem Projekt ist es, die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den städtischen Quartieren zu steigern und gleichzeitig den Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz zu fördern. Ich freue mich, wenn Sie Teil von „Beweg Dein Quartier“ werden und gemeinsam mit uns die Mobilitätswende in Essen gestalten.



Thomas Kufen

Oberbürgermeister der Stadt Essen

Alle reden über die Mobilität von morgen: »Beweg Dein Quartier« will sie gemeinsam mit den Menschen vor Ort neu denken: mehr Raum für Menschen, Bewegung und Begegnung schaffen, Möglichkeitsräume eröffnen, neue Gewohnheiten etablieren, Projekte und Akteur*innen unterstützen, sichtbar machen und zusammenbringen.

»Beweg Dein Quartier« ist aus der Überzeugung heraus entstanden, dass sich große Transformationen wie die Mobilitätswende und der Klimaschutz nur gemeinsam mit den Menschen vor Ort nachhaltig gestalten lassen – mit Bürger*innen, Stakeholder*innen, Vertreter*innen aus Politik und Verwaltung und weiteren Akteur*innen. Das Thema Mobilität ist facettenreich und komplex. Es betrifft Alltag und Routinen von jedem Menschen und ist hochemotional besetzt. Daher braucht es die Mitwirkung von beteiligten Nutzer*innen und entsprechende Aushandlungsprozesse, die über die bisher verbreiteten Formate hinausgehen.

Das Projekt wählt das Quartier als Betrachtungsebene, da die Räume direkt vor der Haustür zum einen ideale Orte sind, um neue Wege der Interaktion mit der Öffentlichkeit zu entwickeln und auszuprobieren. Dichte und Nähe schaffen zum anderen einen leichteren Zugang zu Beteiligung und Interaktion und tragen zu Verantwortungsgefühlen und Gestaltungswillen bei. Hier kann die Stadt der kurzen Wege gelebt und aktive Mobilität und damit mehr urbane Lebensqualität gefördert werden. Schließlich kann der Mikro-Fokus als Ausgangspunkt dienen, um Wünsche, Ideen und Kreativität der Bevölkerung in eine breitere städtische Governance einzubinden, gute Beispiele schaffen und später Hebel für eine breitere urbane Transformation sein.

»Beweg Dein Quartier« will in den Quartieren der Partnerstädte Essen und Offenbach diesen Wandel proaktiv gestalten und gemeinsam mit den Teilnehmenden einen Blick aufs Heute und davon ausgehend aufs Morgen wagen und Schlüsselprojekte für eine bessere Mobilität und mehr Lebensqualität entwickeln, um Impulse für die Mobilität der Zukunft zu setzen. Das Thema Mobilität soll dabei nicht isoliert, sondern als integraler Bestandteil des Alltags betrachtet werden, um gemeinsam getragene Lösungen zu entwickeln. Es geht also weniger um große Infrastrukturvorhaben, sondern zunächst um den Dialog über Mobilität und mögliche Veränderungen – für eine nachhaltige, nutzer*innengenerierte Transformation. Schließlich entwickelt das Projekt ein konkretes Maßnahmenpaket für jedes der Quartiere. Dabei handelt es sich um Projektideen, die mit konkreten Infrastrukturverbesserungen oder Handlungsimpulsen einen Beitrag zum Klimaschutz leisten – im Bereich Nahmobilität, Mobilitätsangebote und öffentlicher Verkehr sowie zur Aufenthaltsqualität vor Ort. Denn in lebenswerten und menschengerechten Quartieren bewegt man sich gerne zu Fuß, mit dem Rad oder auf andere (emissionsarme) Art aktiv – oder man verweilt in attraktiven urbanen Räumen und schon das Klima durch weniger Fahrten ins Grüne oder Blaue, weil sich alle Alltagsziele in kurzer Distanz zum Wohnort befinden.

Ein weiteres Ziel von »Beweg Dein Quartier« ist das Testen neuer Möglichkeiten der Mobilität im Alltag und temporärer Veränderungen im öffentlichen Raum. Sie lassen neue Wege spürbar werden, Zustände evaluierbar und Debatten konkret machen.

»Beweg Dein Quartier« zeigt, dass der co-kreative Prozess der gemeinsamen Ideengenerierung und die damit einhergehende Aktivierung der Bürgerschaft genauso wichtig ist wie die finalen Projekte selbst. Mobilitätswende kann nur gemeinsam mit Bürger*innen gestaltet werden, um Verhaltensmuster zu durchbrechen und neue Denk- und Mobilitätsweisen zu entwickeln. Der öffentliche Raum ist zentraler Schauplatz der Mobilität der Stadt. Hier müssen die Visionen für die Zukunft verhandelt werden – im Dialog und beim Ausprobieren gemeinsam mit den Menschen vor Ort.

Nichts von diesem direkten Engagement und der Transformation kann jedoch geschehen, wenn die Städte selbst nicht über konkrete Möglichkeiten und Entscheidungsbereitschaft verfügen, diese zu verwirklichen.

Verdeutlichung unserer Position und der Rollen der beteiligten Akteur*innen

»Beweg Dein Quartier« wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert und in zwei unterschiedlichen Quartieren mit den Kommunen als Praxispartner durchgeführt: im Essener Projektgebiet um City Nord, dem Eltingviertel und der Grünen Mitte sowie im Quartier Nordend in Offenbach am Main.

Das Projektteam von »Beweg Dein Quartier«, bestehend aus urbanista und der Forschungsgruppe Partizipation und Transformation des Centrums für Umweltmanagement, Ressourcen und Energie (CURE) an der Ruhr-Universität Bochum, agiert einerseits im Sinne der im Projektantrag formulierten und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) geförderten Ziele. Innerhalb der Projektkonstellation aus Praxispartner*innen (Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung), LOI-Partner*innen, Stakeholder*innen, Bürger*innen und weiteren Akteur*innen vor Ort nimmt das Projektteam andererseits die Rolle der vermittelnden Advokatin ein, um das bestmögliche Ergebnis im Sinne der Projektziele zu erreichen.

»Beweg Dein Quartier« tritt mit dem Anspruch an, innovative Bottom-up-Mobilisierungs- und Beteiligungsprozesse zu erproben, die Anstöße für die Mobilitätswende in Bestandsquartieren liefern. Durch eine frühzeitige, thematisch offene und inklusive Beteiligung mit Zivilgesellschaft und Stadtverwaltung erfolgt die Bündelung lokaler Wissensbestände. Dabei hat das Projektteam das Ziel, die vielfältigen Interessen in den beiden Quartieren strukturiert in einem unparteilichen und fairen Beteiligungsprozess zusammenzubringen. Hierbei sollen die unterschiedlichen Interessen aller Gruppen herausgearbeitet und gemeinsam nach Lösungen gesucht werden. Gemeinsam werden konkrete Ziele und eine Vielzahl an unterschiedlichen Projekten erarbeitet, die den Ansprüchen und Wünschen der Bewohner*innen, aber auch den gesetzten Zielen des BMU entsprechen. Schließlich werden die Projektideen (mit dieser Publikation) aufbereitet an die Stadtverwaltung und die politischen Gremien der Stadt Essen sowie die Öffentlichkeit übergeben, auf Grundlage der demokratischen Entscheidungsprozesse in Planungen der Stadt Essen aufgenommen und je nach deren Ergebnissen verworfen oder realisiert.

DAS QUARTIER

Das Projektgebiet setzt sich zusammen aus der nördlichen Innenstadt (City Nord), dem neuen Universitätsviertel (grüne mitte Essen) und dem südöstlichen Bereich des Nordviertels in Essen. Diese drei Bereiche bilden ganz unterschiedliche Nutzungen, Bevölkerungen und Problemlagen ab. Zudem sind sie durch große Verkehrsachsen wie die Gladbecker Straße, die Friedrich-Ebert-Straße und die Schützenbahn voneinander getrennt bzw. begrenzt – hier zeigen sich typische Strukturen und Barrieren innerstädtischer Verkehrsachsen. Im Projektgebiet lassen sich somit allgemeine Herausforderungen der Verkehrs- und Mobilitätswende wie unter einem Brennglas beobachten und punktuell im Rahmen des Beteiligungsprozesses bearbeiten. Zudem findet sich hier eine interessante Mischung von Bestandsquartieren (Eltingviertel), Innenstadtarealen (City Nord), der grünen mitte Essen als Neubaugebiet mit dem zukünftigen Radschnellweg Ruhr (RS1) und angrenzend dem Campus der Universität Duisburg-Essen:

Eltingviertel

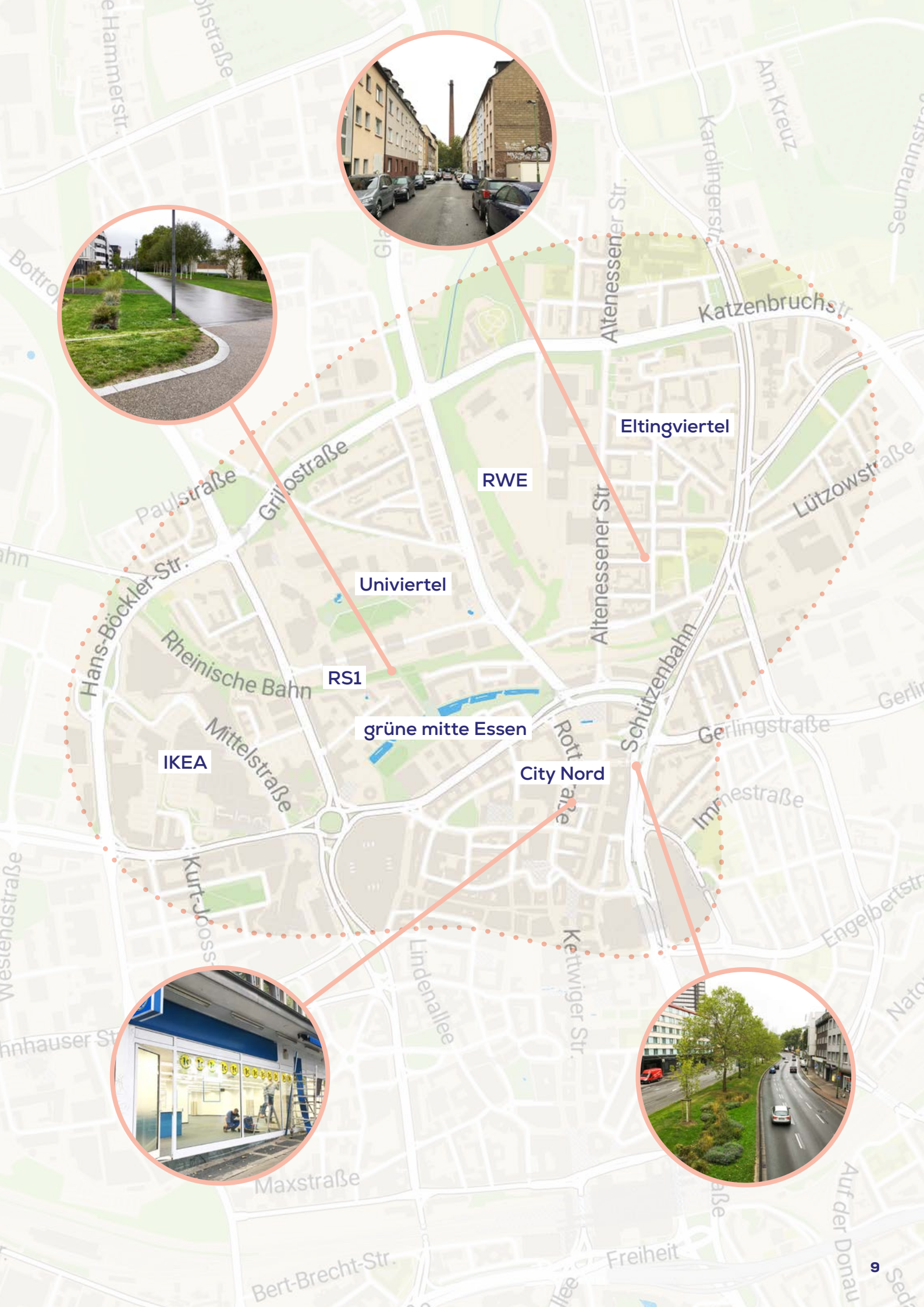
Wohngebiet im südöstlichen Teil des Nordviertels mit vielen Gründerzeithäusern. Westlich erstreckt sich das Gelände von RWE, auf das der Hauptsitz des Unternehmens verlagert wurde, sowie im südwestlichen Teil des Stadtteils die Universität Duisburg-Essen mit angrenzenden Wohngebieten.

Nördliche Innenstadt „City Nord“

Nördlicher Teil des Stadtkerns ab dem Kennedyplatz bzw. dem Kornmarkt. Die City Nord umfasst das Gebiet zwischen Schützenbahn, Fontänengasse, Kopstadtplatz, Gänsemarkt und Friedrich-Ebert-Straße. Das Quartier bietet eine funktionale Vielfalt aus lokalem Einzelhandel, Gewerbe und Wohnen und zeichnet sich durch eine bunt gemischte, eher junge Bevölkerungsstruktur sowie Kreativpotenzial aus.

Neues Universitätsviertel bzw. grüne mitte Essen

Neue Siedlung mit Wohn- und Arbeitsraum rund um eine große Parkanlage mit Rasen- und Wasserflächen, Spielplatz, Cafés und Sitzmöglichkeiten genau zwischen der nördlichen Innenstadt und der Universität Duisburg-Essen. Im Bereich zwischen Universität, Eltingviertel und Grüner Mitte endet derzeit der Radschnellweg Ruhr RS1, der von Mülheim an der Ruhr bis zur Grünen Mitte in Essen befahrbar ist und an dieser Stelle Richtung Osten weitergeführt werden soll.



Eltingviertel

RWE

Univiertel

RS1

grüne mitte Essen

IKEA

City Nord

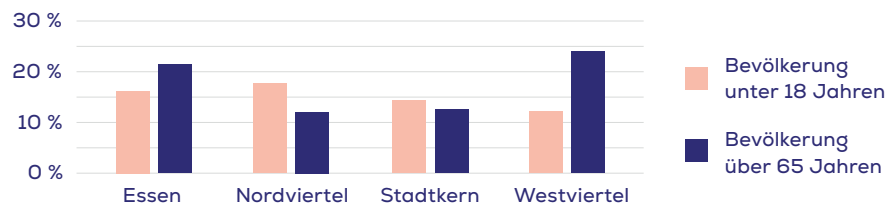
Das Projektgebiet in Zahlen

Einwohner*innen

Stadtbezirk I	69.124
Nordviertel	8.563
Westviertel	2.728
Stadtkern	4.066

(Stand: 31.12.2019)

Altersstruktur im Projektgebiet



Ein junges Quartier

Über 65-Jährige sind im Stadtkern und Nordviertel besonders wenig vertreten, gemessen am Essener Durchschnitt. Die Bevölkerung unter 18 Jahren liegt im Stadtkern und im Westviertel unter dem städtischen Durchschnittswert, im Nordviertel leicht darüber.

Hohe Fluktuation

Im ganzen Stadtbezirk ist der Anteil von Bewohner*innen mit einer Wohndauer von unter fünf Jahren besonders hoch: Während der Essener Durchschnitt 17,1 % beträgt, wohnen im Stadtkern 44,6 % der über 18-Jährigen noch keine fünf Jahre vor Ort (Nordviertel: 36,1 %; Westviertel: 35,8 %).

Einpersonenhaushalte

Im Projektgebiet gibt es überdurchschnittlich viele Einpersonenhaushalte – auch hier liegt der Stadtkern prozentual ganz vorn. Ein buntes Quartier: In allen drei Stadtteilen im Projektgebiet leben im stadtweiten Vergleich besonders viele Menschen mit einer doppelten oder einer nicht deutschen Staatsbürgerschaft.

Bevölkerungsdichte

Der Stadtkern weist die mit Abstand höchste Bevölkerungsdichte auf, das Westviertel bewegt sich dagegen deutlich unter dem Essener Durchschnitt.

	Wohndauer unter 5 Jahren	Einpersonen- haushalte	Doppelstaater*innen und Nichtdeutsche	Bevölkerung pro Hektar
Essen	17,1 %	49,8 %	27,2 %	28,1
Nordviertel	35,8 %	60,9 %	57,2 %	28,8
Stadtkern	44,6 %	69,6 %	63,0 %	44,4
Westviertel	36,1 %	59,8 %	40,9 %	11,7

Mobilität im Projektgebiet

In der City Nord und im angrenzenden Eltingviertel (Teil des Nordviertels) treffen wichtige Verbindungen des ÖPNV und des Straßennetzes aufeinander. Der City-Ring durchkreuzt das Viertel und trennt Stadträume, südlich schließt die City Nord an. Die Gladbecker Straße, eine der am stärksten befahrenen mehrspurigen Straßen der Stadt, mündet hier in den City-Ring.

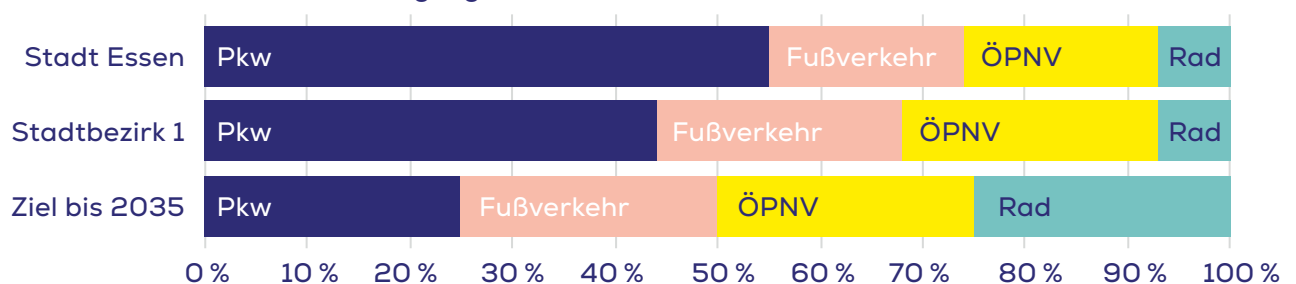
Das Projektgebiet ist gut an die Versorgung des ÖPNV angebunden: Hier treffen sich verschiedene Linien der U-Bahn, der Straßenbahn und des Busverkehrs. Zudem verläuft hier die Trasse der Rheinischen Bahn des zukünftigen Radschnellwegs Ruhr RS1, die schon rege von Radfahrenden genutzt wird, aber noch nicht nach dem Radschnellweg-Standard ausgebaut ist. Die Trasse, die eine direkte Verbindung zur Mülheimer Innenstadt, der Hochschule Ruhr West und mit Einschränkung zum Uni-Campus in Duisburg ermöglicht, endet aktuell noch am Essener Campus der Universität Duisburg-Essen in der Grünen Mitte. In den kommenden Jahren wird der Radschnellweg durch das Eltingviertel und den Essener Osten nach Gelsenkirchen und Bochum weitergebaut. Um das Jahr 2030, wenn der RS1 vollendet sein soll, sollen lauten Berechnungen des RVR täglich 50.000 Pendler*innenfahrten durch den Radschnellweg ersetzt werden können. An der Uni beginnt das Stationsnetz von metropolradruhr (nextbike), das sich von hier aus in den südlichen Teil der Stadt erstreckt.

Mobilitätsressourcen im Stadtbezirk 1

Im Stadtbezirk 1 gibt es besonders viele ÖPNV-Abos – hier haben die Einwohner*innen den höchsten Zeitkarten-Besitz in ganz Essen (39 % statt 31 %). Der Auto-Besitz liegt dagegen unter dem Essener Durchschnitt (0,9 statt 1,2 Pkw pro Haushalt). Bezogen auf die Einwohner*innen besitzen im Stadtbezirk 1 somit 27 % kein Auto, während in ganz Essen nur 17 % der Einwohner*innen keinen eigenen Pkw haben. Der „Modal Split“ im Stadtbezirk 1 weist stadtweit die stärksten Anteile des Umweltverbundes auf.

Modal Split

Haushaltsbefragung Mobilität 2019



Modal Split

Das Verkehrsverhalten der Essener*innen kann über die Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel im Alltag abgebildet werden. Diese Aufteilung wird Modal Split genannt. Er wird aus dem prozentualen Anteil der Verkehrsträger an der gesamten Verkehrsnachfrage, bezogen auf die zurückgelegten Wege, ermittelt. So wird sichtbar, zu welchen Anteilen die Essener Bevölkerung auf ihren Wegen zu Fuß geht, den öffentlichen Personennahverkehr, das Fahrrad oder den motorisierten Individualverkehr (MIV) nutzt. Beim MIV werden die Personen zusammengefasst, die selbst fahren, und die, die mitfahren.

PROJEKtablauf

Öffentlicher
Prozess



Im Quartier **On Tour**
& **Sprechstunden**



Online- und Offline-Umfrage zur Raum-
wahrnehmung und
-nutzung (14.7.-13.8.)



Ausstellung zum
Projekt und den
Umfrageergebnissen
(5.9.)

**3-stufiger Online-
Offline-Hackathon**



1. Online-Workshop
Zielvision für das
Quartier + erste
Ideen entwickeln
(12.9.)



Interne, nicht öffentliche
Projektbearbeitung

**Ausarbeitung
Beteiligungsversprechen**

Quartiersanalyse

Aufbau Webseite

Vorbereitende Workshops
mit Verwaltung, Politik und
Stakeholder*innen

Multiplikator*innen-Aktivierung

Kommunikationskampagne

**Auswertung
Umfrage**
Ausarbeitung
Ausstellung

**Vorbereitung
Hackathon**
Erstellung
Kurztexte
Projektideen

**Auswertung/
Vorbereitung**
+ Ausformulie-
rung Zielvision

Orga Held*innen-Prämien

Akquise/Aktivierung Held*innen



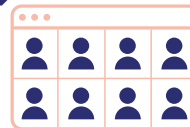
2. Vor-Ort-Workshop mit Ortsbegehung + Ausstellung (19.9.)



3. Online-Workshop Ideen weiterentwickeln mit Verwaltung, Expert*innen und Bürger*innen (26.9.)



Online-Voting Auswahl und Kommentierung von 13 Schlüsselprojekten (4.11. – 15.11.)



Agora Gemeinsames Aushandeln und Ausarbeiten der Projektideen (26.11.)



Agenda-Map Fertigstellung & Übergabe an Stadt

**Auswertung/
Vorbereitung**
Schärfung
Projektideen

**Ausarbeitung
von 30
Projektsteck-
briefen für
Online-Voting**

**Feedback-
Workshop mit
Verwaltung** zu den
Top-13-Schlüssel-
projekten & finale
Ausarbeitung der
Projektideen für
die Agenda-Map

Ausarbeitung Agenda-Map

**Vorstellung in
Fraktionen
& Ausschüssen**

Evaluation Held*innen-Prozess

Online- und Offline-Umfrage

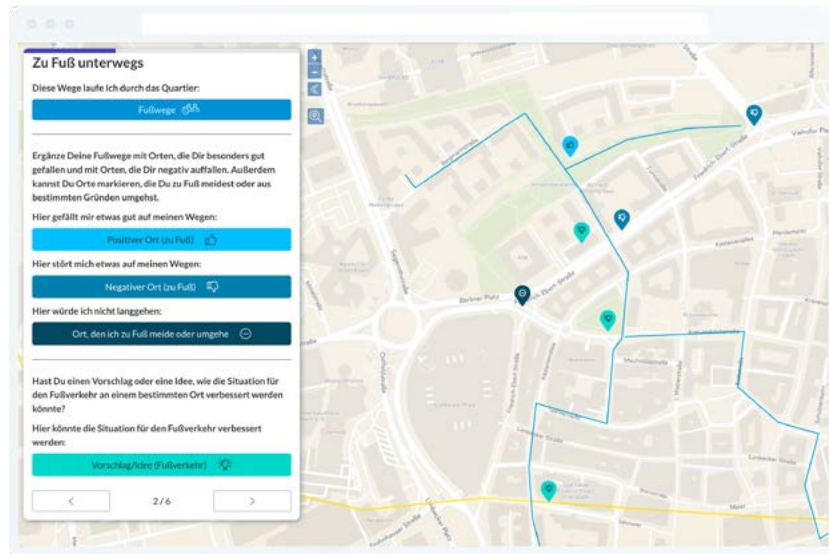
14. Juli – 13. August



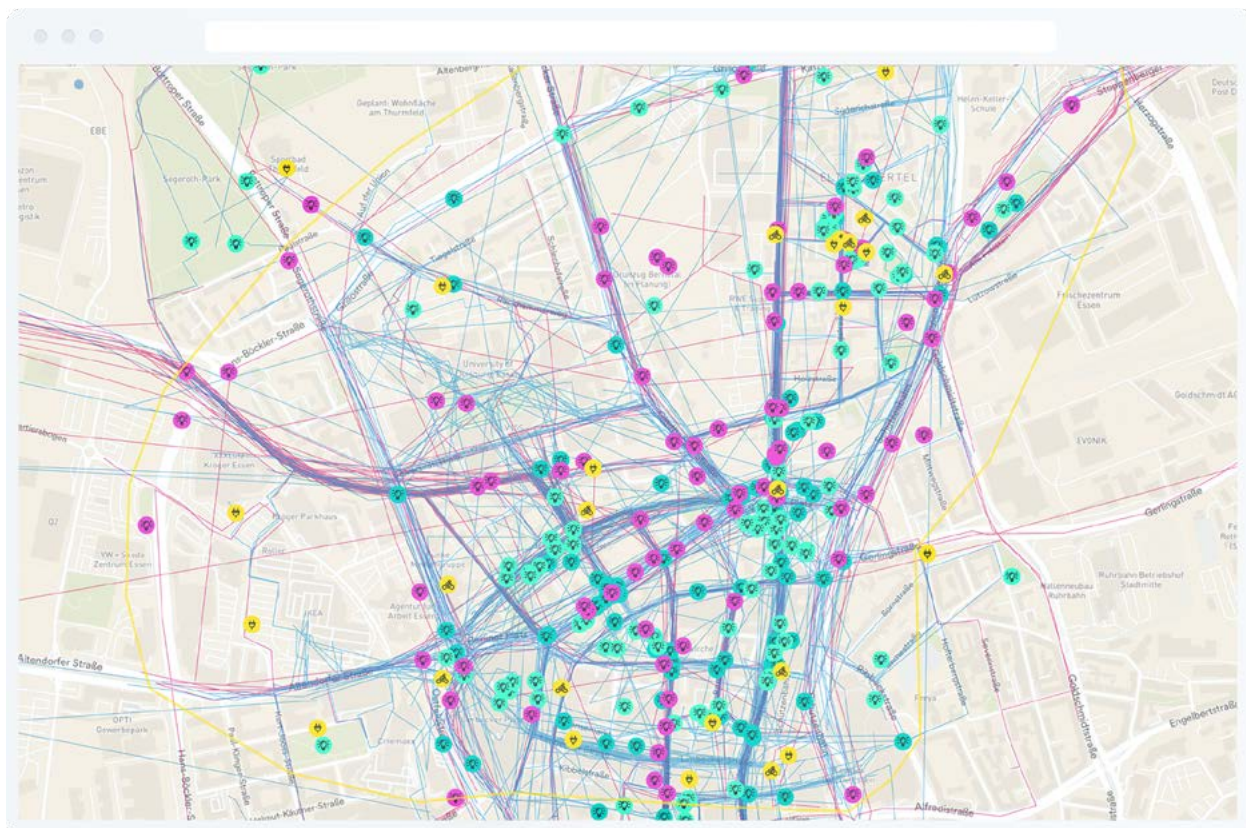
Der öffentliche Projektauftritt startete mit einer vierwöchigen Umfrage zum Mobilitätsverhalten und zur Wahrnehmung des Quartiers.

- Wie bewegst Du Dich im Nordviertel und seinen angrenzenden Quartieren?
- Was erlebst Du dabei und was nimmst Du wahr?
- Welche Orte sind bereits gut?
- Wo hältst Du Dich gerne auf und wo sollte etwas verbessert werden?

Zu den Themen Fußverkehr, Radverkehr, Mobilitätsangebote und Aufenthaltsqualität konnten Wege und Orte mit dazugehörigen Antworten sowohl online als auch auf Papier direkt auf einer Karte verortet werden. Neben Flyern, Plakaten und einer Pressemitteilung wurde die Umfrage auch über Social-Media-Kanäle sowie Online-Werbung aktiv im Projektgebiet beworben. Die über 2.500 Antworten und Markierungen der rund 400 Teilnehmenden bildeten die Grundlage für den gesamten weiteren Prozess – insbesondere für eine dreiteilige Workshopreihe im September 2020.



Interface des Online-Umfragetools..

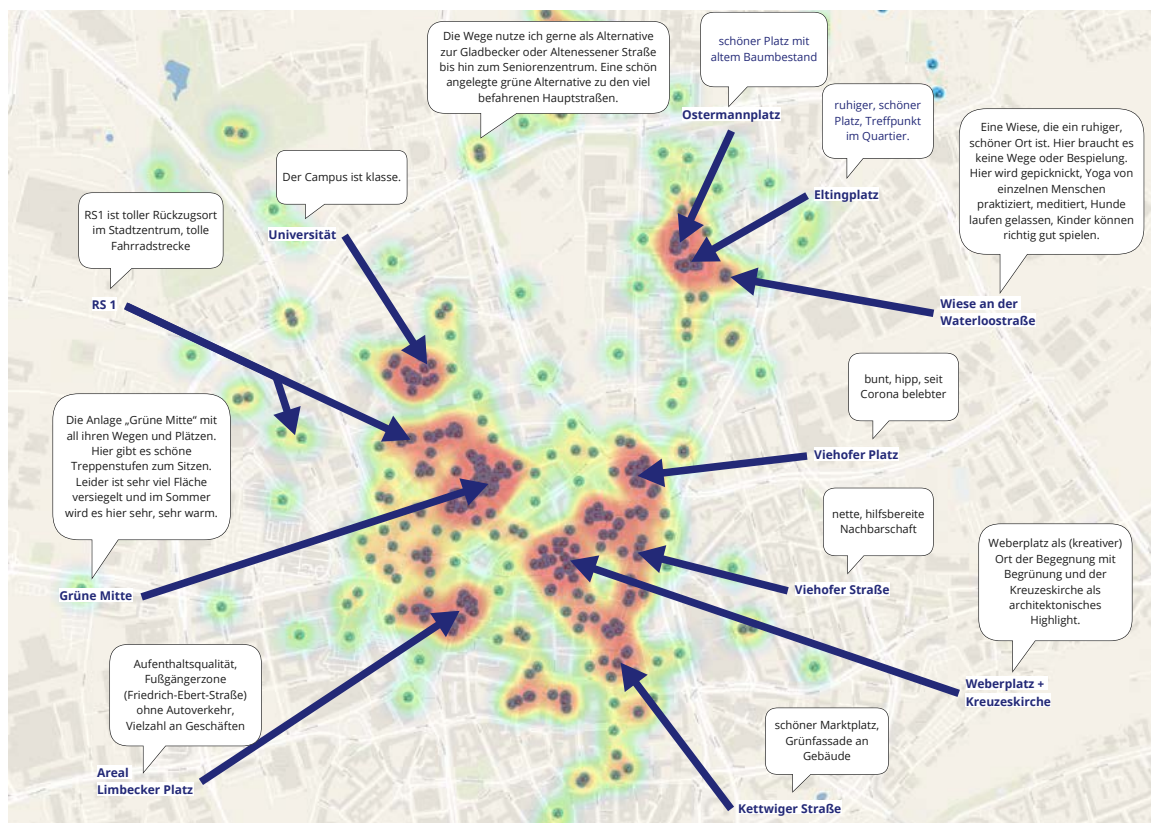


Überlagerung von Fuß- und Radwegen durch das Projektgebiet mit positiv und negativ wahrgenommenen Orten sowie mit Hinweisen und Vorschlägen für bessere Angebote für nachhaltige Mobilität und Lebensqualität im Projektgebiet.



Im Quartier On Tour & Sprechstunden

Während der vierwöchigen Umfrage wurden Vor-Ort-Termine und Sprechstunden angeboten. Dabei informierten die Forschenden über das Projekt, beantworteten Fragen und boten die Möglichkeit zur Beteiligung mit Stift und Papier.



Auswertungskarte der zu Fuß positiv wahrgenommenen Orte mit Hervorhebung von zentralen Aussagen.

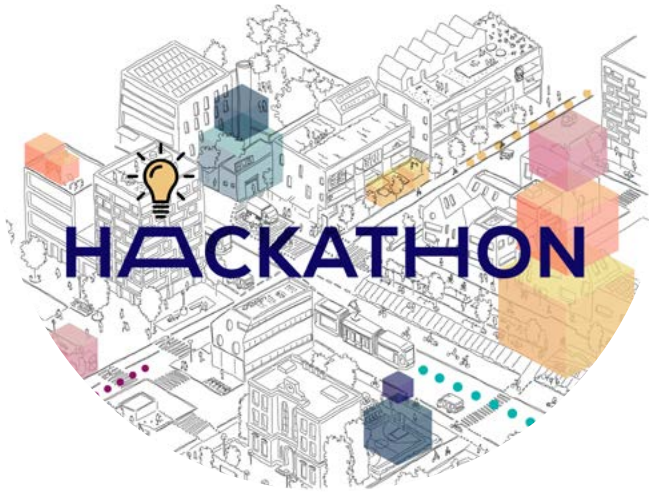
Ausstellung der Umfrageergebnisse

Samstag, 5.9. von 11 bis 16 Uhr (Viehofer Platz)

In einer Ausstellung auf dem zentral gelegenen Viehofer Platz wurden mit großen Bodenkarten und Liegestühlen die Ergebnisse der Umfrage präsentiert, das Projekt wurde vorgestellt und es wurde zum Gespräch eingeladen.

Die Liegestühle luden zum Verweilen und Informieren ein. Zu den vier Themen Fußverkehr, Radverkehr, Mobilitätsangebote und Aufenthaltsqualität gab es jeweils eigene Bodenkarten mit hervorgehobenen zentralen Aussagen. Wer sich intensiver informieren wollte, konnte Einsicht in sämtliche Beiträge zu einem Thema bekommen. Auf einem großen Luftbild des Projektgebiets konnten sich Interessierte über Wege, Orte und Verbesserungsvorschläge austauschen.





3-stufiger Online-Offline-Hackathon

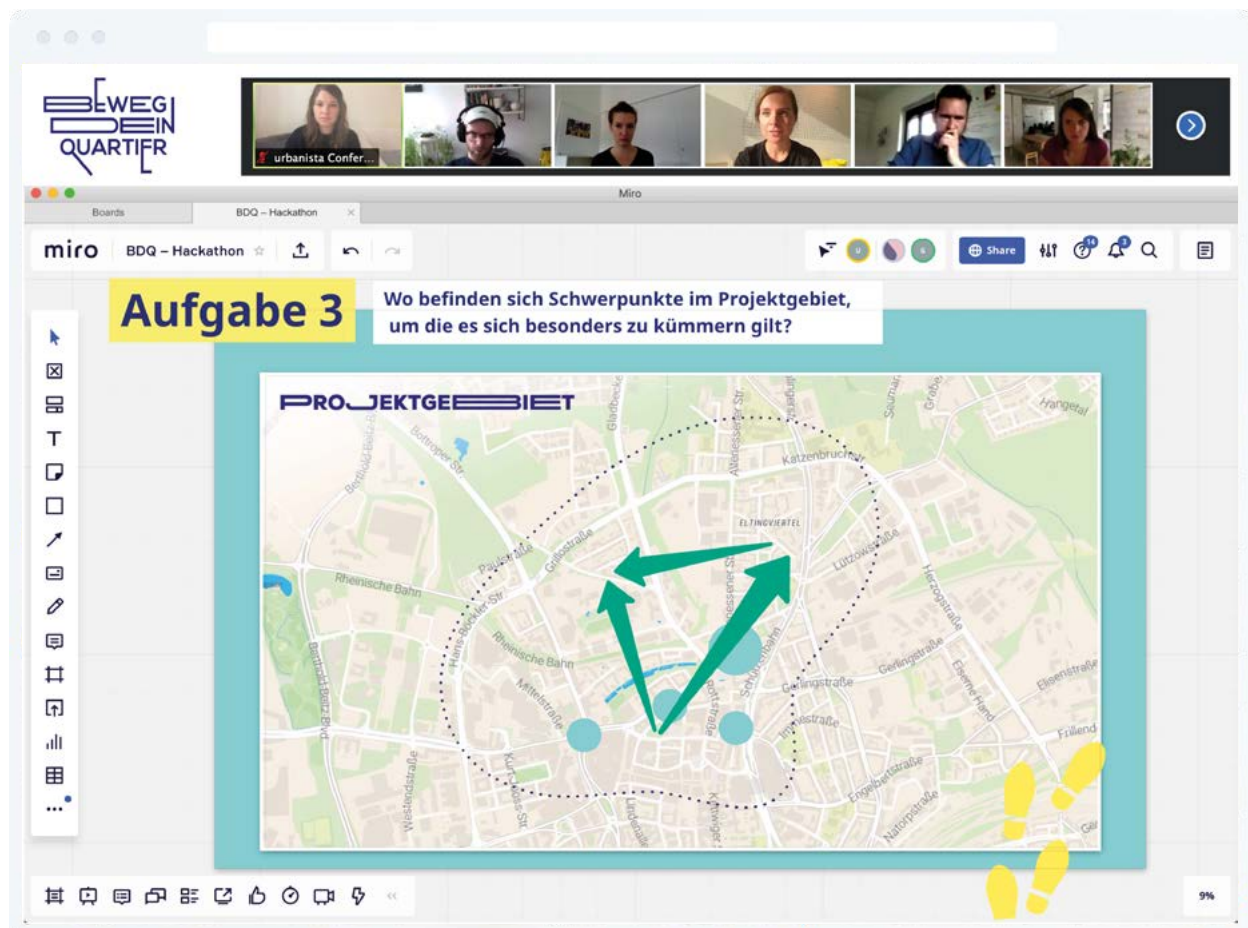
An drei Samstagen im September haben wir gemeinsam mit interessierten Personen aus Essen online und vor Ort die Ergebnisse der Online-Umfrage weitergedacht und konkrete Projekte für das Nordviertel und seine Umgebung entwickelt: In welche Richtungen soll sich das Essener Nordviertel hinsichtlich Mobilität und seiner öffentlichen Räume entwickeln? Welche Projekte braucht es dafür? Wo müssten diese umgesetzt werden, wie und mit wem?

1. Online-Workshop: erste Ideen entwickeln

Samstag, 12.9. von 13 bis 16 Uhr



Aufbauend auf den Ergebnissen der Online-Beteiligung wurden im ersten Online-Workshop Leitlinien sowie erste Ideen für eine bessere Mobilität und öffentliche Räume im Quartier entwickelt.



Online-Workshop per Videokonferenz und digitalem Whiteboard.
Ermittlung von Schwerpunkt-Bereichen zum Thema Fußverkehr im Projektgebiet.

2. Vor-Ort-Workshop mit Ortsbegehung + Ausstellung

Samstag, 19.9. von 13 bis 16 Uhr (Viehofer Platz)



Die im ersten Workshop präferierten Ansätze wurden anschließend gemeinsam mit Expert*innen beleuchtet. Dazu erfolgte eine Ortsbegehung im Quartier, um die Ideen und Ansätze vor Ort zu prüfen. Die Expert*innen gaben Hinweise zur weiteren Bearbeitung und halfen den Teilnehmer*innen des Workshops bei der weiteren Ausgestaltung ihrer Ansätze. Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche wurde erneut die Ausstellung der Umfrageergebnisse gezeigt. Die großen Bodenkarten waren ideal, um beim abschließenden Zusammenkommen über die Ansätze und Ideen während der Ortsbegehungen zu sprechen.



3. Online-Workshop: Ausarbeitung von Entwürfen

Samstag, 26.9. von 10 bis 14 Uhr



In der dritten Runde kamen wir wieder online zusammen und arbeiteten die Ideen mit den Erkenntnissen aus dem zweiten Termin vor Ort aus. Expert*innen aus der Verwaltung und von außen halfen uns dabei. Am Ende stand eine Liste mit 30 gemeinsam erarbeiteten Projektideen für das Essener Nordviertel.

Gemeinsame Weiterentwicklung von Projektansätzen.

Online-Voting

4.11.–15.11.

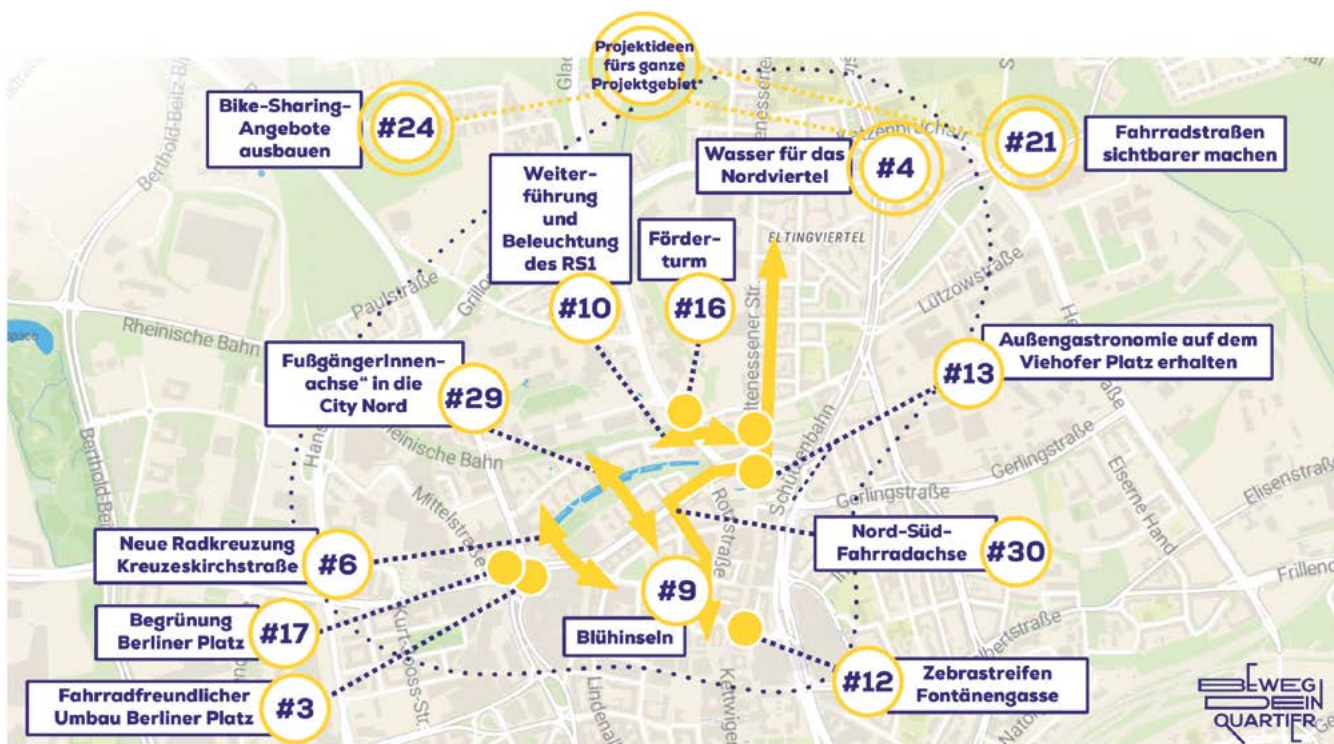


Jetzt die 12 besten Projekte auswählen und kommentieren!

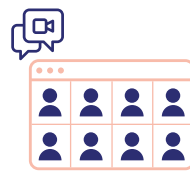
Darstellung zur Bewerbung des Online-Votings.

Aus der Online-Umfrage und dem dreiteiligen Hackathon von Bürger*innen, Expert*innen und Vertreter*innen der Verwaltung entstanden 30 konkrete Maßnahmevorschläge zur Verbesserung von Mobilität und Lebensqualität im Projektgebiet. Diese 30 Projektideen konnten im November im Rahmen einer weiteren Online-Beteiligung von der Öffentlichkeit kommentiert und per „Like/Dislike“ bewertet werden.

Interessierte Bürger*innen konnten auf der Projektwebseite somit kenntlich machen, ob sie eher für oder gegen eine Idee sind, die einzelnen Ideen mit konstruktiven Hinweisen und Kommentaren versehen und so gemeinsam diskutieren. Ergebnis der Online-Beteiligung war die Auswahl von 13 Projekten mit dem positivsten Feedback, die als Schlüsselprojekte in die Agenda-Map Eingang fanden.



Übersicht über die 13 ausgewählten Projekte.



Per Zufallsauswahl ausgewählte Bürger*innen, Expert*innen, Verwaltungsmitarbeitende sowie Teilnehmende des bisherigen Prozesses überlegten gemeinsam in einem abschließenden Online-Workshop, wie die Ideen vor Ort in Zukunft konkret umgesetzt werden könnten. Über 40 Personen arbeiteten in drei Gruppen zu den Themen Fußverkehr, Radverkehr und Aufenthaltsqualität an kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen, die für eine bessere Mobilität und mehr Lebensqualität für alle im Nordviertel und seiner Umgebung sorgen sollen.

Die 13 Schlüsselprojekte wurden anschließend für ein finales Feedback an die Verwaltung gegeben, um Antwort auf folgende Fragen zu erhalten:

- Hat die Projektidee Umsetzungspotenzial?
- Wenn ja, wann und wie?
- Wenn nein, warum nicht?

Die vorliegende Agenda-Map fürs Quartier wird schlussendlich dem Essener Stadtrat und der Verwaltung übergeben.

#3 Fahrradfreundlicher Umbau Berliner Platz.

PROJEKTIDEE

- Breite, geschützte Radstreifen gemäß RadEntscheid-Standard: 2-2,5m-breite möglichst baulich vom Kfz-Verkehr getrennte Radspuren
- Damit Entlastung der Bürgersteige, Reduktion von Konflikten
- Wartezonen im vorgelagerten Sichtbereich
- kürzere Wartezeiten für den Radverkehr an Ampeln
- abgesetzte Radverkehrsfurten mit eigenen Ampelphasen
- rot markierte Radstreifen

Über alles gesprochen?

- Anknüpfung an Bestehendes / existierende Planungen
- Kummererschaft / Zuständigkeit
- Finanzierung
- Fallstricke
- Nächste Schritte / Ausblick

Letzte Abstimmungen und Feedbacks zu den überarbeiteten Projektansätzen.

MOBILITÄTSHELD*INNEN

Im Rahmen des Projekts haben 20 Freiwillige als sogenannte „Mobilitätsheld*innen“ während einer zweimonatigen Testphase neue Mobilitätsformen ausprobiert und in ihren Alltag eingebaut. Die Teilnehmenden unternahmen einen Selbstversuch, ihr Mobilitätsverhalten in Richtung Klimaschutz und Nachhaltigkeit zu verändern. Als Erleichterung zum Einstieg in den Versuch erhielten sie von verschiedenen Mobilitätsanbietern Gutscheine und Guthaben. Alle Mobilitätsangebote sollten mindestens einmal, gerne häufiger getestet werden.

Das Mobilitätspaket beinhaltete pro Mobilitätsheld*in

- 2 Gratis-Monatskarten für den ÖPNV inklusive Leihrad-Vorteil (digitales Ruhrbahn-Abo Ticket 2000 + erste 30 Minuten frei bei jeder Fahrt mit Metropolradruhr)
- 2 x 30-€-Guthaben, 2 x Gratis-Grundgebühr und Gratis-Anmeldung für Carsharing (stadtmobil)
- Guthaben für 6 Freifahrten sowie Gratis-Entsperrungen für E-Scooter (TIER)

Mit freundlicher Unterstützung von

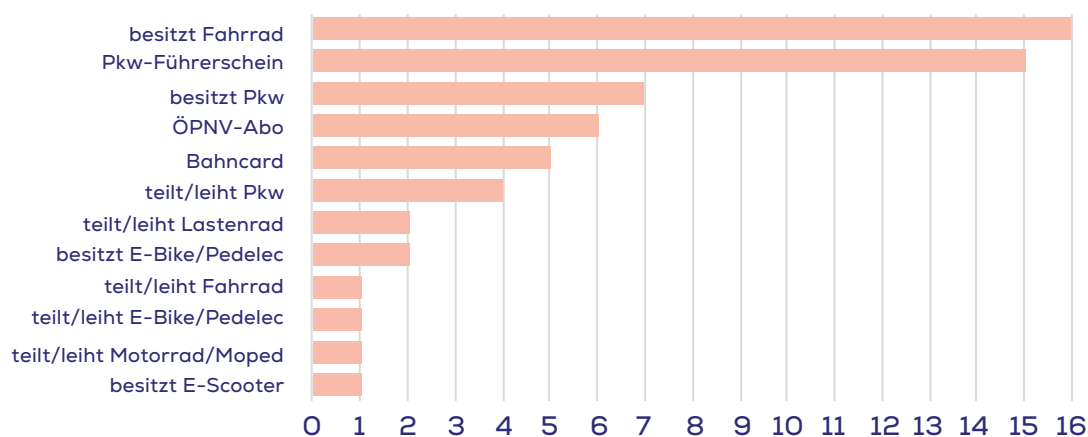


Stimmen der Mobilitätsheld*innen zu ihrem Selbstversuch

Die Teilnehmenden wurden vor und nach der Probephase durch das Projektteam zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt und am Ende gebeten, einen kurzen Erfahrungsbericht abzugeben.

Mobilitätsressourcen

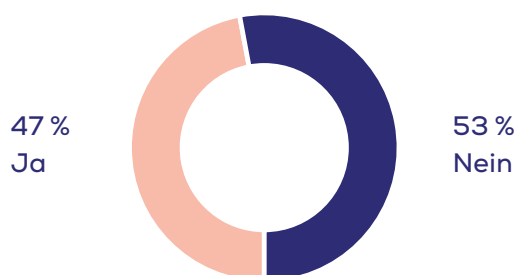
(n = 17, Ergebnis Nachher-Umfrage)



„Ich habe festgestellt, dass mein privater Pkw überflüssig ist. Es sei denn, ich muss schwere Sachen besorgen. Die Kombination von Auto (stadtmobil), ÖPNV und Zufußgehen ist optimal und entspannend.“

Hat sich durch den Selbstversuch mit dem Mobilitätspaket von »Beweg Dein Quartier« Ihr Mobilitätsverhalten verändert?

(n = 17, Ergebnis Nachher-Umfrage)



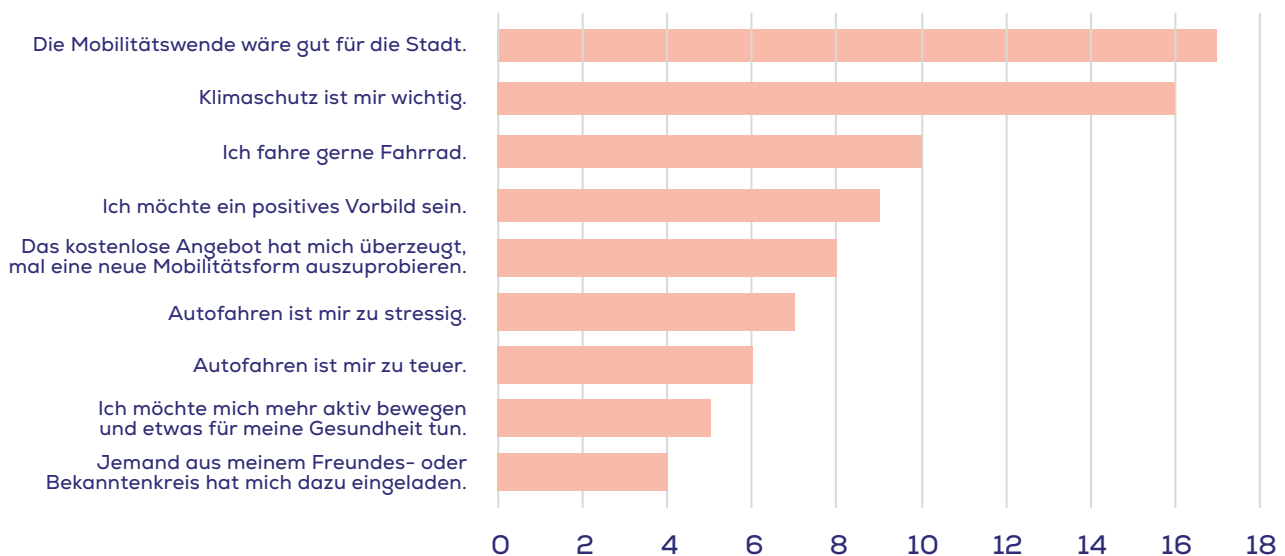
„Aufgrund der andauernden Pandemie habe ich, so gut es ging, den ÖPNV vermieden.“

„Trotz der vielen Mobilitätsangebote für mich als Mobilitätsheld habe ich das Zufußgehen neu entdeckt und gehe nun regelmäßig zu Fuß zur Arbeit und auch zurück. Die meisten Strecken fahre ich noch mit dem Fahrrad. Die Nutzung eines Pkw ist gleich niedrig. Hier haben wir die temporäre Mobilstation am Viehofer Platz ab und an genutzt. Ein Leihlastenrad im Quartier wäre schön, um weitere Fahrten mit dem Pkw, z. B. zum Baumarkt o. Ä., zu vermeiden.“

„Das Carsharing habe ich gar nicht genutzt. Ich empfinde es als viel zu aufwendig, wenn ich erst zu einem Ort gehen oder öffentlich fahren muss, um mir dann ein Auto zu leihen. Die Autos sollten so wie E-Scooter an einem beliebigen Platz gefunden und abgestellt werden können.“

„Im Alltag komme ich gut zu Fuß und mit dem Rad klar. Was nervt, sind die vielen Autos und dass sie die gesamte Infrastruktur dominieren: Radwege gibt es nur auf allen Eisenbahntrassen, der ÖPNV wird unter die Erde verbannt. Busse und Straßenbahnen benutze ich eher notgedrungen. Der ÖPNV funktioniert (tagsüber), macht mir aber keinen Spaß. Das Monats-ticket ist preislich ok, aber Einzelfahrten sind zu teuer. Ich fahre gern mit den Regionalzügen, zum Bahnhof gehe ich aber zu Fuß. Eventuell würde ich einen E-Scooter nehmen, wenn er Teil eines ÖPNV-Tickets wäre. Auf das Carsharing war ich neugierig, habe es aber aufgrund der Pandemie nicht so intensiv genutzt. Das Planen und Checken verursachte mir auch ein wenig Stress.“

Wieso möchten Sie an dem Projekt als Mobilitätsheld*in teilnehmen?
(n = 21, Ergebnis Vorher-Umfrage)



„Mein Selbstversuch ist gut gelaufen. Problematisch ist der Transport des Fahrrads im Nah- und Fernverkehr.“

„Insgesamt bin ich positiv überrascht von den Möglichkeiten und der Qualität der Mobilität in Essen.“

„Ich habe mir jetzt zu Beginn des Jahres 2021 ein Abo (Ticket 2000) bei der Ruhrbahn angeschafft. Ich bin mit dem Angebot im 2. Monat sehr zufrieden. Ist preiswerter und flexibler als mein eigener Pkw.“

Können Sie sich vorstellen, zukünftig folgende Verkehrsmittel zu nutzen?
(n = 17, Ergebnis der Nachher-Umfrage)

	Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu	Kann ich nicht beurteilen
Ich kann mir vorstellen, ein Lastenrad zu nutzen.	4	5	4	1	3
Ich kann mir vorstellen, Bikesharing zu nutzen.	6	3	6	2	0
Ich kann mir vorstellen, einen E-Scooter zu nutzen.	3	2	3	8	1
Ich kann mir vorstellen, mir ein Monatsticket bzw. ein Abo für den ÖPNV zuzulegen.	5	7	5	0	0
Ich kann mir vorstellen, Carsharing zu nutzen.	5	4	5	0	3

„Das Mobilitätspaket habe ich tatsächlich nicht so häufig gebraucht, wie ich gedacht habe, da ich weiterhin meine üblichen Wege gegangen oder gefahren bin. Einkäufe erledige ich aufgrund der Bahnhofsnähe und der Tatsache, dass es dort schwierig mit dem Parken ist, am liebsten zu Fuß. Meine Arbeitsstätte habe ich auch weiterhin zu Fuß besucht. Lediglich für Arzttermine in anderen Stadtteilen habe ich das Ruhrbahn-Ticket ein paar Mal eingesetzt.“

„Der ÖPNV hat leider immer wieder Verspätungen, sodass sich der Weg zur Arbeit von 30 auf über 60 Minuten verdoppelt. Die Kombination Fahrrad und S-Bahn ist mit ca. 40 Minuten zur Arbeit zeitlich attraktiv, allerdings sind die Kosten für die S-Bahn zu hoch. (...) Mit dem E-Bike schaffe ich die Strecke in 30 Minuten, bin also genauso schnell wie mit dem Auto. Vorteile: entspannter, gesünder, in der Natur, Spaß... deshalb habe ich fest vor, mir ein E-Bike zu kaufen. Carsharing ist aufgrund der wenigen Standorte aktuell überhaupt keine Alternative, weshalb ich neben dem E-Bike weiterhin ein Auto haben werde.“

MOBILSTATION

Von Mitte September bis Dezember 2020 wurde im Rahmen des Projekts in Zusammenarbeit mit dem Carsharing-Anbieter stadtmobil und dem Essener Verkehrsunternehmen Ruhrbahn eine temporäre Mobilstation am Rheinischen Platz in Essen eingerichtet (Rottstraße/ Ecke Friedrich-Ebert-Straße). Direkt neben der Tramstation und der Fahrrad-Leihstation von metropolradruhr standen dort zusätzlich zwei Carsharing-Fahrzeuge von stadtmobil zur Verfügung. Ergänzt wurde dies durch die Bereitstellung von E-Scootern von TIER. Die Zusammenführung der Verkehrsmittel an einem Ort macht den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln für die Nutzer*innen einfach und komfortabel: mit der Straßenbahn in die Innenstadt, mit dem Carsharing-Auto zum Einkaufen, mit dem Leihfahrrad oder E-Scooter einen Ausflug machen oder mit dem Fahrrad von zu Hause zur Haltestelle, es sicher abstellen, mit der Straßenbahn weiter ans Ziel. Auch den Mobilitätsheld*innen im Quartier wurde damit eine zusätzliche Carsharing-Option und ein Knotenpunkt geboten, um ihr Mobilitätspaket zu testen. Es ist in Planung, die temporäre Mobilstation dauerhaft an diesem Ort einzurichten.

Informationen von stadtmobil Rhein-Ruhr zur Nutzung der Mobilstation

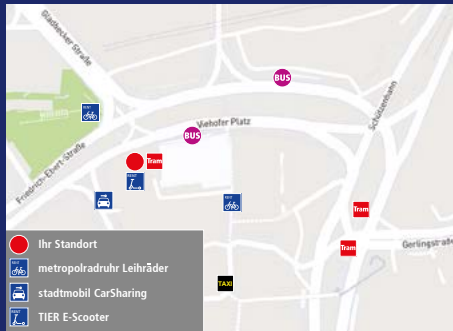
Die im September 2019 im Rahmen des Projekts „Beweg Dein Quartier“ eingerichtete Carsharing-Station „Rheinischer Platz“ erfreute sich von Anfang an großer Beliebtheit bei unseren Kund*innen, da wir im nördlichen Teil von Essen bisher nicht vertreten waren. Zwei Fahrzeuge standen an der Station zur Verfügung. Über die Projektlaufzeit konnten wir ein deutliches Wachstum der Nutzungen feststellen, bis hin zu Spitzenwerten von über 50 % zeitlicher Auslastung. Auch die Kundenentwicklung im angrenzenden PLZ-Bereich 45127 war erfreulich. Zu den dort bei Beginn lokalisierten 47 Kund*innen kamen bisher weitere 19 Kund*innen (+40 %) hinzu.



Mobilstation (temporär)

Rheinischer Platz / Viehofer Platz

Umgebungsplan



Informationen und Funktionalität sind mit der App **ZÄPP** jederzeit verfügbar:

- Verbindungsauskünfte – auch verkehrsmittelübergreifend
- Umgebungskarte mit allen Haltestellen, Car- und BikeSharing-Standorten, Bike+Ride, Park+Ride und Taxiplätzen
- Verfügbarkeit und Ausleihe von metropolradruhr-Rädern
- Buchung und Abrechnung von DeinRadschloss Fahrradboxen
- Verfügbarkeit von CarSharing-Fahrzeugen
- Tür-zu-Tür Navigation
- Abfahrtsmonitor
- Tickets kaufen

Informieren und kostenlos downloaden: app.ruhrbahn.de

BUS & BAHN



Sie erreichen viele Ziele und Stadtteile auf direktem Weg:

- Hauptbahnhof, Rathaus Essen, Zollverein, Borbeck, Frintrop, Frohnhausen
- Gelsenkirchen, Stadtmitte, Katernberg, Altenessen, Steele

E-SCOOTER SHARING

- TIER E-Scooter können im Bedingebiet ausgeliehen und zurückgegeben werden. Das Gebiet ist in der TIER-App hinterlegt.

- Für jede Fahrt fallen 1 € für die Entsperrung und 15 Cent pro angefangener Minute an.

- Vor der ersten Nutzung registrieren, dann jederzeit ausleihen und fahren.

Informationen:

tier.ruhrbahn.de und tier.app.de/how-tier-works



BIKESHARING

Fahrräder von metropolradruhr stunden- oder auch tageweise leihen und einen Zeittarif zahlen:

- Fahrten von A nach B: Ausleihe und Rückgabe an unterschiedlichen Stationen
- Ausleihe und Rückgabe per App oder telefonisch
- Großes Stationsnetz in Essen und vielen weiteren Ruhrgebietsstädten
- Vor der ersten Nutzung registrieren, dann jederzeit ausleihen und fahren

Für Ruhrbahn AboKunden:

Bei jeder Fahrt die ersten 30 Minuten kostenlos

Keine Anmelde- und Monatsgebühr

Informieren und registrieren: bikesharing.ruhrbahn.de

CARSHARING



Autos von stadtmobil stunden- oder tageweise mieten und einen kombinierten Zeit- und Kilometerpreis zahlen:

- Stationsgebundenes CarSharing von stadtmobil mit verschiedenen Autotypen
- Vor der ersten Nutzung registrieren, dann jederzeit buchen und fahren

Für Ruhrbahn AboKunden keine Anmelde- und Monatsgebühr*

Informieren und registrieren: carsharing.ruhrbahn.de

Gefördert durch:

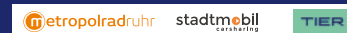


aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages



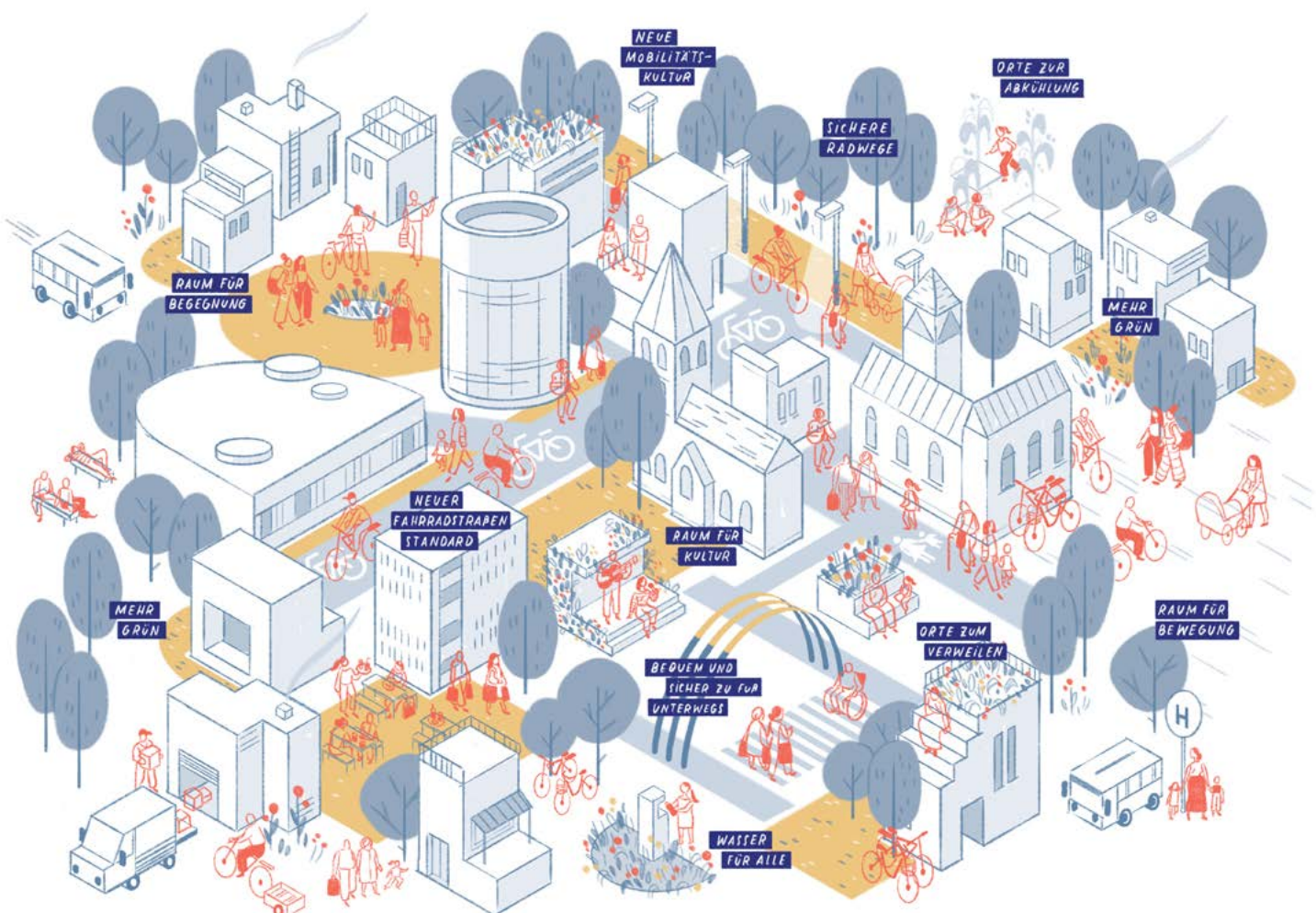
Das Klimaschutzprojekt verkehrsmittelübergreifende Mobilstation der Stadt Essen wird im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums gefördert.

Die Mobilstation wird von der Ruhrbahn GmbH betrieben, die Mobilitätsangebote werden von den Kooperationspartnern bereitgestellt. metropolradruhr ist ein Angebot der nextbike GmbH.
* Im Einsteigertarif von stadtmobil. Im Standardtarif reduziert sich die Monatsgebühr um 5,- €.



EINE VISION FÜR DIE MOBILITÄT IM QUARTIER

Geht es nach den Teilnehmenden des »Beweg Dein Quartier«-Prozesses, sollen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, Kinder, Jugendliche und Erwachsene in Zukunft vor allem sicher, bequem und mit Vorrang durchs Nordviertel und dessen Umgebung kommen und Radfahren sowie Zufußgehen zu einem selbstverständlichen Teil der alltäglichen Mobilität werden. Um das zu erreichen, braucht es neben der richtigen Infrastruktur und Mobilitätskultur vor allem auch bessere Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen, besonders in die Innenstadt. Damit sich die Bewohner*innen und Besucher*innen wieder häufiger im öffentlichen Raum des Nordviertels und dessen Umgebung aufhalten, soll dieser grüner werden und mehr Raum und Qualitäten zum Verweilen und für Kultur und Begegnung bieten – mit weniger Lärmbelastung, besserer Luft und sicherem Aufenthalt. Dieses Zukunftsbild wurde zu Beginn des Prozesses, im ersten Teil des Hackathons, gemeinsam mit den teilnehmenden Bürger*innen entworfen.



Gute Aussichten: Das 25 %-Ziel und die Weiterführung des RS1 als zentraler Schlüssel für den Radverkehr in Essen

Die Stadt Essen hat sich zum Ziel gesetzt, die Bedingungen dafür zu schaffen, dass im Jahr 2035 75 % der Wege in der Stadt mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden. Genauer sollen je 25 % der Wege auf die Verkehrsträger Bus & Bahn, Radverkehr, Fußverkehr sowie den motorisierten Individualverkehr entfallen. Für Fußverkehr und ÖPNV im Stadtbezirk 1 sind diese Ziele bereits annähernd erreicht (Haushaltsbefragung Mobilität, Stadt Essen 2019). Die große Herausforderung besteht darin, den Anteil des Radverkehrs an den täglich zurückgelegten Wegen von 7 % auf 25 % zu bringen, wodurch sich der Anteil der Pkw-Nutzung deutlich verringern wird. So könnte ein substanzieller Schritt Richtung Klimaneutralität und Steigerung der urbanen Lebensqualität gemacht werden.

Durch die Umsetzung des 25 %-Zieles beim Radverkehr werden – nach derzeitigem Stand – bis 2035 fünfmal mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Das bedeutet allein im Bezirk 1 rund 40.000 zusätzliche Wege pro Tag mit dem Fahrrad.

In einigen Jahren verbindet zudem der Radschnellweg Ruhr RS1 das Essener Zentrum und damit auch das Projektgebiet mit den Nachbarstädten, Mülheim und Duisburg im Westen und Gelsenkirchen, Bochum, Dortmund, Hamm und Unna im Osten. Um die 50.000 Pendler*innen-Fahrten können damit vom Pkw auf das Rad verlegt werden. Doch nicht nur regional, auch für die Stadt Essen bedeutet das Weiterdenken des RS1 einen großen Sprung nach vorn in puncto Fahrradinfrastruktur: Die Essener Stadtteile Frohnhausen, Altendorf, Borbeck, Stadtmitte, Nordviertel, Westviertel, Frillendorf und Kray werden dann direkt an die Essener Innenstadt angebunden. Eine Entwicklung, die auch den Fußgänger*innen zugutekommt. Denn auch für sie entstehen im gleichen Atemzug attraktive Wegeverbindungen sowie ein Spazier- und Wanderweg.

Beide Entwicklungen werden also voraussichtlich massive Zuwächse bei den Radverkehrszahlen und der aktiven Mobilität für ganz Essen und durch den Ausbau des RS1 besonders auch für das Nordviertel und dessen Umgebung mit sich bringen. Dafür braucht es neue Infrastrukturen für mehr Platz und Sicherheit sowie Radverkehrskonzepte, die bis zum Ende gedacht sind – von Haustür zu Haustür.

Sicherer Radverkehr mit Konzept

Kindern und Jugendlichen einen sicheren Weg mit dem Fahrrad zur Schule zu ermöglichen, war eines der am häufigsten geäußerten Ziele im Rahmen des Dialogs zum Thema Radverkehr. Bestandteile dessen sollen vor allem ein möglichst durchgängiges Radwegenetz mit einfacher und klarer Wegeführung sein. Im besonderen Fokus stehen dabei die Fahrradstraßen: Mehr davon wünscht man sich, mit besserer Kennzeichnung und weniger motorisiertem Verkehr – damit alle Fahrradfahrenden in ihrem jeweiligen Tempo sicher vorankommen können.

Um mit dem Rad flexibel mobil sein zu können – auch mit hochwertigen Lastenfahrrädern – prägen zukünftig zudem bedarfsgerechte und gut durchdachte Fahrradparkkonzepte mit barrierefreien und sicheren Abstellmöglichkeiten das Bild der Radmobilität.

All diese Fahrradprojekte sollen schlussendlich gut im Stadtraum sichtbar werden, auch im Sinne der gemeinsamen Mobilitätskultur. Zu weiteren Konzepten mit dem Förderschwerpunkt Rad könnten zudem auch die ansässigen Unternehmen beitragen, so die Vorschläge für die Zukunft, damit in den nächsten Jahren noch zahlreiche Modellprojekte und -quartiere in puncto Radverkehr entstehen können.

Laufen und Verweilen

In puncto Fußverkehr wünschen sich die Teilnehmenden des Prozesses für die Zukunft vor allem sichere Wege (auch nachts), mehr Wohlfühlcharakter auf den Wegen, mehr Vorrang und bessere – fußgängerfreundliche – Übergänge in die City. Der öffentliche Raum und mit ihm seine Fußwege sollen mehr Beachtung bekommen und entsprechend gestaltet werden. Mehr Grün auf Plätzen und entlang von Wegen schützt im Sommer vor großer Hitze, mehr verkehrsberuhigte Straßen und temporäre Straßensperrungen räumen den Fußgänger*innen Vorrang ein.

Zusätzliche Orte für Kultur, Kunst und Freizeit stärken die Qualität des öffentlichen Raums und sorgen für mehr Platz für Begegnung. Um den Aufenthalt angenehmer zu gestalten, sollen vor allem beliebte Plätze weniger von Lärm und Luftverschmutzung betroffen sein. Bänke und Sitzlandschaften oder ähnliches Mobiliar bieten Gelegenheiten zum Verweilen. Auch Blühinseln, Bäume oder Wasserprojekte machen den Raum lebenswerter und sind zugleich vorsorgende Klimaanpassungsmaßnahmen.

Zu mehr Bewegung sollen in Zukunft zusätzliche Sportmöglichkeiten im öffentlichen Raum anregen – für Kinder und Erwachsene. Weniger Raum hingegen soll der Parkraum für private Pkw einnehmen.

Mehr Bewegung für die City

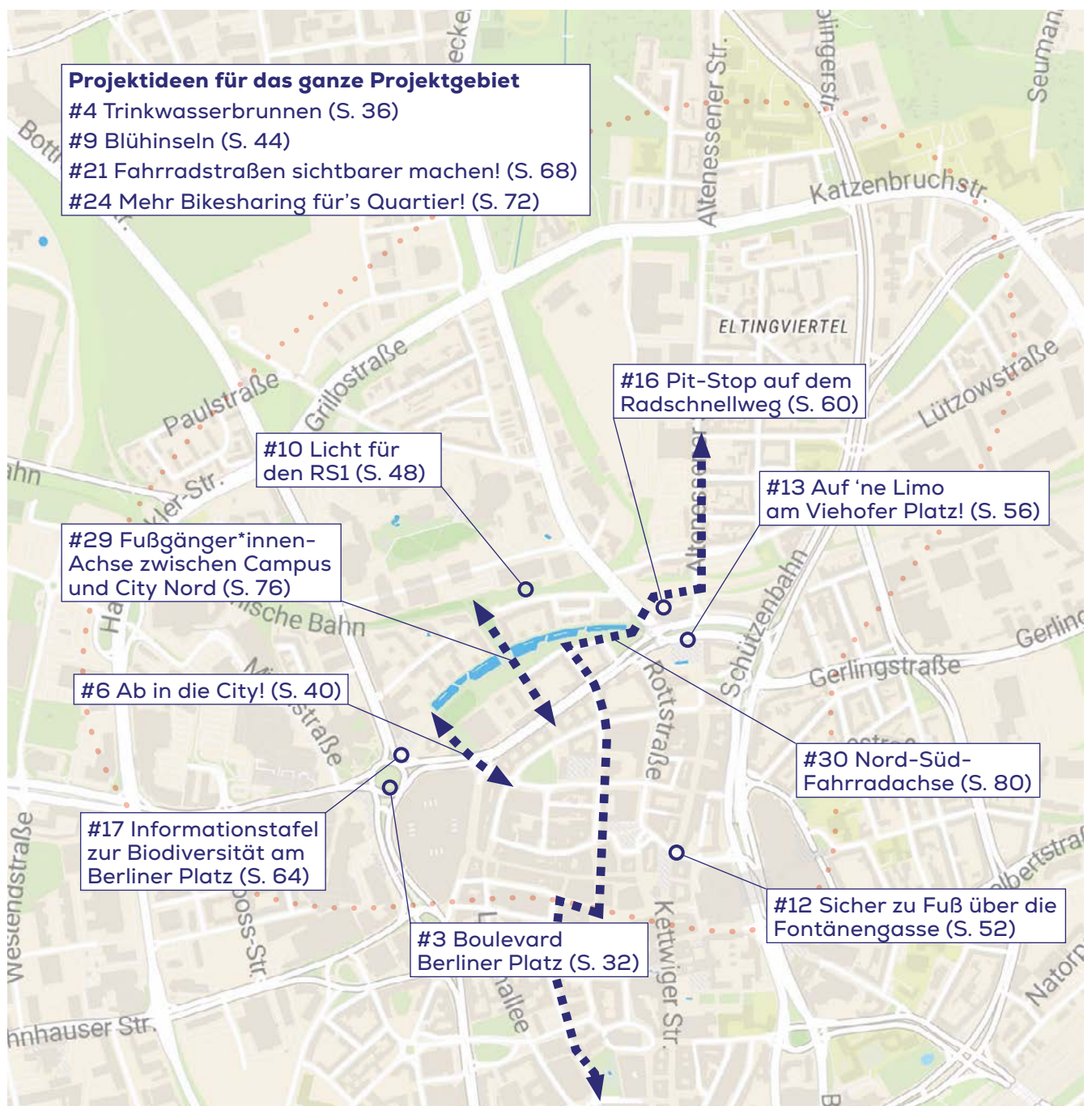
Auch die Essener City soll von neuen Angeboten für den Rad- und Fußverkehr profitieren. Eine bessere Trennung des Radverkehrs in Ziel- und Durchgangsverkehr macht die Wege von A nach B einfacher und effizienter sowie das Einkaufen und das Zufußgehen entspannter – so gibt die Essener City wieder mehr Anlass für einen Besuch. Dafür soll auch ein besseres Parkkonzept für den Radverkehr sorgen. Mehr aktive Wege in und durch die City sowie eine attraktivere Gestaltung der Infrastrukturen und des öffentlichen Raums bedeuten mehr Bewegung und Begegnung, mehr Verweilen, mehr Gemeinschaft, mehr Leben. Eine Stärkung der aktiven Nahmobilität verbessert die Erreichbarkeit sowie die Zugänglichkeit des Zentrums und bietet das Potenzial, die Attraktivität des Zentrums an sich zu stärken – für Naherholung, Freizeitgestaltung und zum Einkaufen, aber auch als Wohnort.

Mehr Angebote für mehr Raum

Durch verbesserte Takte und Tarifsysteme sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und die Digitalisierung wird der Umweltverbund zu einem leistungsfähigen, integrierten und nutzerfreundlichen Mobilitätsangebot. Dazu trägt auch die Kombination mit Sharing-Angeboten wie Bikesharing, E-Scooter-Sharing und Carsharing bei, sodass es gar nicht mehr notwendig ist, einen eigenen Pkw zu besitzen, und der Parkraum tatsächlich für andere Nutzungen wie den Aufenthalt zur Verfügung stehen kann.

13 SCHLÜSSELPROJEKTE

Ergebnis aus der Online-Umfrage zu den alltäglichen Wegen und der Wahrnehmung des Quartiers, einem dreiteiligen Hackathon mit Bürger*innen, Expert*innen und Vertreter*innen, einem Online-Voting und der Weiterentwicklung der Top-Ideen in einem intensiven Online-Workshop sind die folgenden 13 Schlüsselprojekte. Sie sind das Herz des Prozesses und bilden kurz-, mittel- und langfristige Handlungsoptionen, um die Vision für die Mobilität und den öffentlichen Raum des Nordviertels und seiner Umgebung Wirklichkeit werden zu lassen. Die Projektideen sind so geschrieben, als gäbe es sie schon, damit sie lebendiger erscheinen und ein besseres Bild vermitteln können, wie die Zukunft aussehen und sich anfühlen könnte.



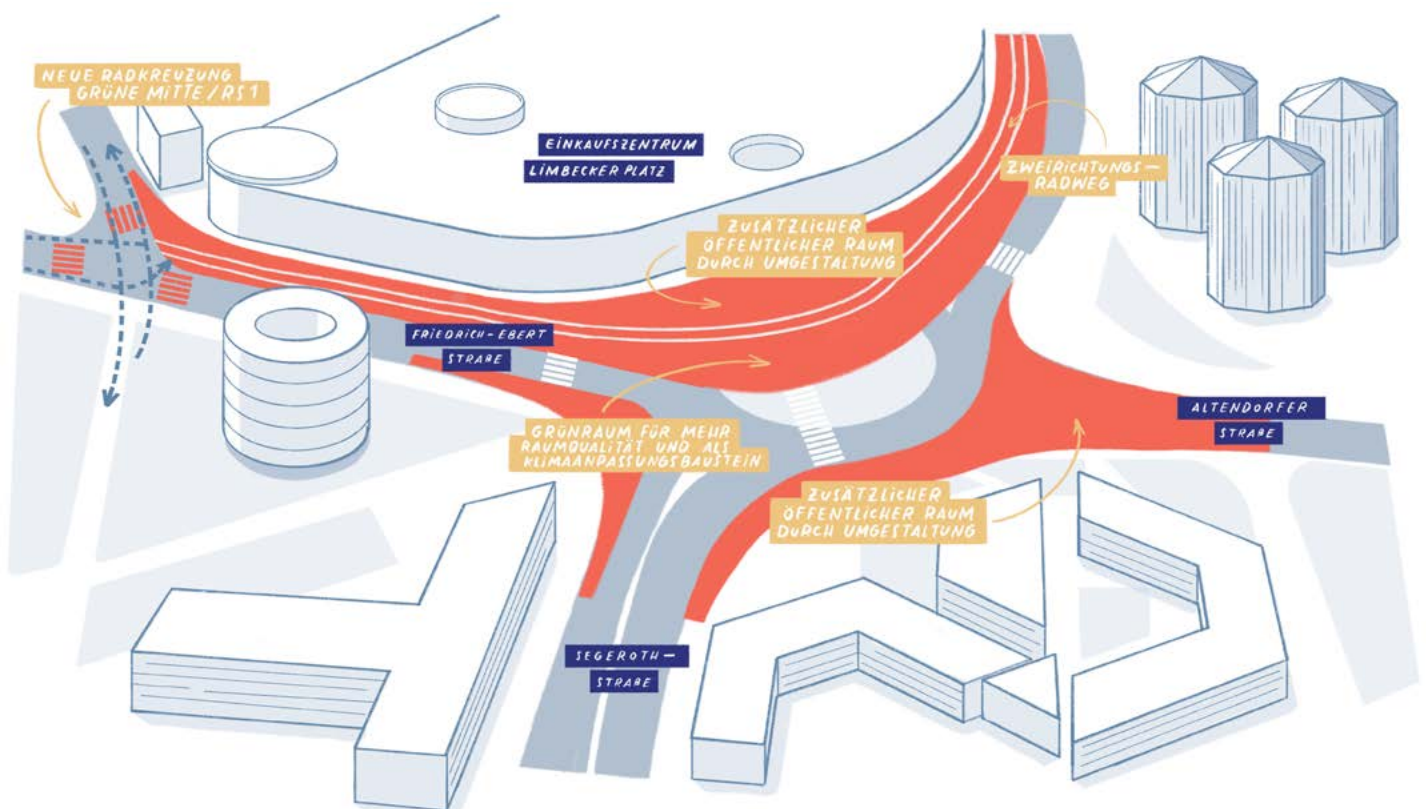
Flanieren, verweilen und mobil sein am Berliner Platz

Neue Plätze, die zum Verweilen einladen, geschützter Raum für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen; Stadtgrün in zahlreichen Formen: Infolge eines städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs ordnete man den öffentlichen Raum am Berliner Platz neu, entschleunigte den motorisierten Verkehr und reduzierte dessen Verkehrsflächen drastisch. So wurde die Kreuzung am Berliner Platz vom überdimensionierten unechten Kreisverkehr mit Ampelanlage zu einem echten Boulevard.

Wer heute über den Berliner Platz schlendert, gemütlich einen Kaffee unter den Bäumen am Platz zur Altendorfer Straße trinkt oder den großen Zweirichtungsradweg entlang des kleinen urbanen Dschungels entlangfährt, der kann sich kaum noch vorstellen, dass sich die Menschen hier früher meist nicht länger aufhalten wollten als unbedingt nötig. Fehlende oder im Nichts endende Radwege, eine ungerechte Flächenverteilung, tosender Verkehr mit überhöhter Geschwindigkeit, zu hohe Unfallzahlen, Lärm, Angst – das waren Aspekte mit denen der Berliner Platz vor seiner Umgestaltung am häufigsten in Verbindung gebracht wurde. Zahlreiche Optionen wurden für diese herausfordernde

Transformation in Betracht gezogen. Am Ende entschied man sich für einen grundlegenden Umbau der Kreuzung, um dem Modal-Split-Ziel $4 \times 25\%$ und dem verabschiedeten Radentscheid gerecht zu werden. Ausgangspunkt hierfür waren die Ergebnisse eines kooperativen freiraumplanerischen Wettbewerbs.

Die abzuwickelnden Verkehrsbeziehungen werden heute effizient gebündelt und damit der unechte Kreisverkehr zu einem Doppelknoten. Die vorherige Gestaltung hatte sich als deutlich überdimensioniert herausgestellt. Die radikale Reduktion der Verkehrsflächen machte Platz für eine große Fußgänger*innen-Zone, sichere Radwege, neue öffentliche Plätze. So wurde beispielsweise die Altendorfer Straße zur Sackgasse, da das dahinterliegende Areal bereits mit seinen Fahrbeziehungen zur Bundesstraße ausreichend an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen war. Somit konnte ein großzügiger, von Bäumen gerahmter neuer Platz entstehen, dem sich auch die umgebenden Gebäude zugewandt haben und der angrenzende Geschäfte neu in Szene gesetzt hat. Diese Maßnahme reduzierte außerdem maßgeblich den Durchgangsverkehr aus der Friedrich-Ebert-Straße.



Ein besonderes Merkmal des Berliner Platzes sind seine zahlreichen gepflanzten Akzente, die ihn fast wie einen Boulevard aussehen lassen. Pflanzen und Sträucher säumen die Straßenränder, Beete und Blühinseln tauchen immer wieder auf. Das Highlight ist aber sicher der kleine urbane Dschungel, der sich quasi im Zentrum des Platzes auftürmt und den davor Sitzenden und Gehenden Schutz und im Sommer Schatten spendet. Das viele Grün erhöht dabei nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern hilft als wichtiger Baustein bei der immer drängender gewordenen Klimaanpassung.

Da absehbar war, dass diese grundlegende Umgestaltung mit vorgeschaltetem Wettbewerb mehrere Jahre in Anspruch nehmen würde, hatte man sich zunächst für eine kurzfristig umsetzbare Verbesserung entschieden: Für einige Zeit waren Radfahrer*innen auf 2,5 Meter breiten (wo möglich) baulich vom Autoverkehr getrennten Radspuren unterwegs, die in alle Richtungen umgesetzt wurden. Radfahrende erhielten Wartezonen im vorgelegerten Sichtbereich, kamen also gut sichtbar vor dem motorisierten Verkehr an Haltelinien nahe der zu querenden Fahrbahn zum Stehen. Dafür wurden Fahrspuren, die bisher vor allem dem motorisierten

Verkehr zur Verfügung standen, umgestaltet: Die Radstreifen wurden zur besseren Sichtbarkeit im Kreisverkehr rot gefärbt. Durch die neu geschaffenen Radwege waren auch Fußgänger*innen bequemer und sicherer unterwegs – schließlich mussten sich beide Parteien zuvor die Bürgersteige teilen; eine Regelung, die mit der Umgestaltung aufgehoben wurde. Bereits die temporäre Umgestaltung konnte dem Rad- und Fußverkehr zumindest ein wenig mehr Platz einräumen und die Situation in puncto Sicherheit verbessern.



Zeithorizont



Beteiligte

Projektträger*innen

- Amt für Straßen und Verkehr
- Amt für Stadtplanung und Bauordnung
- Grün und Gruga

Weitere Beteiligte

- Grüne Hauptstadt Agentur
- Straßenverkehrsträger Bundesstraße
- Verfahrensmanager*innen sowie Teams aus Architekt*innen, Städteplaner*innen, Landschaftsplaner*innen innerhalb des kooperativen Wettbewerbsverfahrens
- Verkehrsplanungsbüro
- Freiraumplaner*innen
- Straßenbauunternehmen
- GaLaBau

Qualitätskriterien

- Barrierefreie Fußgänger*innen-Zonen
- Dem neuen Radwegestandard angemessene Radfahranlagen
- Kooperation mit Gewerbetreibenden
- Einbindung von Bürger*innen und Stakeholder*innen in den kooperativen Wettbewerb
- Überdenken/aufbrechen/ergänzen der angrenzenden Stadträume und Funktionen

Benötigte finanzielle Ressourcen

€ bis 100.000 € €€ bis 500.000 €

€€€ bis 5.000.000 € €€€€ über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung

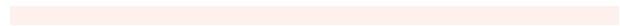
60 % Städtisch



40 % Förderungen



0 % Privat



- Fördermöglichkeiten im Rahmen der verbesserten BMU-Kommunalrichtlinie im Bereich nachhaltige Mobilität (Fahrradbrücken, Gehwege)

Umsetzungsschritte

- Beantragung Fördermittel
- Einrichtung Koordinierungsstelle
- Erhebung von Verkehrszahlen & Verkehrsmodellierung
- Voruntersuchungen
- Beteiligungsprozess (u. a. mit Stakeholder*innen, Bürger*innen)
- Städtebaulich-freiraumplanerisches kooperatives Wettbewerbsverfahren
- Ausschreibung verkehrsplanerischer/freiraumplanerischer/ggf. auch hochbaulicher Leistungen
- Detailplanung der Verkehrsanlagen/Freiraum/Hochbau



Dialogprozess

Sowohl in den Beteiligungs-Workshops als auch im Rahmen der Online-Beteiligung betonten Teilnehmende die unbefriedigende und als gefährlich wahrgenommene Situation am Berliner Platz für den Radverkehr sowie die Konflikte mit dem Fußverkehr und unterstrichen die Wichtigkeit des Umbaus.

Die Stadtverwaltung informierte darüber, dass eine Umgestaltung des Berliner Platzes grundsätzlich auf der Agenda stehe und langfristig umgesetzt werden könne. Unter anderem habe sich gezeigt, dass weniger Verkehrsaufkommen als beim letzten Umbau erwartet eingetreten sei.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Der Ausbau der Radinfrastruktur ist äußerst relevant für die Mobilitätswende und den Klimaschutz. Die Aufenthaltsqualität steigt in den Städten durch geringere Emissionen und mehr Sicherheit im Verkehr für alle Verkehrsteilnehmer. Das Stadtbild wird durch den Ausbau der Radinfrastruktur zudem aufgewertet. Die Maßnahmen sollten im Kontext einer Gesamtstrategie für die Mobilität in der Innenstadt überprüft und ausgearbeitet werden.

Die Verkehrsmenge ist zwar heute etwas geringer als bei der Konzeptionierung angenommen, befindet sich jedoch auf einem hohen Niveau, sodass mittelfristig keine grundsätzlichen Veränderungen möglich sind.

Bei der Gestaltung des Berliner Platzes gaben weniger verkehrliche Gründe als vielmehr städtebauliche Aspekte den Ausschlag für die Wahl eines großen, kreisrunden Verkehrsplatz. Aus Sicht des Stadtplanungsamtes ist die Umgestaltung aber zu begrüßen.

Langfristig – auch durch die geplante Änderung des Modal Split – wäre eine Reduktion der Fahrstreifen in den Zulaufstrecken und im Kreisel sowie eine Verbreiterung der Seitenräume zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie der Aufenthaltsqualität möglich.

Sport im Park, joggen, Fahrrad fahren, einkaufen oder auf dem Spielplatz klettern und toben – all das macht durstig. Gut, dass an vielen zentralen Orten Trinkwasserbrunnen aufgestellt wurden. Sportler*innen, Kinder, Passant*innen und Obdachlose – das frische, kühle Wasser ist für alle während der wärmeren Jahreshälfte kostenfrei verfügbar. Damit sich keine Keime bilden, fließt das Wasser permanent. Verschwendung? Keineswegs, denn das abfließende Wasser wird zur Bewässerung von Bäumen und Grünflächen genutzt, die dadurch auch in den immer heißer werdenden Sommermonaten nicht mehr aufwendig gegossen werden müssen.

Für Trinkbrunnen im öffentlichen Raum gibt es viele gute Gründe. Sie sind eine Anpassungsmaßnahme an heißere Sommer durch den Klimawandel, sie vermeiden Einweg-Trinkbehälter und damit Plastikmüll und fördern eine gesunde zuckerfreie Ernährung insbesondere bei Kindern. Daher gab es auch schnell Einigkeit im Nordviertel, dass Trinkbrunnen aufgestellt werden sollen. Der Sorge vor Vandalismus wurde u. a. dadurch begegnet, dass über ein Beteiligungsverfahren gemeinsam mit den Menschen vor Ort die besten Aufstellorte und eine gute Gestaltung der Trinkbrunnen erarbeitet wurde. Die Spielplätze Ostermannplatz und Peterstraße im Eltingviertel, der Spielplatz grüne mitte Essen sowie der Nordpark und der Markt waren hier nur einige der am meisten gewünschten Orte.

Begleitet wird die Wasserwende in Essen durch Veranstaltungen, Infostände, Beratungen von Unternehmen zu Trinkwasser am Arbeitsplatz und Bildungsprogramme in Uni, Schulen und Kitas, z. B. zusammen mit a tip: tap e. V. Der Verein setzt sich für den Genuss von Leitungswasser ein, um Plastikmüll, CO₂ und Geld zu sparen. Mittlerweile machen auch Lokale mit und geben kostenfrei Trinkwasser aus. Nicht umsonst ist das Nordviertel seit Kurzem offizielles Wasserquartier.



Zeithorizont



Beteiligte

Projektträger*innen

- Amt für Stadtplanung und Bauordnung

Weitere Beteiligte

- Stadtwerke Essen
- Essen Marketing GmbH
- Grün und Gruga
- Grüne Hauptstadt Agentur

Katalysatoren

- In der Bezirksvertretung 1 wurde bereits eine Prüfung zum Aufstellen von Trinkbrunnen beantragt

Qualitätskriterien

- Zentrale Aufstellorte (viel Publikumsverkehr)
- Nutzung des abfließenden Wassers für Bewässerung von Bäumen und Grünflächen
- Funktionale und ansprechende Gestaltung – auch von Kindern gut nutzbar
- Einfaches Auffüllen auch großer Flaschen
- Immer sauber – regelmäßige Reinigung und Wartung
- Wünschenswert: flankierende kommunikative Veranstaltungen zu Wasser, Ernährung, Müll

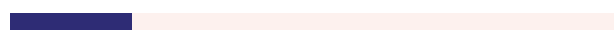
Benötigte finanzielle Ressourcen



Ein Trinkwasserbrunnen kostet mit Aufstellung ca. 25.000 € + Betriebskosten

Denkbare Finanzierung

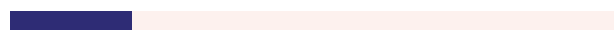
20 % Städtisch



60 % Förderungen



20 % Privat



- Sonderprogramm „Klimaresilienz in Kommunen“ im Rahmen der Corona-Hilfe des Landes Nordrhein-Westfalen. Für den Bereich „Coole öffentliche Räume“ wird unter anderem die Installation von mobilen oder festen Trinkbrunnen als zuwendungsfähige Maßnahme genannt. Einreichungsfrist: Ende 2021
- Haushaltsmittel und personelle Ressourcen für laufende Kosten
- Hinweis: Querfinanzierung über den Wasserpriest kartellrechtlich nicht möglich
- Möglichkeit für Sponsoring

Umsetzungsschritte

-
1. Durchführung der durch BV 1 beantragten Prüfung
 2. Beantragung Fördermittel
 3. Durchführung einer Beteiligung zu geeigneten Orten und Gestaltung der Trinkbrunnen
 4. Umsetzung
 5. Fortlaufendes Begleitprogramm und Pflege

Dialogprozess

Das Thema Wasser im Nordviertel hat ausschließlich positive Rückmeldungen hervorgerufen. Es ging der Hinweis ein, dass über das Thema Trinkbrunnen parallel zu diesem Prozess in der Bezirksvertretung I positiv abgestimmt wurde. Innerhalb der Workshops wurden die Trinkbrunnen stärker besprochen als Brunnen und Wasserflächen, womit diese zum Hauptprojekt wurden. Es gingen Hinweise zu weiteren Aufstellorten ein und der Vorschlag, im Eltingviertel statt auf dem Eltingplatz (beantragt durch die BV I) ggf. lieber einen Trinkbrunnen bei dem benachbarten Spielplatz Ostermannplatz zu installieren, da sich hier viele Kinder aufhalten.

Weiterhin wurde eine Renaturierung der Berne im Bereich Gladbecker Straße angeregt. Diese ist bereits im Gange. Für den Wunsch weiterer Brunnen- bzw. Wasserflächen in der Innenstadt sicherte ein städtischer Mitarbeiter zu, dass das Thema in die Ausschreibung zu einem anstehenden freiraumplanerischen Wettbewerb für den Weberplatz aufgenommen werden wird. Der Vorschlag einer Fontäne zur Verbesserung der Wasserqualität in der Grünen Mitte wird geprüft werden.



Feedback der Verwaltung zur Projektidee

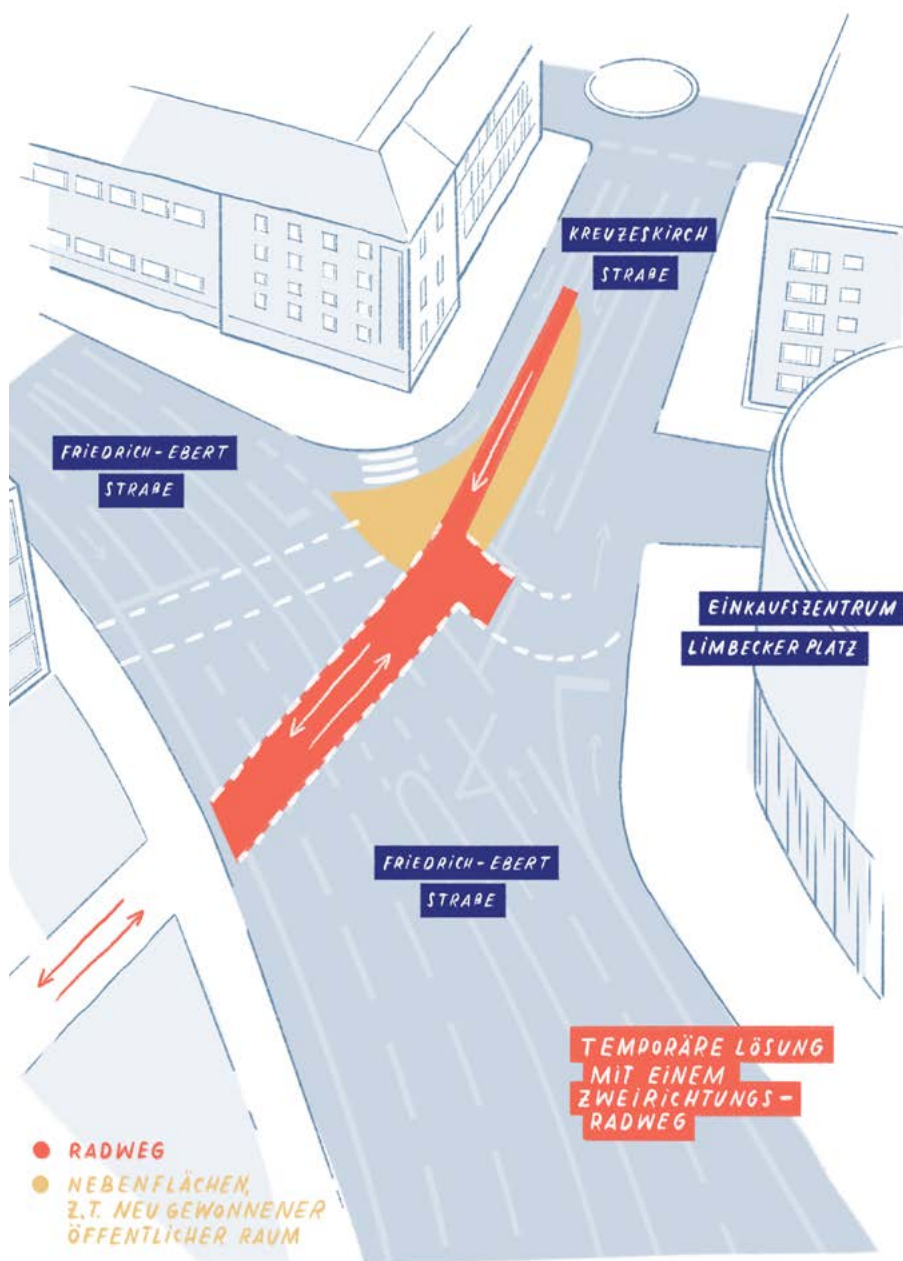
Maßnahmen zur Anpassung an den stattfindenden Klimawandel werden zukünftig insbesondere in stark verdichteten bzw. urbanen Räumen eine hohe Relevanz haben, da diese Räume u. a. aufgrund ihres hohen Versiegelungsgrads übermäßig von Extremwetterereignissen betroffen sein werden.

Die Installation von Trinkwasserbrunnen zur kostenlosen Versorgung der Bewohner*innen, Besucher*innen sowie der Bäume und Grünflächen mit Wasser wird somit begrüßt und weiterhin, bspw. bei der Standortsuche in den Bereichen Stadtkern oder Südostviertel, seitens der Verwaltung im Kontext von „Beweg Dein Quartier“ unterstützt werden. Für die Trinkwassersäulen gibt es schon einen Beschluss in der BV I.

Ab in die City!

Mit der neuen Verbindung von RS1 und Grüner Mitte direkt in die Innenstadt

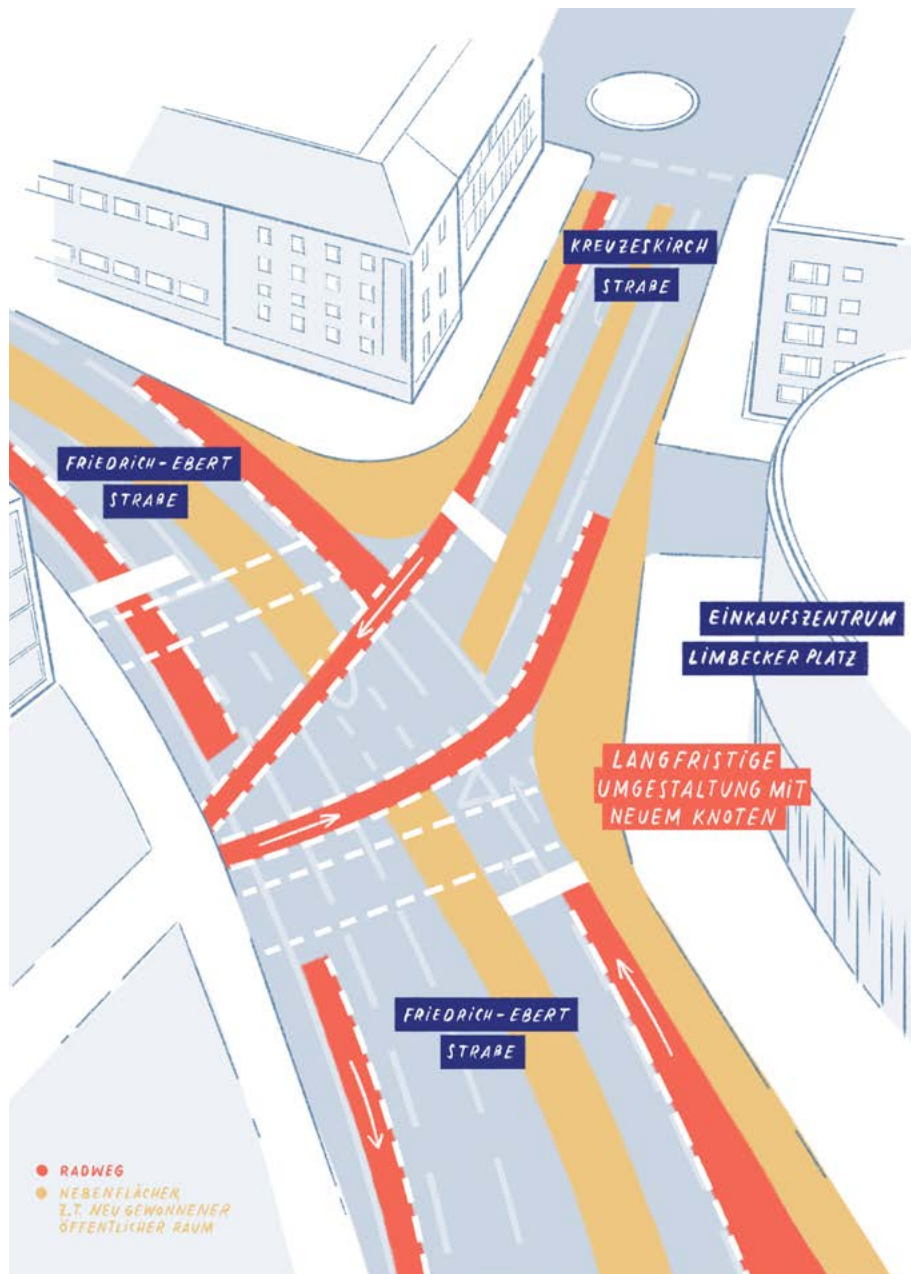
Projekt #6



Stufe 1: kurzfristig/temporär

Der Radschnellweg Ruhr RS1 führt täglich Tausende Radfahrende auf breiten Wegen durch Stadt und Region und ermöglicht damit eine ganz neue Alltagsmobilität. Mithilfe der neuen Querung über die Friedrich-Ebert-Straße in die Kreuzeskirchstraße können die Radfahrenden einfach, bequem, sicher und schnell vom RS1 oder der Grünen Mitte in Richtung Essens Innenstadt abbiegen und wieder herausfahren – vorher war dies nur in eine Richtung möglich. Ein Beispiel für konsequentes Zusammendenken der gesamten Radinfrastruktur und gleichzeitiger Gewinn für Essens Innenstadt.

Endlich bequem und sicher in die City zu kommen, war der lang gehegte und häufig geäußerte Wunsch zahlreicher Radfahrer*innen, der mit der neuen Lösung endlich Alltag ist. Da der Bedarf so groß war, wurde zunächst mit einer temporären Lösung gearbeitet, um die Fahrt aus Norden kommend in Richtung City zu ermöglichen: Dafür wurde der vorhandene Radweg in beide Richtungen zunächst mithilfe von neuen Fahrbahnmarkierungen über die Kreuzung erweitert und zum temporären Zweirichtungsradweg gemacht. Radfahrer*innen, die aus Richtung RS1 und Grü-



Stufe 2: langfristig

ner Mitte die Kreuzung überquerten, machten, auf der anderen Seite angekommen, Stopp auf einer Halteinsel, bevor sie nach kurzem Warten an der Ampel in die Kreuzeskirchstraße einbogen. Die neue Halteinsel wurde möglich, indem auf eine der Linksabbiegerspuren aus der Kreuzeskirchstraße verzichtet wurde. So konnte die Aufstellfläche mithilfe von Klebeborden erweitert werden und genügend Platz für die zusätzlichen Radfahrer*innen bieten.

Damit die Fahrradfahrer*innen nicht dauerhaft an zwei Ampeln warten mussten, um die Straße zu queren, wurde die Kreuzung im nächsten Schritt für eine bequemere Lösung umgestaltet. Radfahrende, die vom RS1 bzw. der Grünen Mitte in Richtung City unterwegs sind, haben nun einen eigenen Radweg, auf dem sie direkt die Kreuzung überwinden und ohne weiteren Stopp direkt in die Kreuzeskirchstraße fahren können. Zusätzlich konnte so eine verbesserte Fußgänger*innen-Querung über die Friedrich-Ebert-Straße umgesetzt werden.

Zeithorizont



Beteiligte

Projektträger*innen

- Amt für Straßen und Verkehr

Weitere Beteiligte

- Grüne Hauptstadt Agentur
- Verkehrsplanungsbüro
- Straßenverkehrsträger Bundesstraße
- Straßenbau-Unternehmen

Katalysatoren

- Weiterbau des RS1
- Steigender Radverkehr
- 4 × 25 %-Ziel

Qualitätskriterien

- Ausreichend breite Radwege nach Standard des Ratsbeschlusses zum Radentscheid
- Barrierefreie Überwege für Fußgänger*innen
- Faire Ampelschaltungen, die Radfahrer*innen und Fußgänger*innen bevorzugen
- Ausreichend aufgeweitete Halteinsel bei kurzfristiger Umgestaltung
- Nutzung der hinzugewonnenen Flächen als positiver Beitrag zum öffentlichen Raum (bspw. als Fußwege, für Sitzgelegenheiten, Begrünung)

Benötigte finanzielle Ressourcen

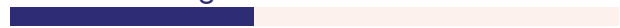


Denkbare Finanzierung

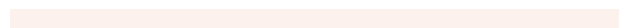
60 % Städtisch



40 % Förderungen



0 % Privat



- Fördermöglichkeiten im Rahmen der verbesserten BMU-Kommunalrichtlinie im Bereich nachhaltige Mobilität (Fahrradbrücken, Gehwege)

Umsetzungsschritte

-
- Vertical flowchart showing implementation steps. The steps are connected by a vertical line with a downward arrow at the end.
- Beantragung Fördermittel
 - Erhebung von Verkehrsdaten
 - Ausschreibung verkehrsplanerischer Leistungen
 - Planung der Verkehrsanlagen
 - Detailplanung
 - Ausschreibung von Straßenbaumaßnahmen

Dialogprozess

Bei der Online-Beteiligung wurde die Idee von den Bürger*innen begrüßt, allerdings auch eine direkte Querungsmöglichkeit in einer Ampelphase in die Kreuzeskirchstraße gewünscht, um Gleichberechtigung zwischen den Verkehrsmitteln im Sinne des 4x25 %-Zieles herzustellen. Außerdem wurde eine bessere Wegführung von der Kreuzung durch die grüne mitte Essen zum RS1 angeregt.

Die Verwaltung begrüßte vor allem den Vorschlag der längerfristigen Konzeptionierung und Planung und sprach von einer mittelfristigen Umsetzungsmöglichkeit, bei der eine direkte Querungsmöglichkeit in beide Richtungen angestrebt werden sollte.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Die Radwegverbindung des Radschnellwegs mit der Innenstadt soll mittelfristig umgesetzt werden. Die Radfahrenden in Richtung Kreuzeskirchstraße erhalten eine eigene Grünphase zur sicheren Überquerung der Friedrich-Ebert-Straße.

Sich in der Innenstadt kurz hinsetzen, um in Ruhe einen Kaffee zu trinken; die Mittagspause auf einem schattigen Plätzchen genießen, umringt von Grün und Blumen. Möglich machen das nun auch die zahlreichen Blühinseln, die verteilt in der Innenstadt stehen. Blumen, Sträucher und Bäume bringen Natur und Farbe in die Umgebung und lassen den öffentlichen Raum gleich viel freundlicher erscheinen. Außerdem lässt sich auf ihnen sitzend wunderbar das Treiben der Menschen auf den Straßen beobachten.



Blühinseln sind nichts Neues für die Stadt Essen. Seit 2017 schon bringt die Grüne Hauptstadt Agentur grüne Inseln in den öffentlichen Raum, bepflanzt mit bunten Sommerpflanzen wie Salbei, Lavendel, Mädchenauge oder Sonnenhut. Die Inseln sind beliebte Treffpunkte für Mensch und Tier. So beliebt, dass der Ruf nach mehr von diesen kleinen Oasen laut wurde und sich nun verschiedene Arten in der Innenstadt finden lassen, in unterschiedlichen Größen und Ausführungen, ob aus Holz oder Paletten gebaut.

Eine Insel der ganz besonderen Art sind die „Grünen Zimmer“. Nach dem Stuttgarter Vorbild gebaute, mobile, grüne Bühnen, die – wie Container – mit einem Lastwagen aufgestellt und abtransportiert werden können. Auf Stadtteilstesten spielen hier Bands, Poetry-Slams werden auf ihnen ausgerichtet. Die „Grünen Zimmer“ sind Pflanzeninseln – eine Art begehbare Kühlase –, die nicht nur hübsch anzuschauen sind, sondern auch deutlich machen, welche Bedeutung das Grün für den urbanen Raum hat.

Unterstützt werden die Blühinseln von ansässigen Lokalen, Initiativen, aber auch von großzügigen und engagierten Bürger*innen der Stadt – ob finanziell oder durch gemeinschaftliche Bewässerung und Pflege. Kleine Plaketten mit deren Namen zieren die Blühinseln. Die Kümmererschaft ist wichtig, damit die Blühinseln den Raum und die Menschen so lange wie möglich erfreuen.



Zeithorizont



Beteiligte

Projektträger*innen

- Grüne Hauptstadt Agentur
- Grün und Gruga

Weitere Beteiligte

- Amt für Stadtplanung und Bauordnung
- Amt für Straßen und Verkehr
- Essen Marketing GmbH
- Lokale Unternehmen

Katalysatoren

- Grüne Inseln der Grünen Hauptstadt Agentur

Qualitätskriterien

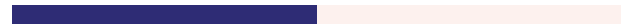
- Einbindung engagierter Stadtmacher*innen und verschiedener Akteur*innen (Initiativen, Handel, Bürger*innen) durch Patenschaften/Sponsoring
- Kostengünstige und nachhaltige Elemente

Benötigte finanzielle Ressourcen



Denkbare Finanzierung

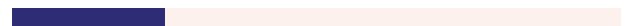
50 % Städtisch



25 % Förderungen



25 % Privat



Umsetzungsschritte

- Beantragung Fördermittel
- Standortauswahl mit Genehmigungserteilung
- Organisation von möglichem Sponsoring/Kümmererschaft
- Grüne Inseln der Grünen Hauptstadt Agentur aufbereiten und wieder benutzen
- Entwurf und bauliche Umsetzung neuer Blühinseln
- Kontinuierliche Pflege der Blühinseln



Dialogprozess

Die Projektidee wurde von allen Teilnehmenden sehr positiv aufgenommen. Zunächst wurden die Blühinseln als mobile Objekte gesehen, deren Standort im öffentlichen Raum in regelmäßigen Abständen gewechselt wird. In diesem Kontext wurden auch die Wanderbäume aus Stuttgart besprochen. Hier werden zehn Bäume in eigens dafür konstruierten Modulen einmal im Monat im Stadtraum bewegt. Die mobilen Konstruktionen wurden von der Stadt als ein hoher Kostenfaktor eingeschätzt – das Personal, die neue Standortauswahl, die ggf. anfallenden neuen Genehmigungen und die Logistik der Pflege der Blühinseln. Die Stadt rief dazu auf, auf die bestehenden Grünen Inseln der Grünen Hauptstadt Agentur zurückzugreifen – auch aus Nachhaltigkeitsaspekten. Deutlich wurde in diesem Zusammenhang auch der Appell zur Pflege und Kümmererschaft. Die Grünen Inseln bereiten Freude im öffentlichen Raum, müssen aber auch regelmäßig gepflegt und bewässert werden.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Stadtgestalterisch und im Sinne der Nutzung öffentlicher Räume eine gute Idee.

Die Grünen Inseln wurden im Grüne-Hauptstadt-Jahr 2017 aufgestellt. Die Sitzmöglichkeiten der Grünen Inseln werden sehr gut angenommen, stark frequentiert und sind ein wichtiger Bestandteil der Aufenthaltsqualität und somit der Wiederbelebung der Innenstadt.

Aufgrund der sehr positiven Resonanz entschied die Stadt Essen, die Module auch in den Folgejahren aufzustellen. Die im Innenstadtbereich aufgestellten Blühinseln sind nicht nur attraktive Sitzmöglichkeiten, die die Aufenthaltsqualität im verdichteten Raum erheblich steigern. Auch handelt es sich um kleine Oasen für Bienen, Hummeln und andere Insekten, die zudem das Mikroklima verbessern.

Aufgrund ihres hohen Wiedererkennungswerts wird das Aufstellen auf weiteren Flächen begrüßt. Die Standorte müssen sinnvoll ausgewählt werden. Die Blühinseln müssen hochwertig gestaltet werden, damit sie einen positiven Beitrag zur Stadtgestaltung leisten und von den Nutzer*innen angenommen werden. Ein formuliertes Qualitätskriterium lautet, dass kostengünstige und nachhaltige Elemente zur Anwendung kommen sollen. Dies bezieht sich sowohl auf die Elemente selbst wie auch auf die Pflege und Unterhaltung der Pflanzen. In Zukunft sollten daher langlebige und unempfindliche Materialien für die Blühinseln gewählt werden, die einen festen Boden besitzen und daher leicht mit einem Gabelstapler (o. Ä.) abgeräumt oder beiseitegeschoben werden können.

Die Erstinvestition langlebiger Blühinseln liegt daher oberhalb von 100.000 €. Die jährliche Pflege und Unterhaltung ist hinzuzurechnen. Die Kosten können durch die Anzahl der Elemente gesteuert werden.

Um die bunte Bepflanzung erfolgreich durch das Sommerhalbjahr zu bringen, ist eine Unterstützung der Anlieger*innen, z. B. durch Gießen, wünschenswert. Mehrere Blühinseln sind in der Eltingstraße vorgesehen, sofern ausreichende Patenschaften gebildet werden können.

Licht für den RS1!

Auch bei Dunkelheit sicher auf dem
Radschnellweg Ruhr unterwegs

Projekt #10

Der RS1 hat ein neues umweltfreundliches Beleuchtungssystem bekommen! Sobald es dämmt, beleuchten Laternen, ausgelöst durch Bewegungssensorik, den Weg. Unsichere Fahrten bei Dunkelheit gehören damit der Vergangenheit an und auch nach Feierabend kann man nun bequem über den Radschnellweg nach Hause fahren. Die Bewegungssensorik spart dabei nicht nur Strom, sondern schont auch Insekten und Tiere in der direkten Umgebung.

Die Lichtkegel der Laternen begleiten Radfahrer*innen und Fußgänger*innen, sobald sie in deren Nähe kommen. Möglich macht dies eine adaptive Steuerung mit Bewegungsmeldern, die auf den Menschen ausgerichtet ist. Diese schaltet auch in Folge die umliegenden Lampen ein, womit ein kleiner Lichtkorridor entsteht, der weit genug blicken lässt, den Weg beleuchtet und Radfahrer*innen und Fußgänger*innen auf ihrem Weg begleitet. Die passierten Laternen bleiben noch für wenige Augenblicke eingeschaltet, bevor sie wieder erlöschen. Dies erzeugt ein sicheres Gefühl und ist zugleich gut für Tier und Natur, denn die Lichtverschmutzung wird so auf ein Minimum reduziert. Wo sinnvoll, werden die Laternen per Solarenergie betrieben, sodass auf die Verlegung von Stromkabeln in der Erde zum Teil verzichtet und der Installationsaufwand klein gehalten werden konnte.

Um auch unter schwierigen Lichtverhältnissen oder bei Ausfall der Beleuchtung genug Sicherheit zu gewährleisten, wurden die Fahrbahnen zudem mit retroreflektierenden Markierungen ausgestattet, die das Licht der Fahrradbeleuchtung zurückwerfen.



Zeithorizont



Beteiligte

Projektträger*innen

- Straßen.NRW (RS1 ist Landesstraße)

Weitere Beteiligte

- RVR (Regionalverband Ruhr)
- Amt für Straßen und Verkehr
- Grüne Hauptstadt Agentur
- Amt für Stadtplanung und Bauordnung
- Amt für Stadterneuerung und Bodenmanagement
- Grün und Gruga

Qualitätskriterien

- Hohes Sicherheitsempfinden bei Radfahrenden
- Sehr geringe Lichtverschmutzung durch adaptive sensorische Steuerung

Umsetzungsschritte

-
1. Prüfung der Umsetzbarkeit der gewünschten Beleuchtung
 2. Beantragung Fördermittel
 3. Streckenabschnitte für Beleuchtung definieren

Benötigte finanzielle Ressourcen

€
bis 100.000 €

€€
bis 500.000 €

€€€
bis 5.000.000 €

€€€€
über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung

100 % Städtisch

100 % Förderungen/Landesmittel

0 % Privat

RS1 – so geht es weiter

Es gibt bereits konkrete Schritte seitens der Stadt Essen und von Straßen.NRW zur Weiterführung des RS1:

-
1. Bahndamm im Eltingviertel wird teilweise (bis zu 60 %) abgetragen, um Platz für Neubauten zu schaffen
 2. Aktuell wird der Bahndamm bzw. werden die Gleise noch zum Rangieren von Güterzügen benötigt, um auf das Betriebsgelände von Evonik/Goldschmidt zu gelangen
 3. Straßen.NRW hat ein Ingenieurbüro beauftragt, um einen neuen Gleisanschluss zu planen, damit die Güterzüge das Gelände aus Richtung Osten anfahren können
 4. Der neue Gleisanschluss muss im darauffolgenden Schritt vom Eisenbahn-Bundesamt genehmigt werden
 5. Der abschließende Teil des RS1 kann dann fertiggestellt werden

Dialogprozess

In der Online-Abstimmung stimmten viele für die Weiterführung bzw. den weiteren Ausbau des RS1. Da die Weiterführung geplant bzw. in Arbeit ist, konzentriert sich diese Projektidee auf mögliche Beleuchtungskonzepte. Um nachts und zu dunklen Tageszeiten die Sicherheit zu erhöhen sowie die Befahrbarkeit der Strecke zu verbessern, wurden verschiedene Beleuchtungsmöglichkeiten während des Beteiligungsprozesses diskutiert. Darunter auch die Idee, einen fluoreszierenden Bodenbelag zu verlegen, der tagsüber das Sonnenlicht speichert und dadurch im Dunkeln leuchtet. Eine weitere nicht elektrische Idee wäre der Einsatz von Seitenpollern mit Reflektoren gewesen. Auch Solarflächen auf dem Boden waren in der Diskussion. Am Ende wurden aber Laternen mit lokalem Solarbetrieb und adaptiver Steuerung favorisiert. Im Zuge dessen kam die Frage seitens der Bürgerschaft auf, ob die Beleuchtung des RS1 nicht zu einem Modellprojekt für erneuerbare Energien werden könnte. Weitere Hinweise zur Bodenbeschaffenheit bzw. dem Bodenbelag waren ebenfalls Thema, um eine gute Befahrung des RS1 zu gewährleisten. So sollte der Bodenbelag Straßenqualität haben und keine kopfsteingepflasterten Zierelemente enthalten, da diese zum Befahren sehr ungeeignet sind.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Planung, Bau und Betrieb des RS1 erfolgt durch Straßen.NRW. Gemäß dem vom Ministerium für Verkehr des Landes NRW herausgegebenen Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen werden Radschnellverbindungen innerorts durchgängig beleuchtet und außerorts in besonderen abzustimmenden Fällen. Auf eine insektenfreundliche Beleuchtung wird dabei Wert gelegt.

City Nord und Innenstadt sind nun noch ein Stück näher zusammengerückt: Der neue breite Zebrastreifen über die Fontänengasse verbindet seit Neuestem die Fußgänger*innen-Zone am Flachsmarkt mit der Viehofer Straße. Ob gemütlich beim Stadtbummel, beim schnellen Feierabendeinkauf oder einfach nur auf dem Weg von A nach B – hier kommen alle zu Fuß am schnellsten ans Ziel und queren sicher und sorglos die Straße. Die aufpolierte Brunnenskulptur und der überarbeitete Lichtbogen setzen den Überweg neu in Szene und die Beleuchtung macht ihn auch nachts gut sichtbar.

Ein starker Effekt durch eine simple Maßnahme: Lange war der nördliche Teil der Fußgänger*innen-Zone von der übrigen durch den Autoverkehr in der Fontänengasse unterbrochen. Am Flachsmarkt sorgte das oft für brenzlige Situationen zwischen dem Auto- und Fußverkehr. Das Gefälle in der Straße begünstigte zusätzlich den zu schnellen Verkehr. Mit einem Zebrastreifen ist der erste Schritt getan, die nördliche Fußgängerzone (Viehofer Straße) besser an die restliche innerstädtische Zone anzubinden und Passant*innen einen sicheren Überweg zu ermöglichen. Zudem wird die Fontänengasse nun seltener als Schleichweg benutzt.

Neue Beleuchtungseinrichtungen erhöhen die Sicherheit auch bei Nacht. Der Lichtbogen, der hier schon zuvor symbolisch die Viehofer Straße mit dem Flachsmarkt verband, erstrahlt nun ebenfalls in neuem Glanz und unterstreicht den brückenschlagenden Effekt des Fußgängerüberwegs. Der Zebrastreifen macht es deutlich: Hier hat der Fußverkehr Vorrang!



Zeithorizont



Beteiligte

Projektträger*innen

- Amt für Straßen und Verkehr

Weitere Beteiligte

- Grüne Hauptstadt Agentur

Qualitätskriterien

- Vorrang für den Fußverkehr steht im Zentrum und ist rechtlich wirksam
- Sicherheit und Barrierefreiheit für die Fußgänger*innen wird gewährleistet

Benötigte finanzielle Ressourcen

€
bis 100.000 €

€€
bis 500.000 €

€€€
bis 5.000.000 €

€€€€
über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung

100 % Städtisch

0 % Förderungen

0 % Privat

Umsetzungsschritte

- Erhebung von Verkehrsdaten
 - Planung und Ausschreibung
- ↓

Dialogprozess

Im Dialogprozess wurde ein verkehrsberuhigter Bereich (= Schrittgeschwindigkeit) in der Fontänengasse vorgeschlagen. Ein Zebrastreifen bedeutet jedoch Vorrang für den Fußverkehr und damit einen Stopp für Fahrzeuge – in einer Fußgängerzone schien dies vielen durchaus angemessener und er wurde deswegen favorisiert. Einem Zebrastreifen sind allerdings enge rechtliche Grenzen gesetzt. Die Voraussetzungen seien hier wahrscheinlich nicht erfüllt, so die Essener Verwaltung. Die Stadt Essen schlug daher alternativ vor, eine Bodenaufpflasterung vorzunehmen, d. h., mit einer Bodenschwelle eine Verkehrsberuhigung zu erreichen. Da hier die Gehwege bereits abgesenkt sind, wäre eine durchgehende Bodenschwelle ein zusätzliches Hindernis für Zufußgehende und sollte nur an den Rändern der von Fußgänger*innen zu überquerenden Stelle installiert werden, nicht als Plateau über die ganze Breite hinweg.

Die Einrichtung der Umweltspur hat zu einer veränderten Verkehrsführung auf der Schützenbahn geführt. Es besteht die Wahrnehmung, dass sich das Verkehrsaufkommen hier seither erhöht hat und die Fontänengasse als Schleichweg genutzt wird. Eine Verkehrszählung könnte behilflich sein, das Verkehrsaufkommen und entsprechend die Notwendigkeit eines Zebrastreifens einzuschätzen. Die Einrichtung eines Zebrastreifens erfordert auch zusätzliche Beleuchtungseinrichtungen. Dies erhöht den Aufwand und die Kosten eines Fußgängerüberwegs. Jedoch wird dadurch auch die gefühlte Sicherheit vor Ort erhöht.

Auch eine farbliche Markierung wurde als mögliche Alternative ins Gespräch gebracht. Diese hätte aber keine rechtliche Wirkung und ist auch mit Haftungsfragen für die Stadtverwaltung verbunden. Darüber hinaus gab es die Forderung, den Autoverkehr komplett aus der Innenstadt auszusperren und damit ein radikales Umdenken anzustoßen, das den Vorrang des Fußverkehrs gegenüber dem Autoverkehr zum Ziel hat.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Um die Viehofer Straße besser an den restlichen Stadtkern anzubinden, ist der Vorrang für Fußgänger*innen eine willkommene Maßnahme. Welche Lösung letztlich aus verkehrstechnischer und -rechtlicher Sicht sinnvoll und umsetzbar ist, muss geklärt werden.

Die Einsatzbereiche von Querungshilfen sind in den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA“ reglementiert. Bei Einsatz der Maßnahmen für den Querverkehr sind die Bedeutung der Querungsstelle für den Fußgängerverkehr, die städtebaulichen Randbedingungen sowie die Fahrzeugverkehrsstärke zu berücksichtigen. Dabei ist stets zu beachten, dass die Sicherheit von Querungsanlagen mit deren Akzeptanz und Komfort eng verbunden ist.

Die Verwaltung wird den Einsatz einer Querungsstelle gemäß der EFA prüfen; eine kurzfristige Umsetzung ist realisierbar.

Der Viehofer Platz ist schon längst kein Platz mehr, der nur schnell überquert wird. Seit der Umgestaltung im Rahmen der Städtebauförderung bietet er viele Orte zum Verweilen: Der neu in Szene gesetzte Brunnen sorgt für Abkühlung im Sommer und ist Treffpunkt für Jung und Alt, auf neuen Sitzgelegenheiten lässt sich die urbane Atmosphäre genießen und die beliebten Lokale direkt am Platz stillen Hunger und Durst und sorgen ab und an für Livemusik.

Der Viehofer Platz hat sich gemauert: vom tristen, grauen Ort zum lebendigen Platz mit Aufenthaltsqualität und Vielfalt. Auslöser der Umgestaltung war auch die Pandemie im Jahr 2020: Viele ansässige Lokale nutzten in den Sommermonaten die Flächen vor ihrer Tür verstärkt für außergastronomische Angebote und boten Speisen und Getränke an der frischen Luft an. Ein Angebot, das sich schnell großer Beliebtheit erfreute und den ganzen Platz belebte. Andrang und Erfolg waren so groß, dass die Cafés, Bars und Restaurants die Genehmigung für eine ganzjährige Außengastronomie beantragten und erhielten.

Für den nächsten Schub sorgte die Umsetzung eines in Auftrag gegebenen landschaftsplanerischen Konzepts: Seitdem erstrahlt der Brunnen in neuem Glanz, umringt von Grünflächen und Sitzgelegenheiten. Die Außengastronomie verfügt nun über ausreichend Platz. Sobald die Temperaturen es zulassen, herrscht hier reges Treiben unter Bäumen und Lichterketten zwischen Blühinseln und Tischen, angeregten Gesprächen und Pizzaduft.

Aber auch die Wegführung wurde neu gedacht: Im Zuge der neuen Platzgestaltung wurde die Fußgänger*innen-Zone an der Viehofer Straße neu in Szene gesetzt, schließlich bildet sie das Tor in Richtung City. Mit der Umsetzung der „Nord-Süd-Fahrradachse“ hat der Viehofer Platz zudem einen Fahrradweg bekommen, der sich wunderbar in die Platzgestaltung einfügt und die lang ersehnte Verbindung zur Altenessener Straße erfüllt, ohne den Fußgänger*innen zur Last zu fallen.



Zeithorizont



Beteiligte

Projektträger*innen

- Amt für Stadtplanung und Bauordnung
- Grün und Gruga

Weitere Beteiligte

- Amt für Straßen und Verkehr
- Amt für Stadterneuerung und Bodenmanagement
- Grüne Hauptstadt Agentur
- Essen Marketing GmbH

Katalysatoren

- Förderung neuer Maßnahmen ab ca. 2025 im Rahmen von Städtebaufördergeldern möglich

Qualitätskriterien

- Barrierefreie Platzgestaltung
- Aufenthaltsqualität ohne Konsumzwang
- Zusammenspiel aus Stadtraum, Außen-gastronomie, Aufenthaltsqualität und Rad- und Fußwege-Führung in einem integrierten Gesamtkonzept
- Möglichst ganzjährige Angebote und Nutzung
- Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas
- Synergien mit Blühinseln nutzen

Benötigte finanzielle Ressourcen

€
bis 100.000 €

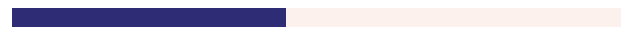
€€
bis 500.000 €

€€€
bis 5.000.000 €

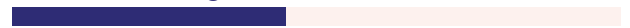
€€€€
über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung

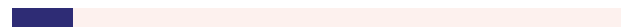
45 % Städtisch



45 % Förderungen



10 % Privat



Privat: Eigenbetrieb und -finanzierung der Gastronomie

Umsetzungsschritte

Kurzfristig (Außengastronomie):

- Gespräche mit Gastronomie vor Ort
- Unterstützung bei Beantragung der Sonder-nutzung der Außengastronomieflächen

Langfristig (Platzumgestaltung):

- Aufnahme in Städtebauförderprogramm
- Auslobung und Betreuung eines freiraumplanerischen Wettbewerbs
- Detailplanung

Dialogprozess

Bei der Projektidee ging es anfangs nur um den Erhalt der Außengastronomie. Die sogenannte Sondernutzung des Platzes durch die Außengastronomie während der Pandemie im Frühjahr und Sommer 2020 wurde sehr positiv wahrgenommen. So kam im Laufe des Dialogprozesses der Wunsch einer generell nachhaltigeren Umgestaltung des Platzes auf – ein großer Mehrwert für die Projektidee. Der Platz soll zukünftig ein Platz für alle Essener*innen sein – zum Treffen, Ausruhen oder Verweilen.



Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Städtebaulich eine sinnvolle Maßnahme, die in vielfacher Hinsicht positive Effekte ergeben könnte. Neben der Aufenthaltsqualität und der Aufwertung der Viehofer Straße könnte die Anbindung an Universitäts- und Eltingviertel dadurch gestärkt werden. Und nicht zuletzt würde damit ein lebendiges und sehenswertes Entree zur Innenstadt geschaffen. Auch aufgrund der vielfältigen Entwicklungsprozesse zur Attraktivierung des umgebenden Gebäudebestandes u. a. durch die Allbau GmbH wird der Makrostandort als ein Schwerpunktbereich zur weiteren Entwicklung der nördlichen Innenstadt gesehen, weswegen die Nennung dieses Projekts im Kontext »Beweg Dein Quartier« begrüßt wird.

Attraktive Plätze im Innenstadtbereich sind kleine Ruheoasen und steigern die (Aufenthalts-)Qualität in diesen verdichteten Bereichen. Durch die behutsame Umgestaltung des Viehofer Platzes unter Erhalt der vorhandenen Bäume sowie unter Einbeziehung der angrenzenden Bebauung, insbesondere der Kirche St. Gertrud, kann hier ein attraktiver Ort am nördlichen Eingang zum Innenstadtkern geschaffen werden.

Durch die Fokussierung auf den Platz rückt der Verkehr auf der Viehofer Straße in den Hintergrund. Spiel-, Sitz- und Liegemöglichkeiten sowie Gastronomie ergänzen das Angebot und tragen zur Attraktivierung des Platzes bei. Auch das Klima auf dem Platz wird durch die ergänzenden Grünstrukturen deutlich verbessert und trägt zusätzlich zur Aufenthaltsqualität bei.

Der Viehofer Platz liegt innerhalb der Gebietsabgrenzung des Städtebaufördergebiets Essen MITTE/OST. Die Umgestaltung des Platzes ist bisher jedoch nicht Bestandteil des derzeit laufenden Stadtteilprojekts, weswegen eine planerische Auseinandersetzung mit dem Platz erst in einer möglichen neuen Förderphase durchgeführt werden kann. Hierzu bedarf es der Neuaufstellung oder Fortschreibung des Integrierten Entwicklungskonzepts, in welchem die Umgestaltung des Viehofer Platzes als eine Maßnahme verankert werden sollte.

Bis zur Umsetzung eines abgestimmten Konzeptes könnte der Platz bereits mit kleineren grünen Interventionen bespielt werden, die von den anliegenden gastronomischen Anbietern gepflegt und unterhalten werden. Als Beispiele seien hier genannt: temporäre Rasenflächen mit Sitz- und Liegemöglichkeiten, temporäre Sandkästen, Aufstellung von zusätzlichen Bäumen in Kübeln. Für diese Maßnahmen können entsprechende Sponsoren gefunden werden, z. B. Spielgerätehersteller oder Baumschulen.

Auf dem RS1 unterwegs? Da ist ein Stopp an der neuen Pausenstation Pflicht. Schnell den Reifen aufpumpen, einen Snack an der Bude holen und dann entspannt den Ausblick in die Umgebung genießen – so machen lange Fahrradtouren Spaß. Aber auch für die Anwohner*innen des Eltingviertels ist der Ort zum Highlight und Treffpunkt geworden. Stolz zeigen sie hier ihren Stadtteil und treffen sich mit und ohne Rad auf einen Kaffee, während sie über dem Stadtverkehr thronen.

Der RS1 ist um eine kleine Attraktion reicher geworden: Auf dem Bahndamm der Rheinischen Bahn über dem Eltingviertel, direkt am Radschnellweg, ist ein Aufenthalts- und Pausenort entstanden und hat sich als beliebter Treffpunkt und markanter Ort im Quartier etabliert. Zwischen dem dichten Grün der Umgebung und neuen urbanen Wohngebäuden versorgt eine Bude hungerrige Mäuler und erholen sich zahlreiche Freizeit-, Sport- sowie Alltagsradler*innen nach einem langen Ausflug oder flicken an der Fahrradrepatur-Station auch mal einen Reifen.

Die Diskussion rund um diesen neuen Ort startete mit der Idee eines „Miniatur-Förderturms“. Alte Bauteile von originalen Fördertürmen sollten die

Geschichte aufgreifen und der Förderturm mit einem gastronomischen Angebot ausgestattet als Pausenort dienen – Ruhrgebietsgeschichte trifft moderne Infrastruktur. Mit Kletterpflanzen bewachsen, sollte der Förderturm auch symbolisch für einen Wandel hin zu mehr Natur stehen. Der Vorschlag erhielt viel Zuspruch, aber auch zahlreiche kritische Stimmen: Der vorgeschlagene Ort habe keinen Bergbaubezug und das angrenzende Eltingviertel würde sich mit dieser Art von Symbolen nicht identifizieren. Der Förderturm war manchen zu „museal“, er schaffe keine neuen und modernen Identifikationsangebote. Zugleich gebe es mit dem Schacht Amalie in etwa 3 Kilometern Entfernung bereits einen „echten“ Förderturm an der Strecke des RS1. Auch die Stadtverwaltung unterstützte die Idee des Förderturms nicht. Dagegen erhielt das Grundkonzept eines Pausenorts inklusive Gastronomie in Verbindung mit einem markanten, modernen Bauwerk große Zustimmung. So wurde am Ende die Idee, die bei beiden Ansätzen im Zentrum stand, umgesetzt und ein architektonisches Highlight ist entstanden, das symbolisch Vergangenheit und Zukunft verbindet und durch sein markantes Äußeres schon aus der Ferne zu sehen ist – mit einer Wirkung, die über den Stadtteil hinausstrahlt.



Zeithorizont



Beteiligte

Projektträger*innen

- Amt für Stadtplanung und Bauordnung
- Straßen.NRW

Weitere Beteiligte

- Grüne Hauptstadt Agentur
- Wohnungsbaugesellschaft für angrenzende Wohnbebauung
- Deutsche Bahn AG
- Investor*in
- Gastronomische*r Betreiber*in
- Amt für Stadterneuerung und Bodenmanagement

Katalysatoren

- Potenzial für integrierte Planung im Zuge der aktuellen Planungen zur Fortführung des RS1
- Hohe Anzahl an potenziellen Nutzer*innen durch steigende Radverkehrszahlen auch im Zuge der Weiterplanung des RS1

Qualitätskriterien

- Hohe Aufenthaltsqualität
- Gutes Gastronomieangebot
- Sichtbarkeit nach außen
- Fahrradservice
- Mehrwert für den Stadtteil

Benötigte finanzielle Ressourcen

€
bis 100.000 €

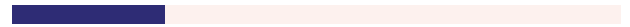
€€
bis 500.000 €

€€€
bis 5.000.000 €

€€€€
über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung

25 % Städtisch



25 % Förderungen



50 % Privat



- Fördermöglichkeiten im Rahmen der verbesserten BMU-Kommunalrichtlinie im Bereich nachhaltige Mobilität (Bau von Radwegen, Radabstellanlagen, Ladeinfrastruktur für Pedelegs)

Umsetzungsschritte

- Beantragung Fördermittel
- Koordination der Beteiligten am Weiterbau des RS1 und angrenzender Wohnbebauung
- Gewinnung Partner*innen/Investor*innen
- Betreiber*in für die gastronomische Einheit finden
- Ausschreibung für architektonische Gestaltung
- Detailplanung und Genehmigungsprozess



Dialogprozess

Der Bau des Förderturms wurde rege diskutiert. Schlussendlich wurde eine Gestaltung für das Gebäude vorgeschlagen, die zur Vision einer neuen und nachhaltigen Mobilität passt – alles, wofür der Radschnellweg steht. Zu diesem Zweck könnte vor dem Hintergrund des neuen benachbarten RWE Campus gemeinsam mit dem Geschäftsbereich Renewables (Erneuerbare Energien) etwas entwickelt werden. Nichtsdestotrotz wurde festgehalten, dass, wenn private Investor*innen von der Idee überzeugt wären, der Förderturm auch privat gebaut werden könnte. Angrenzend an den RS1 ist parallel zur Weiterführung auch ein neues Wohnquartier geplant: Auf dem Parkplatz an der Kleinen Stoppenberger Straße wird eine neue Wohnbebauung entstehen. Eine gastronomische Einheit könnte auch hier integrierbar sein – ähnlich dem Bistro „Radmosphäre“ am Niederfeldsee. Zudem war auch eine nachhaltige, lokale Energiegewinnung ein Thema: Kann das neue Gebäude z. B. mit Solarenergie betrieben werden?

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Der vorgeschlagene Pausenort auf dem RS1 in Höhe des Eltingviertels wird grundsätzlich positiv bewertet, sollte aber mit den Planungen zur Bebauung des „neuen Eltingviertels“, des Gebiets zwischen Viehofer Platz, Schützenbahn, Kleine Stoppenberger Straße, Blumenfeldstraße und Gladbecker Straße, abgestimmt werden.

Für das Gebiet ist derzeit ein städtebauliches Konzept in Erarbeitung, das auch den Bahndamm mit einschließt und ein fahrradfreundliches, innerstädtisches Quartier mit ca. 230 bis 250 Wohneinheiten vorsieht. Mit der Planung des Damms werde kreativ umgegangen. Vorstellbar sei dabei auch, dass dort eine Infrastruktur für den RS1 untergebracht werde. Das städtebauliche Konzept dient als Grundlage für den noch zu erstellenden Bebauungsplan.

Von einem neuen Förderturm wird deutlich abgeraten, weil es nicht zur Identität des historisch gewachsenen Eltingviertels passe, nur eine Kopie sei und bereits ein „echter“ Förderturm in der Nähe stehe. Der Vorschlag „architektonisches Highlight (...), das symbolisch Vergangenheit und Zukunft verbindet und durch sein markantes Äußeres schon aus der Ferne zu sehen ist – mit einer Wirkung, die über den Stadtteil hinausstrahlt“ werde begrüßt. Die Integration in eines der neuen Gebäude des Eltingviertels wäre vorstellbar und könnte Synergien ergeben (#Funktionsmischung).

Der Pit-Stop ergibt an der Schnittstelle des RS1 zur Innenstadt Sinn, der konkrete Standort muss noch geprüft werden. Entscheidend dafür ist sicherlich auch die Detailplanung des „neuen Eltingviertels“ mit ruhigen/privaten und lebendigen/öffentlichen Zonen. Für das vorgeschlagene Projekt »Pit-Stop auf dem Radschnellweg« sollte daher zunächst der Abschluss des Bebauungsplanverfahrens abgewartet werden, da es sich im Geltungsbereich des zu erstellenden Bebauungsplans befindet.

Wer an den Berliner Platz in Essen denkt, hat Bilder von Autos, Beton und Asphalt im Kopf. Was häufig übersehen wird, sind die grünen Flächen dazwischen – Straßenbegleitgrün genannt. Den Wunsch nach mehr Grün – insbesondere nach Bäumen – zu verwirklichen, ist hier jedoch schwierig. Die unter dem Platz verlaufende U-Bahn verhindert, dass Bäume wachsen können. Eine neu aufgestellte Tafel mit informativen Grafiken, Bildern und Texten zur Biodiversität von Pflanzen und Insekten auf den Grünflächen lässt viele Menschen den Platz neuerdings anders wahrnehmen.

Tatsächlich wurde bereits über die Städtebauförderung eine insektenfreundliche Bepflanzung in der Kreuzungsmitte realisiert. Im Frühjahr zieren den Platz Tulpen und ein Ring aus Stauden blüht über das Jahr verteilt. Die abgestorbenen Staudenstängel bieten Insekten auch im Winter einen Unterschlupf. Was manche als unordentlich stören mag, ist somit eine sinnvolle Maßnahme zur Förderung der Biodiversität – genauso wie der Rasenstreifen zwischen Stauden und Straße. Dieser ermöglicht den Insekten, auf eine ausreichende Höhe zu kommen, sodass sie nicht in eines der vielen vorbeifahrenden Autos fliegen.

Frei nach dem Motto „Tue Gutes und rede darüber“ sind all dies Dinge, die praktisch unsichtbar waren und nun durch die Informationstafel wahrgenommen werden können. Damit die Lektüre der Informationen etwas bequemer und der Platz auch optisch etwas grüner wird, wurden zudem einige der „Blühinseln“ mit Sitzgelegenheiten aufgestellt. Seither kann die Biodiversität am Berliner Platz auch angefasst werden und es kommen noch mehr Bienen und Schmetterlinge.



Zeithorizont



Benötigte finanzielle Ressourcen



Beteiligte

Projektträger*innen

- Grün und Gruga

Weitere Beteiligte

- Grüne Hauptstadt Agentur
- Ggf. NABU

Qualitätskriterien

- Gut und barrierefrei aufbereitete Informationen in Grafiken, Text und Bild
- Qualitativ hochwertige und ansprechende Umsetzung
- Ökologisch sinnvolle Materialwahl
- Aufstellung an gut einsehbarem Ort
- Kombination mit Projekt Blühinseln

Denkbare Finanzierung

0 % Städtisch

100 % Förderungen

0 % Privat

Befindet sich im Städtebaufördergebiet

Umsetzungsschritte

-
- Klärung der Finanzierung
 - Erstellung redaktioneller Inhalte
 - Beauftragung der Grafik, der Objektgestaltung und der Aufstellung

Dialogprozess

Die Wahrnehmung des Berliner Platzes als Betonwüste und der Wunsch nach mehr Grün wurde im Dialogprozess immer wieder deutlich. Ebenso das Unwissen darüber, dass hier bereits Maßnahmen zur ökologischen Revitalisierung getroffen wurden und dass es mit der darunter verlaufenden U-Bahn Restriktionen, z. B. für die Bepflanzung mit Bäumen, gibt. Nachdem bei Grün und Gruga Informationen zur ökologischen Revitalisierung eingeholt und diese den Beteiligten der Agora mitgeteilt wurden, meinte einer der beteiligten Bürger*innen, dass hier in erster Linie ein Kommunikationsproblem vorliege. So entstand der Vorschlag einer Informationstafel, die Zustimmung von allen Seiten erhielt.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Bereits seit 2017 legt die Stadt Essen bunte bienen- und insektenfreundliche Staudenmischpflanzungen im Straßenraum an, die so ausgewählt sind, dass sie das ganze Jahr über einen attraktiven Blickpunkt schaffen. Aufgrund ihrer Lage entlang von Straßen oder auch auf dem Berliner Platz ist es allerdings schwierig, diese näher zu betrachten. Das Aufstellen von Hinweistafeln wird daher sehr begrüßt und unterstützt.

Die Realisierung ist kurzfristig (bis zu einem Jahr) möglich. Der Berliner Platz liegt größtenteils innerhalb der Gebietsabgrenzung des Städtebaufördergebiets Essen MITTE/OST. Es ist zu klären, ob eine Kofinanzierung aus Mitteln des neuen Verfügungsfonds MITTE/OST kurzfristig ermöglicht werden kann.

Aus stadtgestalterischer Sicht sollte darauf geachtet werden, dass die Informationstafel wertig und zurückhaltend gestaltet wird.

Auf den Informationstafeln können auch Hinweise zu weiteren Flächen mit Staudenmischpflanzen im Stadtgebiet aufgezeigt werden. Des Weiteren können die Informationen Tipps und Ratschläge für den eigenen Bedarf enthalten, um so auch privat einen Beitrag zur Steigerung der Biodiversität leisten zu können. Die Sensibilisierung für den Pflanzen- und Artenschutz könnte zusätzlich einen kleinen Beitrag zu mehr Sauberkeit in der City leisten.

Ein Standort der Tafel könnte z. B. am Fußgängerüberweg vom Limbecker Platz in Richtung Kino sein.

Essen ist Modellstadt für Fahrradstraßen geworden. Bequem und sicher rollt man hier voran, geführt von einer verständlichen Beschilderung, auf farbigen Bodenmarkierungen in Rot und Blau. Der neue Standard für die Gestaltung der Fahrradstraßen macht deutlich: Das Fahrrad hat hier Priorität! Weniger Kfz-Verkehr, weniger Lärm, zusätzliche Abstellmöglichkeiten, mehr Sicherheit und mehr Grün machen den öffentlichen Raum lebenswerter und das Radfahren ein Stück mehr zur selbstverständlichen Alltagsmobilität.

Essen freut sich über zahlreiche neue Fahrradstraßen und ein Update der bisherigen, darunter Schwarzes Horn, I. Weberstraße und die Altenessener Straße.

Durch die Entwicklung eines Standards für Essener Fahrradstraßen wird den Radfahrenden ein Mindestmaß an Platz und Wegbreiten eingeräumt, klare Markierungen machen den Vorrang deutlich erkennbar. So radelt man nun viel entspannter und sicherer – das ist nicht nur, aber insbesondere für unsichere bzw. noch ungeübte Radfahrer*innen gut. Zudem entlasten die nun stärker genutzten Fahrradstraßen andere Routen.

Im Zuge der Umsetzung des neuen Standards ist zusätzlich mehr Bepflanzung und Straßenbegleitgrün hinzugekommen. Das sorgt nicht nur für schönere Wege und öffentliche Räume sowie bessere Luft, sondern hilft auch als Klimaanpassungsmaßnahme gegen das Aufheizen entlang der Straßen.

Neue Park- und Abstellmöglichkeiten – auch für Lastenräder – in der Nähe von Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitzielen sowie Bus- und Bahnhaltestellen ermöglichen einfaches Umsteigen und Einkaufen entlang der Routen. So wird das Radfahren deutlich attraktiver und alltagstauglicher – besonders auch für Familien.



Zeithorizont



Beteiligte

Projektträger*innen

- Amt für Straßen und Verkehr

Weitere Beteiligte

- Amt für Stadtplanung und Bauordnung
- Grün und Gruga

Katalysatoren

- Die Stadt Essen hat für die Gestaltung von Fahrradstraßen einen Standard entwickelt

Qualitätskriterien

- Neuer Fahrradstraßenstandard mit ausreichender Breite und deutlicher Markierung
- Barrierefreie Übergänge/Radwegführung in angrenzende Straßen
- Ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (auch für Lastenräder), besonders an neuralgischen Punkten
- Verbesserung des öffentlichen Raumes und Mikroklimas durch zusätzliche Bepflanzung

Benötigte finanzielle Ressourcen

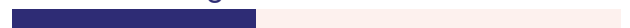


Denkbare Finanzierung

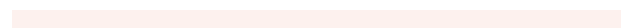
60 % Städtisch



40 % Förderungen



0 % Privat



Umsetzungsschritte

-
- Verkehrliche Überprüfung der Straße
 - Beantragung von Fördermitteln für den Umbau der Straße
 - Beantragung und Genehmigung der Fahrradstraße
 - Umbau bzw. Update der (Fahrrad-)Straße
 - Kommunikationskampagne zu Regeln auf Fahrradstraßen

Dialogprozess

Gerade im Online-Workshop ging es viel um Sichtbarkeit, Wissen und Kommunikation von Fahrradstraßen. Es wurde darüber diskutiert, ob das geplante Upgrade der Essener Fahrradstraßen weit genug geht und ob die Sichtbarkeit durch die neuen Standards ausreichen wird. Es gab viel Einigkeit darüber, dass es eine Art Aufklärungskampagne bzw. Werbung und Information über Fahrradstraßen geben soll, da der allgemeine Eindruck im Workshop der war, dass viel Unwissenheit aufseiten der autoaffinen Verkehrsteilnehmenden herrscht. Die Farbgestaltung, ebenfalls Thema im Workshop, befindet sich offenbar buchstäblich in einer Grauzone, was starke bzw. bunte Farben für die Verwendung von Markierungen schwierig machen könnte. Dennoch wurde eingebracht, dass andere Kommunen und Städte durchaus starke Farben, wie etwa Rot, verwenden.

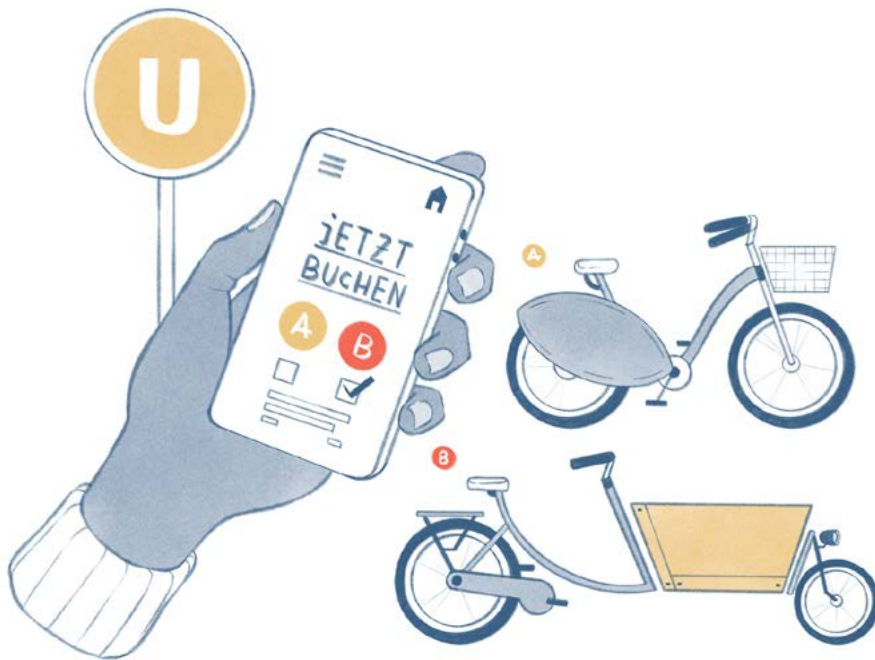
Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Der neue Standard der Essener Fahrradstraßen wird vom Amt für Straßen und Verkehr weiter vorangetrieben. Dieser beinhaltet im Wesentlichen ausreichend breite Fahrflächen, durchlaufende Piktogrammketten und Randmarkierungen sowie Vorfahrtsregelungen an Einmündungen. Weiterhin startet die Stadt in Kooperation mit dem RadEntscheid aktuell eine Kampagne „Fahrradstraße“, um sowohl den Radfahrer*innen als auch den Autofahrer*innen die Regelungen und Verhaltensweisen auf Fahrradstraßen näherzubringen. Dadurch soll insbesondere die Akzeptanz für den Vorrang des Radverkehrs bei motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen deutlich erhöht werden.

Mehr Bikesharing für's Quartier!

Lastenräder, E-Bikes und Fahrräder für den Alltag auf geteilten Rädern

Projekt #24



Für den monatlichen Großeinkauf, den Besuch im Baumarkt oder den Ausflug am Wochenende leihen sich immer mehr Essener*innen eines der neuen Sharing-Räder aus. Die schon vorhandenen Stationen wurden ordentlich aufgestockt und neue sind hinzugekommen. Fahrräder, E-Bikes und Lastenfahrräder: Für jede Gelegenheit ist nun eines dabei – Besitzen nicht nötig!

Ein Lastenrad, um den neuen Couchtisch vom Berliner Platz nach Hause zu bringen, ein E-Bike für den Ausflug auf dem Radschnellweg oder einfach nur ein Fahrrad, um schnell zum Arzt zu radeln: Die erweiterten Bikesharing-Stationen halten eine große Auswahl bereit. Sowohl in den Quartieren als auch an gut besuchten Orten wie Haltestellen, Museen, Ämtern oder Krankenhäusern sind neue Stationen entstanden.

Einige neue Stationen sind zudem in Parkhäusern wie dem Conti-Parkhaus in der Schützenbahn, bei Möbelhäusern oder größeren Unternehmen zu finden. Die neu geschaffenen Abstellmöglichkeiten schützen die Räder vor Unwetter sowie Vandalismus und Diebstahl.

Über die App oder per Anruf sind die Räder ganz leicht ausleihbar. Die Rückgabe kann an allen Stationen im Stadtgebiet erfolgen. Eine groß angelegte Werbekampagne informiert die Essener*innen in der ganzen Stadt über das rollende Angebot und die neuen Stationen in der Umgebung.

Zeithorizont



Beteiligte

Projektträger*innen

- Amt für Straßen und Verkehr
- nextbike/metropolradruhr

Weitere Beteiligte

- Amt für Stadtplanung und Bauordnung
- Ruhrbahn (Mobilstationen)
- Grüne Hauptstadt Agentur
- ADFC
- Essener Lastenradinitiative

Qualitätskriterien

- Koordinierte Verknüpfung der Verkehrsarten bspw. durch Mobilstationen
- Einfache und niedrighschwellige Anmeldung und Nutzung
- Wenn möglich, Kombination verschiedener Angebote in einer App
- Einbindung lokaler Unternehmen (Sponsoring)

Benötigte finanzielle Ressourcen

€
bis 100.000 €

€€
bis 500.000 €

€€€
bis 5.000.000 €

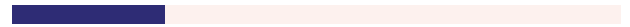
€€€€
über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung

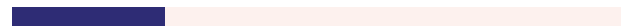
50 % Städtisch



25 % Förderungen



25 % Privat



- Finanzierung durch Werbung auf den Rädern

Umsetzungsschritte

- Bedarfsanalyse des Mobilitätsverhaltens
- Potenzielle Standorte und Flottenumfang ermitteln
- Kooperationsmöglichkeiten mit Unternehmen und der Universität ausloten (Betrieb, Umsetzung, Sponsoring, Evaluation etc.)
- Fördermöglichkeiten klären
- Betriebsmodell klären und Betriebsstruktur aufbauen
- Laufende Evaluation und Anpassung
- Kommunikations- und Informationsmanagement sowie weitere Akquisition von Unternehmen für die bereits existierende Initiative der EU und des ADFC „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“
- Betrieb und Weiterentwicklung

Dialogprozess

Im Workshop wurde neben dem stationären Bikesharing-Konzept das sogenannte Free-Floating-Konzept diskutiert. Dabei können die Räder, ähnlich wie die E-Scooter, frei im öffentlichen Raum abgestellt und wieder geliehen werden. Heißt, es gibt keine festen Stationen, zu denen sie gebracht werden müssen, um sie abzustellen. Dieses Konzept würde mehr Nutzerzahlen generieren, aber auch deutlich mehr Betriebskosten durch Einsammeln, Verteilen und höheren Wartungsaufwand etc. verursachen und sei in Essen aktuell keine Option.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Das Projekt Bikesharing wird positiv eingeschätzt. Insbesondere mehr ausleihbare Lastenräder wären eine wichtige Maßnahme im Sinne der Mobilitätswende, da die relativ hohen Kosten nicht von jedem Haushalt gestemmt werden können. Die Verwaltung wird interessierte private Betreiber*innen bei der Entwicklung von Angeboten unterstützen.

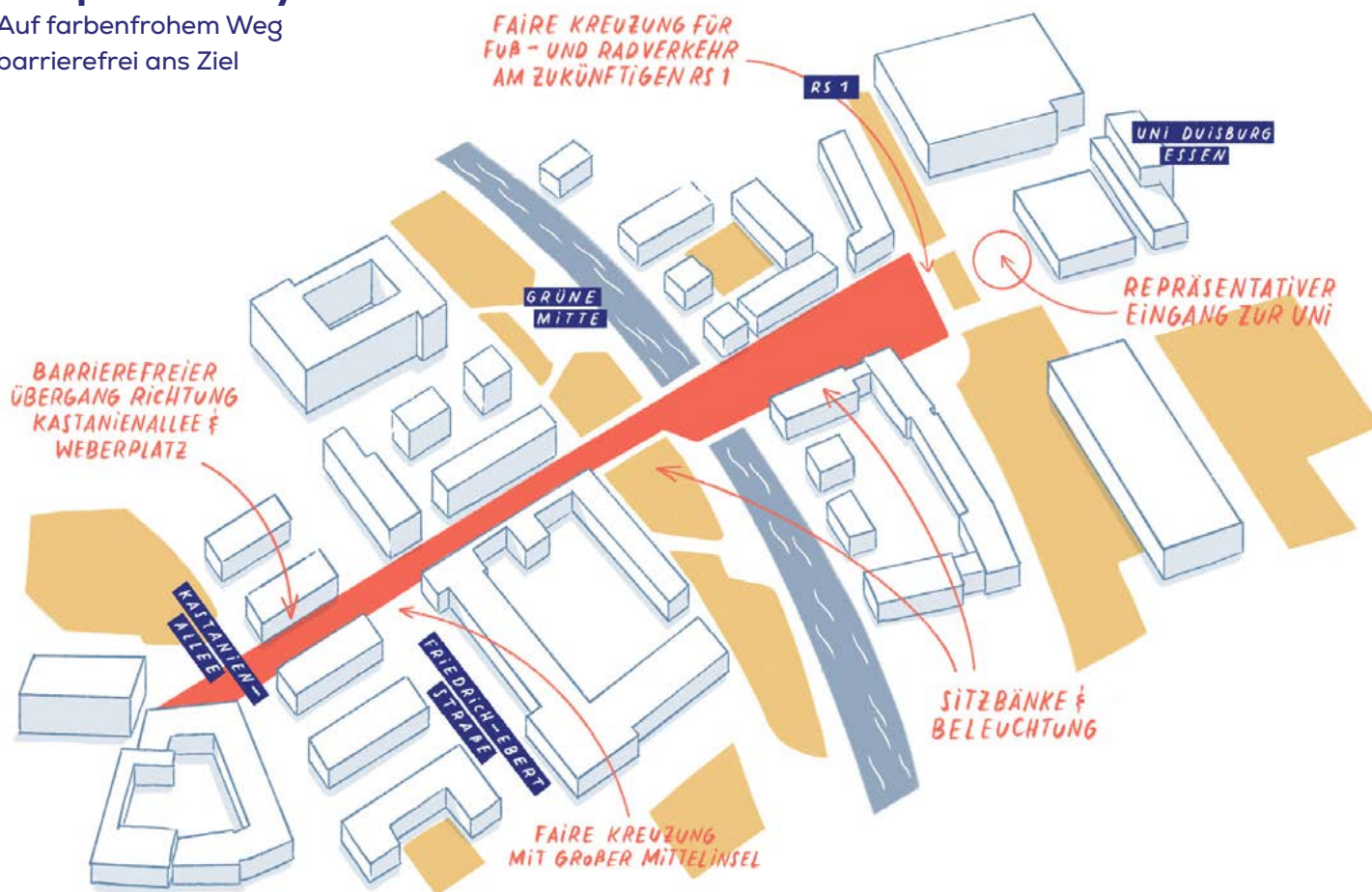
Relevant ist die Verortung von neuen Sharing-Stationen. Das Einrichten neuer Stationen auf privaten Flächen ist vom Interesse privater Eigentümer*innen abhängig. Standorte auf öffentlichen Flächen müssen im Einzelfall geprüft werden. Unter Umständen wären auch leer stehende Ladenlokale in den Stadtteilzentren gute Örtlichkeiten für neue Ausleihstationen, die – mit anderen Nutzungen kombiniert – neues Leben in die Zentren bringen. Auch diese Verortung ist abhängig von Interessen (privater) Eigentümer*innen.

Free-Floating-Systeme werden wegen höherer Betriebskosten, höherem Wartungsaufwand und dem bei E-Scootern festzustellenden ungeordneten Abstellen allerdings nicht bevorzugt.

Fußgänger*innen-Achse zwischen Campus und City Nord

Auf farbenfrohem Weg
barrierefrei ans Ziel

Projekt #29



Wer zwischen der Uni oder der Grünen Mitte und der City unterwegs ist, macht sich jetzt gern auf den Weg. Dank fairer Kreuzungen mit Vorrang für den Rad- und Fußverkehr, einem Beleuchtungskonzept und dem neuen barrierefreien Übergang in Richtung Kastanienallee und Weberplatz kommt man hier nun schnell und bequem von A nach B – auch nach Feierabend. Die auffallend bunte Bodenmarkierung und die neuen Sitzgelegenheiten laden geradezu zum Flanieren ein – frei nach dem Motto „Der Weg (zu Fuß) ist das Ziel“.

Der Fußweg zwischen Uni, Grüner Mitte und der Innenstadt ist Teil einer Premium-Fußgänger*innen-Route geworden, die komfortabel von der Universität über die grüne mitte Essen, den neu gestalteten Weberplatz und die City Nord zu den Fußgänger*innen-Zonen der Innenstadt führt. Früher fehlten vor allem intuitive Verbindungen zwischen den einzelnen Vierteln. Abhilfe schafft nun zum einen eine faire Kreuzung für den Fuß- und Radverkehr am Radschnellweg zwischen Uni und Grüner Mitte, die allen eine bequeme und sichere Querung möglich macht. Durch eine neue Freiraumgestaltung wurde hier zudem ein repräsentativer Eingang zum Universitätsgebäude geschaffen, der die Uni als

Institution in ihr wohlverdientes Licht rückt und zur Stadt hin öffnet.

Auch die Querung der Friedrich-Ebert-Straße an der Käthe-Larsch-Straße wurde optimiert: Die Ampelschaltung wurde zugunsten des Rad- und Fußverkehrs angepasst und die Mittelinsel großzügiger gestaltet. Fußgänger*innen und Radfahrende können die Kreuzung nun schneller hinter sich lassen und müssen sich nicht mehr auf der kleinen Sprunginsel zwischen Fahrspuren drängen.

Einen besonderen Meilenstein stellt der neue Übergang in Richtung Weberplatz dar. Mit seiner offenen, barrierefreien Gestaltung schafft er einen wichtigen Lückenschluss zwischen Uni, Grüner Mitte und City Nord. Der öffentliche und der gebaute Raum wurden hier neu sortiert. Statt der Treppe verbindet nun ein ebenerdiger Weg die Kastanienallee mit der Friedrich-Ebert-Straße und niemand, der mit Kinderwagen, Rollator, Rad oder schlecht zu Fuß unterwegs ist, muss heute noch einen Umweg machen. Dieser letzte Baustein der Fußgänger*innen-Achse war sicherlich der umfangreichste und nahm daher mehr Zeit als geplant bis zur Umsetzung in Anspruch. Für die neue Gestaltung sorgten die Ergebnisse eines städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs.

Zeithorizont



Beteiligte

Projektträger*innen

- Amt für Straßen und Verkehr

Weitere Beteiligte

- Amt für Stadtplanung und Bauordnung
- Amt für Stadterneuerung und Bodenmanagement
- Grün und Gruga
- Grüne Hauptstadt Agentur
- Entwicklungsgesellschaft Universitätsviertel Essen
- Universität Duisburg-Essen
- Eigentümer*in des Parkplatzes an der Friedrich-Ebert-Straße
- Verkehrsplanungsbüro und ggf. Straßenbau-Unternehmen
- Landschaftsarchitektur- und Architektur-/ Stadtplanungsbüros innerhalb des (städtebaulich-)freiraumplanerischen Wettbewerbs

Qualitätskriterien

- Intuitive Wegeführung
- Sichere Gestaltung und barrierefreie Übergänge
- Attraktive Gestaltung u. a. durch farbigen Bodenbelag
- Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs an der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße (u. a. durch Optimierung der Ampelschaltung und intuitivere und großzügigere Gestaltung der Mittelinsel ohne Barrieren für den Fuß- und Radverkehr)

Benötigte finanzielle Ressourcen

€
bis 100.000 €

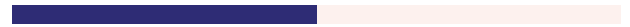
€€
bis 500.000 €

€€€
bis 5.000.000 €

€€€€
über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung

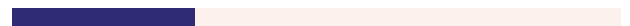
50 % Städtisch



20 % Förderungen



30 % Privat



- Fördermöglichkeiten im Rahmen der verbesserten BMU-Kommunalrichtlinie im Bereich nachhaltige Mobilität (Fahrradbrücken, Gehwege)

Umsetzungsschritte

- Beantragung Fördermittel
- Einrichtung Projektteam
- Erhebung von Verkehrsdaten
- Entwicklung eines gemeinsamen, integrierten Plans
- Ausschreibung verkehrsplanerischer und freiraumplanerischer Leistungen
- Ausschreibung und Betreuung des (städtebaulich-)freiraumplanerischen Wettbewerbs
- Detailplanung



Dialogprozess

Das Projekt wurde als wichtige Verbindung zwischen Uni und Innenstadt begrüßt und als eine gute Möglichkeit wahrgenommen, zur Belebung der Innenstadt beizutragen. Sowohl die Uni als auch die Innenstadt würden dadurch erheblich voneinander profitieren. Als alternative Idee wurde ein für Fußgänger*innen wie Radfahrer*innen bequem nutzbarer, attraktiver Brückenschlag zwischen der Grünen Mitte und dem Weberplatz vorgeschlagen. Dies würde als Leuchtturmprojekt für die gesamte Innenstadt dienen und ebenfalls zur Belebung beitragen. Für die verbesserte Ampelschaltung auf der Friedrich-Ebert-Straße wurde zudem eine Anforderungs-Lichtsignalanlage außerhalb der Spitzenstunden diskutiert (d. h. die Grünphase für den Fußverkehr ist z. B. nachts länger oder dauerhaft eingestellt, solange sich keine Fahrzeuge nähern).

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Natürlich sollte die Wegeverbindung gestärkt werden. Eine farbenfrohe Gestaltung passt jedoch vielleicht besser zur belebten Ausgehmeile Viehofer Straße als in die eher ruhige Nachbarschaft rund um die Kreuzeskirche. Bodenbelag mit kräftiger Farbe kann passend sein, um die Achse zu betonen und Interesse zu erzeugen. In der Regel sollte der öffentliche Raum aber eher zurückhaltend gestaltet werden. Eine kräftige Betonung muss also wohlüberlegt eingesetzt werden.

Der Makrostandort Weberplatz wird durch den Bau eines neuen, gemischt genutzten Quartiers durch die Allbau GmbH sowie die parallel laufende Umgestaltung der Platzfläche durch die Stadt Essen bis zum Jahr 2025 eine erhebliche Aufwertung erfahren. Die sich aktuell in der Abstimmung befindenden Planungen sehen jedoch vorerst keine barrierefreie Erreichbarkeit des Weberplatzes von der Kastanienallee aus vor, da diese aufgrund der topografischen Gegebenheiten, verkehrlichen Rahmenbedingungen und technischen Anforderungen in einer angemessenen Kosten-Nutzen-Relation nicht vollständig ermöglicht werden kann.

Eine weitere planerische Auseinandersetzung mit der Käthe-Larsch-Straße wird positiv gesehen und könnte Bestandteil eines zukünftigen Entwicklungsprozesses zur Ausbildung eines neu gestalteten und deutlich wahrnehmbaren Übergangs zwischen nördlicher Innenstadt, Grüner Mitte und Universität werden.

Inwiefern eine Sicherstellung der gewünschten barrierefreien Durchwegung dann erfolgen kann, wird von den konkreten topografischen Verhältnissen sowie der technischen Umsetzbarkeit einzelner Lösungen (u. a. Bau von Rampen) vor Ort abhängen. Die Realisierung könnte, falls eine technische Lösung möglich ist, langfristig erfolgen.

Die Querung und die damit verbundene Grünphase der Friedrich-Ebert-Straße wird zugunsten der Zufußgehenden so geändert, dass eine Querung ohne Unterbrechung erfolgen kann. Die Umsetzung dieser Maßnahme wird mittelfristig erfolgen.

Ein Meilenstein auf Essens Weg zur Fahrradstadt ist die neue Nord-Süd-Route durch die Innenstadt: Radfahrer*innen können nun bequem Ziele in der City erreichen oder den Innenstadtturbel per Express-Route umfahren. Das entlastet außerdem die Fußgänger*innen-Zonen und macht das Zufußgehen in der City entspannter. Die Entwicklung der Route erfolgte in zwei Etappen.

Einfach, bequem und sicher radelt man nun von der Altenessener Straße im Norden durch die City bis zum Hauptbahnhof und zurück und kommt seltener in Konflikt mit Fußgänger*innen.

Möglich wurde das durch eine mutige Umgestaltung der gesamten Routenführung: In diesem Zuge hat die Altenessener Straße ein Upgrade gemäß dem neuen Essener Fahrradstraßenstandard erhalten – große Piktogramme und Fahrbahnmarkierungen zieren nun sichtbar die Straße und regeln ganz klar den Vorrang.

Das früher besonders hohe Konfliktpotenzial in der Viehofer Straße wurde durch eine grundlegende Änderung der Platz- und Freiraumgestaltung gelöst. Rad- und Fußverkehr bewegen sich jetzt hier auf getrennten Wegen und machen dazwischen Platz für Gastronomie. Über eine klar ausgeschilderte Route – mit reduziertem Kopfsteinpflaster am Weberplatz – kommt man auf Fahrradstraßen weiter zu seinen Zielen in der City. Eine Herausforderung war die Führung der Route über die Fußgängerzone Schwarzes Horn, Brandstraße, III. Hagen. Um das Konfliktpotenzial zu reduzieren, hat man sich hier schlussendlich für die Umsetzung eines mit Bodenmarkierungsnägeln markierten Radwegs entschieden.

Dank eines mit der Route verzahnten Fahrradpark-Konzepts mit zahlreichen Fahrradbügeln ist auch das Unterbringen des Fahrgefahrts hier kein Problem mehr, Lastenräder und E-Bikes können in abgesicherten Räumen verstaут werden. Die neue Routenführung freut nicht nur Radfahrer*innen und Fußgänger*innen, sondern auch die Händler*innen in der City.

Wer erst gar nicht in die City möchte, sondern so schnell wie möglich von Nord nach Süd oder

umgekehrt, nimmt die neue Umgehungsroute. Diese führt einen vom Viehofer Platz kommend über die Umweltspur und einen kleinen Schlenker über die grüne mitte Essen in die Turmstraße. Die Kreuzung wurde dahingehend für Radfahrer*innen optimiert. Derzeit wird darüber diskutiert, auf der Friedrich-Ebert-Straße eine „Protected Bike Lane“ (geschützter Radfahrstreifen) zu errichten, um auch mit dieser wichtigen Achse dem 4x25 %-Modal-Split-Ziel gerecht zu werden und das übergeordnete Netz zukunftsfähig weiterzuentwickeln.

In der nördlichen City angekommen, kommt man über die neuen Fahrradstraßen Kastanienallee und Lindenallee zügig voran, bis hin zur Anbindung an die Umweltachse Hachestraße und den Hauptbahnhof. Die Fahrradstraßen haben hier durchgängig Vorrang, zur besseren Verdeutlichung wurden die Zufahrten aufgepflastert, also der Bodenbelag leicht erhöht. Der ruhende Verkehr in beiden Straßen wurde für mehr Platz und bessere Übersichtlichkeit massiv reduziert.

Das innovative Wegeleitsystem markiert unmissverständlich die Führungen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen. Für das Stück Fußgänger*innen-Zone um die Limbecker Straße wurde die gleiche Lösung wie bei der anderen City-Route gewählt: Die Fahrradstraße wird hier angesetzt und die Radfahrenden nutzen einen farblich markierten Radweg mit Bodenmarkierungsnägeln, der die Konflikte mit Fußgänger*innen minimiert.

Die neuen Routen sind der Schlüssel für den sicheren Radverkehr in der Innenstadt. Ihre Ziegtule sind durch die Zielroute gut erreichbar, der Durchgangsverkehr wird jedoch um die City herumgeführt und entlastet somit die Mobilitätszahlen im Inneren.

Da die verkehrsplanerischen/baulichen Maßnahmen für diese finale Routenführung recht umfangreich waren, die Konflikte aber auf eine zeitnahe Lösung drängten, behalf man sich vorher mit einer Zwischenetappe (Seite 82). Diese konzentrierte sich zunächst auf die Verbesserung der Querung des Viehofer Platzes über die grüne mitte Essen in die Turmstraße und die Einrichtung der Fahrradstraßen Turmstraße und I. Weberstraße sowie III. Hagen, Lindenallee und An der Reichsbank.

Zeithorizont



Beteiligte

Projektträger*innen

- Amt für Straßen und Verkehr

Weitere Beteiligte

- Grüne Hauptstadt Agentur
- Straßenverkehrsträger Bundesstraße
- Verkehrsplanungsbüro
- Freiraumplaner*innen
- Straßenbau-Unternehmen

Katalysatoren

- Fertigstellung Radschnellweg Ruhr RS1 wird zur Zunahme des Radverkehrs im Projektgebiet führen
- Realisierung der Umweltachse Hbf./Hachestraße mit der City-Bahn und Verbindung zum Berthold-Beitz-Boulevard

Qualitätskriterien

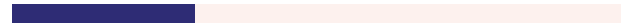
- Umsetzung des neuen Fahrradstraßenstandards
- Klares Wegeleitsystem
- Sichere Führung der Radfahrenden in Konfliktbereichen mit Fußgänger*innen-Zonen (Markierung, Appollerung)
- Bei Fahrradstraßen der Durchgangsverkehrsrouten: Entfernung des ruhenden Verkehrs und Aufpflasterung der Zufahrten
- Optimierter Überweg Turmstraße/Friedrich-Ebert-Straße (Radwegeführung/Markierung/Ampelphasen)
- Anbindung des Durchgangsverkehrsnetzes an das übergeordnete Netz

Benötigte finanzielle Ressourcen



Denkbare Finanzierung

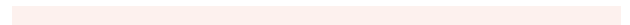
30 % Städtisch



70 % Förderungen



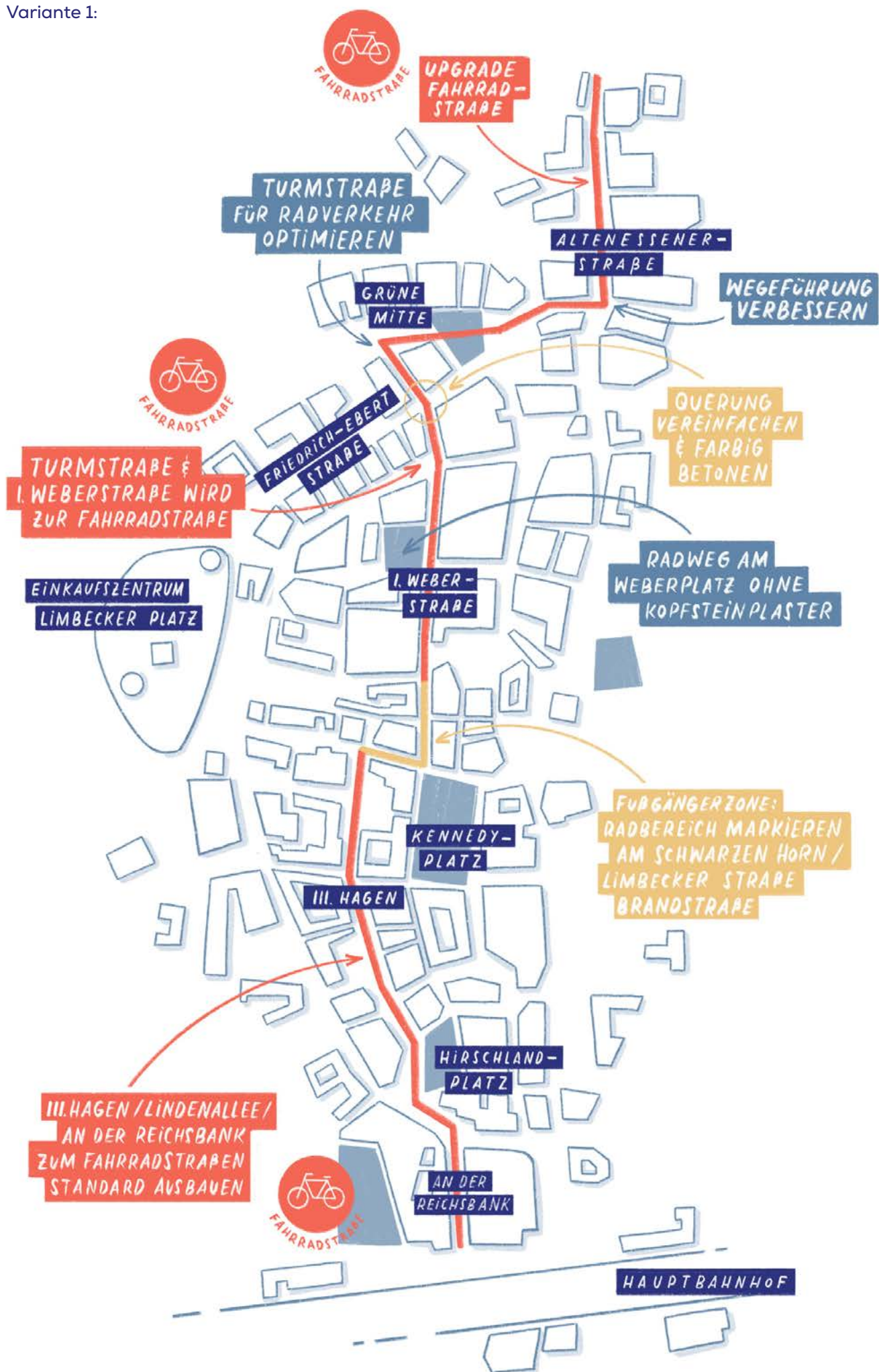
0 % Privat



- Das aktuelle Programm „Stadt und Land“ des BMVI ermöglicht eine Förderung mit der Förderquote von 75 bis 90 %
- Die Programme „Klimaschutz durch Radverkehr“ und die Kommunalrichtlinie des BMU bieten gute Fördermöglichkeiten

Umsetzungsschritte

- Beantragung Fördermittel
- Erhebung von Verkehrszahlen
- Ausschreibung verkehrsplanerischer Leistungen
- Planung der Verkehrsanlagen
- Ausschreibung von Straßenbaumaßnahmen
- Umsetzung Etappe 1
- Beantragung Fördermittel
- Ausschreibung und Betreuung freiraumplanerischer Wettbewerb für den Viehofer Platz
- Detailplanung





Dialogprozess

In der Online-Umfrage war der Wunsch nach einer verbesserten Nord-Süd-Querung für Radfahrende eine der häufigsten Nennungen. Immer wieder wurden die Querung der Fußgängerzone Limbecker Straße sowie die Querung des Viehofer Platzes und verbesserte Wegeführung und Beschilderung als Knackpunkte genannt.

Die Verwaltung brachte die Möglichkeit der kurzfristigen Aufwertung bzw. Einrichtung der genannten Fahrradstraßenabschnitte ins Spiel und ergänzte um die Überlegung, Kastanienallee und Lindenallee in Fahrradstraßen umzuwandeln.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Bis zu 50 % aller Autofahrten in Essen erfolgen auf Strecken unter 5 Kilometern und könnten durch Fahrten mit dem Rad ersetzt werden. Der Ausbau der Radinfrastruktur ist insofern äußerst relevant für die Mobilitätswende und den Klimaschutz. Die Aufenthaltsqualität in den Städten steigt durch geringere Emissionen und mehr Sicherheit im Verkehr für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Das Stadtbild wird durch den Ausbau der Radinfrastruktur zudem aufgewertet. Die Maßnahmen sollten im Kontext einer Gesamtstrategie für die Mobilität in der Innenstadt überprüft und ausgearbeitet werden.

Die Verlegung der Nord-Süd-Fahrradachse für den Durchgangsverkehr wird grundsätzlich unterstützt. Dabei wird Variante 1 bevorzugt, weil Variante 2 einen zu großen Umweg darstellt, zu weit abseits der zentralen Ziele der City liegt und die Querung der Limbecker Straße im Bereich des Einkaufszentrums Limbecker Platz eine Gefahrenstelle darstellt. Im nördlichen Abschnitt muss die Führung von der Altenessener Straße geradlinig zum Pferdemarkt und über die Kastanienallee zur Weberstraße erfolgen, um die Querung der Gladbecker Straße zu vermeiden.

Die Verlegung der südlichen Anbindung von der derzeitigen signalisierten Querung der Hachestraße vom Willy-Brandt-Platz zur Bahnhofoberführung auf die unsignalisierte Ausfahrt über die Straße An der Reichsbank verschlechtert bei der aktuellen Verkehrsführung die Verkehrssicherheit. Daher soll die Maßnahme mittelfristig mit Realisierung der Bahnhofstangente/Citybahn umgesetzt werden. Die heutigen Fahrmöglichkeiten für den Radverkehr in die zentralen Citybereiche bleiben dauerhaft wie bisher erhalten.

Neben Fahrradbügeln wird die Einrichtung von Fahrradparkhäusern an verschiedenen zentralen Orten in der Innenstadt (an den „Stadttores“) vorgeschlagen.

Die Top-13-Projektideen wurden im Bürger*innen-Workshop vertieft bearbeitet – darüber hinaus gab es 17 weitere wertvolle Projektideen, die im Laufe des dreiteiligen Hackathons weiterentwickelt und im Rahmen der Online-Abstimmung durch Kommentare bereichert und ergänzt wurden. Diese viele weiteren Ideen werden nachfolgend im Projektschatz in kondensierter Form dargestellt. Auch hier haben wir die Projektideen in der Vergangenheitsform beschrieben und unter „Dialogprozess“ die Entwicklungen, Hinweise und Vorschläge zu den Ideen aufgenommen.

#14 Protected Bike Lane Friedrich-Ebert-Straße

Eines der Pilotprojekte der Stadt Essen in puncto Fahrradstadt war die Schaffung von Protected Bike Lanes – also geschützten Radspuren – auf der Friedrich-Ebert-Straße in beide Richtungen. Dafür wurde die Friedrich-Ebert-Straße in das Hauptroutronnnetz für den Radverkehr aufgenommen und jeweils eine Spur in eine baulich vom Auto- und Fußverkehr getrennte Fahrradspur umgewandelt. Eine vorherige Untersuchung machte deutlich, dass die Zweispurigkeit für den Autoverkehr gar nicht notwendig ist. An den Haltestellen ist die Radspur für den Bus freigegeben.

Seitdem freuen sich Radfahrer*innen, schnell und sicher zwischen Berliner Platz und Rheinischem Platz voranzukommen. Die Spuren wurden an die Umweltspur angeschlossen und tragen dazu bei, dass der City-Ring nach und nach fahrrad- und fußgängerfreundlich gestaltet wird. Und nicht nur das: Der geschützte Radweg macht es auch möglich, dass Radfahrer*innen ihre Wege vom Essener Norden in die City nicht mehr durch die Fußgängerzone Viehofer Straße zurücklegen, sondern über den Viehofer Platz in die neue Radspur der Friedrich-Ebert-Straße geführt werden und über eine eigene Ampelphase an der Turmstraße bequem in Richtung Süden abbiegen können. Die neue Radstrecke wird so gut genutzt, dass sie zur deutlichen Entlastung der Fußgängerzonen in der Innenstadt und der Grünen Mitte beiträgt, die nun kaum noch als Umfahrungsoptionen wahrgenommen werden.

Dialogprozess: Der Vorschlag einer durchgängigen, vom Autoverkehr baulich abgetrennten Fahrradspur wurde sehr positiv aufgenommen, auch um weniger versierte Radfahrende zur Nutzung der Umweltspur einzuladen. Es bestand bei einigen Personen der Eindruck, dass die Nutzung der bereits eingerichteten Protected Bike Lane auf der Umweltspur noch immer eine zu hohe Hürde und Gefahr darstellt – Kinder wolle man hier trotz des Umbaus nicht fahren lassen. Die Radwegeführung außerhalb der Protected Bike Lane sei nach jetzigem Stand ebenfalls nicht sicher genug. Darüber hinaus wurde der Wunsch geäußert, bestehende Grünstreifen nicht durch den Umbau zur Protected Bike Lane zu reduzieren, wie es am Viehofer Platz geschehen sei.

#18 Freie Fahrt für Radverkehr gegen die Einbahnstraße

Die Einbahnstraßen in der Innenstadt wurden – wo es die Fahrbahnbreite zuließ – für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, z. B. am Grillo-Theater und am Kennedyplatz. Dies schuf zusätzliche Optionen für den Radverkehr und erhöhte damit die Kapazität der bestehenden Radrouten.

Dialogprozess: Es wurde darauf aufmerksam gemacht, dass es häufig gefährlich sein könne, mit dem Fahrrad in Gegenrichtung in die Einbahnstraße zu fahren. Die Stadt Bremen wurde als positives Beispiel genannt: Hier wurden generell alle Einbahnstraßen für Radfahrer*innen in Gegenrichtung geöffnet. Dadurch sei die Situation klar geregelt und brauche nicht einzeln ausgeschildert werden. In der Folge würden sich auch Autofahrer*innen daran gewöhnen und es komme seltener zu der Situation, dass entgegen der Einbahnstraße fahrende Radler*innen übersehen würden.

#19 Essens nördliche Innenstadt – der neue Kulturhotspot

Die nördliche Essener Innenstadt ist über ihre Grenzen hinaus für ihren Reichtum und ihre Vielfalt an kulturellen Angeboten bekannt. So findet nun im Nordviertel regelmäßig eine Vielzahl an Veranstaltungen statt – beispielsweise Musikveranstaltungen wie die „Sommernacht im Nordviertel“; Fachmärkte, wie Trödel-, Mittelalter- oder Handwerkmärkte oder ein Open-Air-Kino von Kinobetreibern aus der Nachbarschaft. So wurden ein neues Image und eine neue Marke für die nördliche Innenstadt und ihre Umgebung geschaffen und Vorurteile abgebaut – schließlich geht man gern hin und spricht darüber. Geholfen haben dabei auch alternative Zwischennutzungskonzepte sowie Zusammenschlüsse von Händler*innen und damit neue Formen der Gemeinschaft.

Geschafft haben das vor allem auch Initiativen wie das Kulturbüro „Kreativquartier City Nord“, der Verein „Buntes Nordviertel“, das Atelierhaus und viele weitere zivilgesellschaftliche Akteur*innen sowie ein übergeordnetes Konzept und Referat, das viele Expertisen regelmäßig zusammenbringt.

Dialogprozess: Im Rahmen der Online-Kommentierung wurden viele weitere Initiativen genannt, die die nördliche Innenstadt bereits kulturell bereichern: Darunter sind die Ateliergemeinschaften „KARO“ und „JETZT-Kunst“, der Lokalfieber-Verein, die WiederbrauchBAR, der Treffpunkt City.NORD, die Stadtteilfabrik, das Begegnungszentrum am Weberplatz, das Vielrespektzentrum, das Zentrum 60plus, die Galerie Gublia und die Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG) City.NORD, die schon in der nördlichen Innenstadt aktiv sind und weiterhin Bausteine zur Entwicklung des Quartiers zu einem Kulturstandort beitragen wollen. Auch die Bemühungen von Reinhard Wiesemann, der Allbau GmbH, des Kulturbüros und der EMG sowie das individuelle Engagement von Bürger*innen wurden gewürdigt, aber in ihrer Wirkung noch nicht als ausreichend betrachtet.

Es wird daher eine Entwicklungsgesellschaft für die nördliche Innenstadt gefordert, die eine Leitidee und eine ganzheitliche, strukturierte Modernisierung unter Beteiligung der Bewohner*innen und Anrainer*innen vor Ort umsetzt.

Bezüglich der weiteren Ausgestaltung des kulturellen Angebots wurde die Einrichtung von offenen Bühnen angeregt, die Raum bieten für Kabarett, Jonglage, Artistik, Improvisationstheater und Musiker*innen.

#27 Rottstraße wird Fahrradstraße

Die Rottstraße ist zur Fahrradstraße geworden. Ein gestrichelt markierter Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 50 Zentimetern stellt einen Abstand zwischen dem Radverkehr und parkenden Autos auf der Rottstraße sicher. Die Radfahrer*innen bewegen sich innerhalb der beiden gestrichelten Linien. Pro Richtung steht dem Radverkehr nun eine Fahrbahnbreite von mindestens zwei Metern zur Verfügung. Regelmäßig aufgebrachte, großflächige Sharrows (Fahrradpiktogramm mit Pfeilen) sorgen für die Kennzeichnung der Fahrradstraße. Die Radfahrer*innen freuen sich über die neue Straße und verringern damit den sonstigen Radverkehr durch die Innenstadt.

Dialogprozess: Der Vorschlag wurde in der Diskussion eher kritisch gesehen und teils als unnötig erachtet, da es in unmittelbarer Nähe parallele, alternative Fahrradrouten gebe. Als Gegenvorschlag zur Markierung der Rottstraße als Fahrradstraße wurde die Turmstraße als besser geeignete Route genannt (wie im Projekt „Nord-Süd-Fahrradachse #30“ beschrieben); auch die I. Weberstraße wurde als mögliche Alternative vorgeschlagen.

Zusätzlich könnte man in dem schon heute im Routennetz genutzten Teil zwischen GOP und Viehofer Platz auf der Fußgängerfläche eine Fahrradspur bzw. -straße markieren, die dann über den Viehofer Platz in die Altenessener Straße führt.

#23 Parkkonzept für den Radverkehr

Die Möglichkeit, das eigene Rad sicher abzustellen, macht den Radverkehr attraktiver. Mithilfe einer Online-Beteiligungsplattform, angelehnt an die Webseite „Radbügel für Aachen“, konnten die Bürger*innen Wunschstandorte für Fahrradbügel angeben. Über 3.000 Menschen haben teilgenommen, 1.600 Standorte wurden gemeldet. Nach einer anschließenden Testphase, bei der Bügel temporär aufgestellt wurden, um den tatsächlichen Bedarf zu testen, wurden bereits 3.000 Radbügel fest installiert. Seitdem die Fahrradbügel in der Nähe von Geschäften ausgebaut wurden, sieht man viel mehr Fahrräder in der Innenstadt. Zudem wurden auch zahlreiche überdachte Parkmöglichkeiten, beispielsweise in Parkhäusern und Fahrradhäuschen in der Innenstadt geschaffen. Diese bequemen und sicheren Abstellmöglichkeiten machen den Einkauf mit dem Rad wieder attraktiver und lassen die Zahl der Radfahrenden in der Innenstadt kontinuierlich steigen.

Dialogprozess: Die Projektidee erhielt viel Zuspruch, die Bedeutung von sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wurde unterstrichen. Derzeit sei die Aufstellung von abschließbaren mietbaren Fahrradhäuschen in der Essener Innenstadt nicht gewollt oder könne nicht organisiert werden. Dadurch bliebe den meisten Mieter*innen nur das Abstellen im Keller oder in der Wohnung übrig. Es wurden Möglichkeiten beschrieben, wie und wo mehr und sichere Abstellmöglichkeiten entstehen könnten: Damit mehr Menschen mit dem Fahrrad in die Stadt fahren, müsse man mehr bewachte Stellplätze anbieten, z. B. im Parkhaus unter dem Kennedyplatz oder im Untergeschoss des Einkaufszentrums Limbecker Platz. Es sollten Standards definiert werden, die beispielsweise vor jedem Lebensmittelgeschäft und an Schulen Abstellanlagen vorschreiben, die durch „Wunschkügel“ im Quartier ergänzt werden. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass es je nach Parkdauer unterschiedliche Anforderungen gebe: Für einen kurzen Aufenthalt, z. B. zum Einkaufen, seien Fahrradbügel in der Nähe der Geschäfte die beste Wahl. Bei längerer Parkdauer, z. B. von Berufstätigen vor Ort, sei ein sicher abgeschlossener Abstellort zu bevorzugen.

#15 Unterführung Eingang Nordviertel

Die Unterführung an der Altenessener Straße war früher ein Ort, den viele Essener*innen nur ungern nutzten. Im Zuge der Planung rund um den RS1 (Radschnellweg Ruhr) wird die Kreuzung samt der gesamten Wegeführung neu geplant werden. Bis dahin sorgen lokale Künstler*innen mit Wandbemalung dafür, dass die Unterführung zu einem hellen und freundlicheren Ort wird. Ein neues Beleuchtungskonzept sorgt für mehr Sicherheit und setzt die Gestaltung in Szene. Zudem ist auch mehr Platz entstanden, da nur einseitig geparkt werden darf. Dadurch wurde die Unterführung übersichtlicher.

Dialogprozess: Die Dringlichkeit der Maßnahme wurde vielfach betont – die Situation sei schon lange durch Schmutz und Dunkelheit für Fußgänger*innen inakzeptabel. Da die Bebauung des Parkplatzes sowie die Planung rund um den RS1 noch dauern würden, sei eine Umgestaltung dringend notwendig. Es wurde darauf hingewiesen, dass neben der Beleuchtung auch die Beseitigung von Unterschlupfmöglichkeiten für Tauben wichtig sei.

#22 Gestaltung von Hausfassaden und Stromkästen

Kunst im öffentlichen Raum – bunt statt grau ist das Motto. Die ansprechend gestalteten Hausfassaden lassen das Quartier gleich noch viel schöner aussehen. Erstmals fand ein Street-Art-Festival in Kooperation mit der Stadt Essen und den Hauseigentümer*innen statt, in dessen Rahmen die Hausfassaden professionell bemalt wurden. Auch die sonst so langweilig grauen Stromkästen wurden von Schulklassen und Künstler*innen bemalt und werten den öffentlichen Raum auf. Finanziell unterstützt wurde das Fest von ansässigen Unternehmen. Es war ein voller Erfolg und alle freuen sich auf eine Wiederholung im nächsten Jahr.

Dialogprozess: Zur Umsetzung dieser Idee wurde angeregt, sie an die Planungen des Kulturamts für ein Street-Art-Festival ab 2021 anzudocken.

#26 Innenstadt wird zur Fahrradzone

Die (nördliche) Innenstadt Essens ist die rad- und fußfreundlichste Innenstadt Deutschlands. Geschafft hat sie dies durch einen konsequenten Ausbau aller Straßen nach dem neuen Essener Fahrradstraßenstandard – so wurde die komplette Innenstadt zur Radzone. Radfahrende fühlen sich nun eingeladen, hier mit dem Rad unterwegs zu sein. Auch den anderen Verkehrsteilnehmenden wird signalisiert: Hier ist eine wichtige Route mit Vorrang für den Radverkehr. Natürlich gibt es weiterhin genug Platz für Fußgänger*innen. Die neue Straßenführung und zusätzliche Zebrastreifen verhindern, dass sich beide Verkehrsformen ins Gehege kommen – so können alle entspannter ihrem Einkaufsbummel nachgehen. Dafür wurde auch das Parken von Autos am Straßenrand massiv reduziert.

Dialogprozess: Der ganzheitliche Ansatz dieser Projektidee wurde begrüßt und von einigen Beteiligten den Ideen zu Einzelmaßnahmen für die Innenstadt, wie z. B. der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr, vorgezogen: Wenn die Innenstadt zur Fahrradzone würde, müssten sich die Verkehrsteilnehmer*innen innerhalb dieses Bereichs nicht immer wieder neu orientieren. Dadurch würde das Verkehrsgeschehen weniger komplex werden und gerade ungeübten Radfahrenden sowie schwächeren Verkehrsteilnehmenden entgegenkommen. Die Fahrradroute zwischen dem Hauptbahnhof und der nördlichen Innenstadt sei bisher mit

vielen Hindernissen verbunden und auch bestehende Fahrradringstraßen und die Umweltspur könnten das Problem nicht lösen, wenn das Ziel direkt in der Innenstadt liege.

Die Vorschläge konkretisierten die Idee durch Ausnahmen für den Lieferverkehr, Taxen, behinderte Menschen, Anwohner*innen und deren Besucher*innen, um besondere Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Personen zu nehmen. Es wurde außerdem vorgeschlagen, möglichst keine öffentlichen Parkplätze an der Fahrbahn mehr anzubieten, sondern nur noch die direkte Zufahrt zu Pkw-Parkhäusern zu ermöglichen.

#25 Der Arbeitsweg-Radbonus

Um Essen zur Vorreiterstadt im Bereich Radverkehr zu machen, haben auch die lokalen Unternehmen mit angepackt: Ein gutes Drittel der Unternehmens-Belegschaft rund um den RS1 fährt mittlerweile mit dem Fahrrad statt dem Auto ins Büro. Möglich machten dies verschiedene Anreize: So zahlen einige der Unternehmen ihren Mitarbeitenden eine Kilometerpauschale steuerfrei als Bonus am Ende jeden Monats. Ein eher spielerischer Ansatz ist die „Essener Fahrradchallenge“, die jedes Jahr aufs Neue stattfindet und an der sich viele Unternehmen und zahlreiche Mitarbeiter*innen beteiligen: Das Unternehmen, das die meisten Fahrradkilometer sammelt, kann sich auf den heiß umkämpften Preis der Stadt Essen freuen. Ein ständiges Beratungsangebot der Stadt gibt interessierten Unternehmen Tipps zu Anreizen und Fördermöglichkeiten.

Dialogprozess: Die Projektidee erhielt positive Rückmeldungen, da sie laut der Teilnehmenden einen guten Schritt in Richtung Umwelterziehung darstellt und der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf umweltfreundliche Alternativen nur gemeinsam mit den Unternehmen und Einrichtungen im Quartier funktionieren könne. Eine gezielte Kampagne und individuelle Mobilitätskonzepte könnten helfen, Mitarbeitende auch aus Konzernen wie RWE, Studierende der Universität und des Bildungsparks zum Umstieg zu bewegen. Auch hier sollte man überlegen, bestehende Strukturen stärker auszuweiten und zu kommunizieren: Initiative der EU und des ADFC „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“.

#7 Gute Querungen für den Fußverkehr an großen Kreuzungen

Nach und nach wurden die von großen Verkehrsstraßen getrennten Quartiere im Essener Norden mit „symbolischen Brücken“ für Fuß- und Radverkehr neu verbunden. Verbesserte Bedingungen geben Passierenden und Radfahrenden ein sicheres Gefühl beim Überqueren von Straßen am Viehofer Platz, beim Übergang zwischen Eltingviertel und Innenstadt sowie an den Fußgängerquerungen des Berliner Platzes. Ein Beleuchtungskonzept am Viehofer Platz schafft einen Wohlfühleffekt nachts und in der Dämmerung.

Bei der Umgestaltung dieser zentralen Übergänge wurde die Gestaltung der Ampeln verbessert: Diese laufen nun kontaktlos und ein Countdown gibt für alle Verkehrsteilnehmenden an, wie viele Sekunden es noch bis zur nächsten Grünphase dauert. Auch die Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr konnten schrittweise verkürzt werden. Die Ampelschaltungen wurden so angepasst, dass der Autoverkehr hier keinen Vorrang mehr genießt. Die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden nutzen den Raum gleichberechtigt. Die Innenstadt und die anschließenden Quartiere sind nun vor allem in den Morgen- und Abendstunden wesentlich belebter.

Dialogprozess: Ergänzend wurde hier der Vorschlag eingebracht, eine dreifarbige Ampel für den Fußverkehr einzusetzen, um dem Fußverkehr mit dem gelben Signal eine Räumzeit anzuzeigen und so unnötige Hektik zu vermeiden. Ein weiterer Kommentator wies darauf hin, dass es hierfür einer Sondergenehmigung bedarf, die bisher bundesweit kaum eingesetzt wurde.

#2 Barrierefreie Haltestelle Viehofer Platz

Eine zukunftsweisende Mobilität ist vor allem eine, die so vielen Menschen wie möglich städtische Räume und Mobilitätsangebote zugänglich macht. Ein Meilenstein auf dem Weg dahin wurde nun erreicht: Die U-Bahn-Station Viehofer Platz ist endlich an allen Eingängen barrierefrei. Der nördliche Zugang zur Station hat eine Rolltreppe erhalten, die in beide Richtungen fahren kann.

Dialogprozess: Das große Problem an dieser Haltestelle, so die Teilnehmenden der Online-Abstimmung, seien die häufig defekten barrierefreien Einrichtungen – Rolltreppen und Aufzüge sind sehr oft außer Betrieb. Es wäre wünschenswert, wenn alle Ein- und Ausgänge barrierefrei wären, denn dann würde sich die Wahrscheinlichkeit erhöhen, dass mindestens ein funktionierender barrierefreier Ein- bzw. Ausgang zur Verfügung steht.

#11 Parkhausdeck umnutzen

Das Parkhausdeck des Contipark-Parkhauses in der Schützenbahn ist der neue Treffpunkt geworden. Die Parkfläche unter freiem Himmel ist flexibel gestaltbar. In den letzten Jahren haben sich Monate herauskristallisiert, in denen das Parkhaus nicht ausgelastet war. In diesen Monaten stellt das Parkhausdeck zusätzlichen Raum für sportliche und kulturelle Angebote bereit. Eine Initiative gemeinsam mit den Betreiber*innen des Parkhauses und die Stadt Essen betreuen die Angebote, sodass Pflege und Instandhaltung sichergestellt sind. Die eingezeichneten Parkbuchten werden für verschiedene Stationen für Sitzrunden an Themenabenden, beim Zirkeltraining, Yoga oder für Sitzgruppen beim Open-Air-Kino genutzt. Wenn der Weihnachtsmarkt stattfindet, ist der Andrang auf das Parkhaus wieder größer, sodass hier die Parkbuchten für den ruhenden Verkehr freigegeben werden können.

Dialogprozess: Im Rahmen der Online-Umfrage wurde hier zusätzlich ein Standort für einen Lastenradverleih vorgeschlagen: Überdacht und sicher könnten hier in Kooperation mit dem Contipark-Parkhaus Lastenräder untergestellt und an die Nachbarschaft verliehen werden.

#1 Altenessener Straße (fast) autofrei

Die Altenessener Straße hat ein „Update“ bekommen: Obwohl die Straße schon immer eine Fahrradstraße war, beklagten viele Radfahrende und Zufußgehende mangelnde Rücksichtnahme und hohes Tempo des Autoverkehrs. Nun ist durch neue, große Symbole und zusätzliche Tempo-30-Schilder die Fahrradstraße und die Geschwindigkeitsbegrenzung für alle unübersehbar geworden. Bremsschwellen auf der Straße verlangsamten den Verkehr zusätzlich. Außerdem wurde der Autoverkehr deutlich reduziert: Der Durchgangsverkehr wird durch Poller (Modalsperren) an der Altenessener Straße und der Blumenfeldstraße/Kleine Stoppenberger Straße begrenzt, Anlieger- und Versorgungsverkehr bleiben so aber möglich. Dadurch ist die Altenessener Straße als wichtiger Teil der Nord-Süd-Strecke für den

Radverkehr attraktiver geworden und auch Fußgänger*innen profitieren von der Verkehrsberuhigung. So sind auch die Schulwege für die Kinder aus dem Viertel viel sicherer geworden.

Dialogprozess: Aus der Bürgerschaft kamen viele unterschiedliche Rückmeldungen und Hinweise: Während einige Stimmen in der Idee einen wichtigen Schritt zu einem autoarmen Viertel sahen, äußerten andere die Sorge, dass sich der Durchgangsverkehr nur auf andere Straßen verlagern würde. So wurde alternativ ein Vorschlag gemacht, durch die Zufahrt über die Beisingstraße und eine Einbahnstraßenregelung zwischen Blumenfeld- und Ostermannstraße die Altenessener Straße vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Kritische Gegenstimmen bezeichneten die Beisingstraße als eine bisher ruhige, vorwiegend von Anwohner*innen frequentierte Straße, die auch aus Sorge um die Sicherheit der Schulkinder der dort gelegenen Grundschule Nordviertel nicht vermehrt als Zufahrt genutzt werden solle.

Prognostiziert wurde, dass nach der Fertigstellung des Radschnellwegs Ruhr RS1 ein höheres Radverkehrsaufkommen zu erwarten sei, wodurch die Einfahrt zur Altenessener Straße noch mehr zum Nadelöhr werden könnte. Gewerblich verursachter Verkehr sei nicht zu vermeiden, dennoch könnte die Nutzung der Altenessener Straße als Schleichweg durch Modalsperren eingeschränkt werden. Es wurde außerdem darauf hingewiesen, dass die Parkhäuser auf dem RWE-Gelände über eine eigene Zufahrt mit Ampelanlage an der Grillostraße angefahren werden könnten, aber auch eine neue Zufahrt an der Blumenfeldstraße errichtet werden solle.

Darüber hinaus wurde eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit gefordert, die darauf aufmerksam machen solle, dass auf Fahrradstraßen immer maximal Tempo 30 erlaubt sei, sodass zusätzliche Tempo-30-Schilder entfallen könnten.

#5 Fußgängerbrücke Haltestelle Viehofer Platz

Endlich Durchblick! Die Seitenwände der Fußgängerbrücke an der Haltestelle Viehofer Platz über die Schützenbahn werden nun regelmäßig gründlich gereinigt und das Dach, das ansonsten vorrangig bei Tauben beliebt war, entfernt. Die Brücke wurde mit Blühinseln begrünt und die Rolltreppe mit einem Beleuchtungselement aufgewertet. So wurde die Brücke zu einem freundlichen Raum der Mobilität und häufiger als zuvor als Überquerungsmöglichkeit genutzt.

Dialogprozess: Die Stadt Essen machte deutlich, dass die Verkehrssicherheit gegeben sein müsse und daher keine farbliche Gestaltung gewünscht sei, die ablenkend wirke.

#20 Bestandsaufnahme Grün

Essen ist die drittgrünste Stadt Deutschlands. Doch wie gut ist die Qualität der Grünflächen? Um wirklich nachhaltig und punktgenau reagieren zu können, wurde eine Studie erstellt, die die Bedarfe genau unter die Lupe genommen und das Thema Grün in Essen systematisch untersucht hat. Wo braucht es tatsächlich mehr Grün? Und an welchen Stellen sprengt das Thermometer im Sommer die Rekorde?

Dialogprozess: Das Projekt wurde grundsätzlich gut aufgenommen. Die Grünflächen in der Stadt Essen seien zwar zahlreich, aber ungleich verteilt – an manchen

Tagen seien die Naherholungsflächen im Quartier zu stark frequentiert und verschiedene Nutzergruppen kämen sich in die Quere. So würden im Projektgebiet mehr Grünflächen und Neupflanzungen von Bäumen, Sträuchern und Stauden gewünscht.

Gleichzeitig wurde Unmut darüber geäußert, dass Studien dieser Art immer nur eine Momentaufnahme darstellen könnten, daher schnell veraltet seien und am Ende kaum Beachtung fänden. Der Gegenvorschlag: Ein fortlaufendes, für alle zugängliches Produkt, das z. B. in Form eines Wikis Messdaten, Wünsche von Anwohner*innen, Missstände, geplante Arbeiten und Projekte erfasst, dokumentiert und diese in geeigneter Weise mit einer Art „Natur-Kataster“ verknüpft.

#28 Sonnensegel Grüne Mitte

Die Essener*innen freuen sich auf den Sommer, wenn in der Grünen Mitte wieder die Sonnensegel über ein paar Bänke und Wiesenflächen gespannt werden. Die Fläche ist stark versiegelt, weswegen es dort immer sehr warm ist. Aus diesem Grund werden dort Sonnensegel befestigt, die Schatten spenden. Eine Initiative gemeinsam mit der Stadtverwaltung hält die Segel instand und kümmert sich um die Montage bzw. das Umhängen der Segel. Die Sonnensegel wurden von den Essener*innen gut angenommen – die bunten Elemente sehen nicht nur gut aus, sie sind auch eine hilfreiche Maßnahme zur Anpassung an den Klimawandel.

Dialogprozess: Mehrere Kommentator*innen äußerten Skepsis gegenüber dieser Projektidee: Anstelle eines Sonnensegels wünschen sie sich mehr Begrünung und mehr Bäume, so z. B. eine Allee entlang des Hauptwegs. Das Sonnensegel würde den Blick in den Himmel und Vögel in ihrem freien Flug behindern. Zudem wurde auf die nötige Pflege und Wartung der Segel hingewiesen, die entsprechende Steuermittel erfordern und als unnötig erachtet wurden.

#8 Beamershow aus dem Lastenrad

Mit mobilen Licht-, Bild- und Videoinszenierungen werden Orte im Quartier abends seit Neuestem in Szene gesetzt. Die Inszenierungen finden immer dort statt, wo besonders viele Menschen entlanglaufen. Das Tolle daran ist, dass nach einer kurzen Einführung jede*r selbst etwas inszenieren kann – das heißt nicht nur zuschauen, sondern auch selbst machen. So sind Lichtinszenierungen, aber auch interaktive Spiele auf Gebäuden oder Fassaden (natürlich mit zuvor eingeholter Genehmigung der Eigentümer*innen) möglich. Dieser künstlerische Beitrag für das Quartier bringt jedes Mal die Menschen zusammen und lädt ein, das Viertel mit anderen Augen zu sehen.

Dialogprozess: Es wurde angeregt, die Beamershow an das jährliche Essen Light Festival im Vorfeld der Essener Lichtwochen anzudocken.

Wir bedanken uns herzlich bei unseren Partner*innen, Unterstützer*innen und allen Beteiligten, die sich bei »Beweg Dein Quartier« eingebracht und mit viel Engagement – auch unter schwierigen Bedingungen in einem außergewöhnlichen, von großen Herausforderungen geprägten Jahr – ihre Ideen und ihr Wissen beigesteuert haben.

Besonderer Dank geht an:

- die Grüne Hauptstadt Agentur (Kai Lipsius, Sabrina Spiertz, Manuela Molitor u. a.) für die gute Zusammenarbeit
- die Mobilitätsheld*innen
- die Teilnehmenden des Hackathons und der Agora
- die Teilnehmenden der Online-Umfrage und -Abstimmung

Außerdem geht unser Dank an:

die Mobilitätspartner*innen für die großzügigen Mobilitätspakete für die Mobilitätsheld*innen

- Ruhrbahn (Ute Jansen)
- stadtmobil (Matthias Kall)
- TIER Scooter (Matthias Weber)
- nextbike (Dennis Steinsiek)

die Mitarbeiter*innen der Stadt Essen für Teilnahme an und Expertise bei Workshops:

- Amt für Straßen und Verkehr
- Amt für Stadterneuerung und Bodenmanagement
- Amt für Stadtplanung und Bauordnung
- Grün und Gruga (Melanie Ihlenfeld)
- Beigeordnete für Umwelt, Verkehr und Sport (Simone Raskob)
- Beigeordneter für Stadtplanung und Bau (Martin Harter)

die Experten von

- Argus (Christian Scheler & Christoph Ludwig)
- der Planersocietät (Kevin Hillen)

die LOI-Partner*innen

- Buntes Nordviertel Essen (Roland Wulftange)
- Immobilien- und Standortgemeinschaft Essen ISG City.NORD (Thomas Weden, Frank Baumeister)
- EBG Ruhr e. V. (Hediye Özbakir)
- Katholische Kirchengemeinde St. Gertrud (Andreas Breuer)
- Lokalfieber e. V. Verein für Kultur und Kommunikation (Wolfgang Nötzold)
- Allbau GmbH (Dirk Miklikowski)
- Initiative für Nachhaltigkeit e. V. (Albert Hölzle)
- Mobilität~Werk~Stadt e. V. (Georg Nesselhauf)
- VCD Essen (Peter Kayser, Martin Hase)
- ISSAB (Gabi Wittekopf)
- Perspektive Nord/cse gGmbH (Charlotta Jakobs)

Weitere Akteur*innen aus dem Viertel

- Ehrenamt Agentur (Ralf Weißke)
- Begegnungszentrum Weberplatz/ Jugendamt Essen
- VielRespektZentrum
- Kneipe Felis (Feli Püttmann)
- Café Konsumreform (Dirk Bussler)
- Miss Planty (Dalia El-Shaal)
- ADFC Essen
- Fuss e. V. Essen (Wolfgang Packmohr)
- Neues KunstAtelier (Annette Schnitzler)

IMPRESSUM

Sie haben Fragen?

info@beweg-dein-quartier.de

Telefon 0234 32 24279

www.beweg-dein-quartier.de



Projektteam

CURE

Forschungsgruppe Partizipation und Transformation des Centrum für Umweltmanagement, Ressourcen und Energie (CURE) an der Ruhr-Universität Bochum

Jana Wegener
Dr. Björn Ahaus
Dr. Jan-Hendrik Kamlage
Dennis Arnold

urbanista

Büro für Stadtentwicklung und urbane Zukunftsstrategien

Astrid Großmann
Birte Kepp
Constanze Ackermann
Tobias Hoss

Projektpartner bei der Stadt Essen

Grüne Hauptstadt Agentur

Kai Lipsius
kai.lipsius@gha.essen.de
Telefon 0201 88 82 300

Illustrationen

Johanna Springer

Fotografien

S. 2, S. 4, S. 16, und S. 18
©KWI / Alexander Muchnik

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



urbanista



GRÜNE HAUPTSTADT
EUROPAS



RAUM FÜR
BEGEGNUNG

MEHR
GRÜN

NEUER
FAHRRADSTRASSEN
STANDARD