

Mobilität neu denken

Handlungskonzept Modal-Split 2035 als Diskussionsgrundlage

Stadt Essen

Stand 03.07.2019

Abkürzungsverzeichnis

GB 2	Geschäftsbereich Finanzen, Stadtkämmerer
GB 3	Geschäftsbereich Allgemeine Verwaltung, Recht, öffentliche Sicherheit und Ordnung
GB 6A	Geschäftsbereich Umwelt, Bauen und Sport
GB 6B	Geschäftsbereich Planen
EG	Emschergenossenschaft
EMG	Essener Marketing Gesellschaft mbH
GBV	Geschäftsbereichsvorstand
FB 01-15	Presse- und Kommunikationsamt
FB 06-01	Steuerungsstelle ÖPNV
FB 10	Fachbereich Organisation und Personalwirtschaft
FB 11	Fachbereich Amt für zentralen Service
FB 20	Fachbereich Stadtkämmerei
FB 59	Fachbereich Umweltamt
FB 60	Fachbereich Immobilienwirtschaft
FB 61	Fachbereich Amt für Stadtplanung und Bauordnung
FB 66	Fachbereich Amt für Straßen und Verkehr
FB 67	Fachbereich Grün und Gruga
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
OB	Oberbürgermeister
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßen-Personenverkehr (Ruhrbahn)
RVR	Regionalverband Ruhrgebiet
SPNV	Schienen-Personennahverkehr (inklusive Regionalverkehr) (VRR)
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Impressum:

Stadt Essen unter Mitwirkung der Ruhrbahn GmbH

Projektteam Handlungskonzept Modal-Split 2035, April 2019

Mitglieder: Ronald Graf (61), Thomas Weiring (61-2), Christian Wagener (61-2-4), Rainer Wienke (66), Andreas Demny (66-2), Sebastian Schlecht (GBB 6A), Martin Schröder (06-01, Steuerungsstelle ÖPNV), Georg Grindau (Ruhrbahn), Hermann Steins (67-2)

Moderation: Jochen Hensel (Hensel Consulting)

„Deutschland steht vor immensen verkehrs- und klimapolitischen Herausforderungen“, sagt Ingo Wortmann Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen. „Wenn wir Klimaschutzziele erreichen, industriepolitische Chancen nutzen, weitere Fahrverbote vermeiden und die steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Menschen bewältigen wollen, **müssen wir Mobilität ganz neu denken.**“

„Die Initiative „Deutschland mobil 2030“ will die Debatte über eine effizientere und umweltverträglichere Mobilität in Deutschland voranbringen. In der Initiative engagieren sich neben dem VDV, zahlreichen seiner Mitgliedsunternehmen und dem Deutschen Städtetag auch der ADAC, der Hauptverband der deutschen Bauindustrie und der Deutsche Städte- und Gemeindebund mit dem Ziel konkrete Lösungen für die Mobilität von morgen zu finden.“

(Auszug aus einer Anzeige der Initiative „Deutschland mobil 2030“ in der FAZ am 13.12.2018)

„Der öffentliche Nahverkehr mit Bus und Bahn, Verkehrsangebote auf Abruf („on demand“) sowie der Radverkehr können dem Auto beträchtliche Marktanteile abnehmen wie die Erfahrungen in Städten wie Wien und Kopenhagen zeigen. Selbst ADAC Präsident August Markl warb für ganzheitliche Konzepte und sagte: **„Der PKW ist nicht wegzudenken, aber er wird in Zukunft nicht mehr alles sein.“**“

(Bericht von einer Verkehrskonferenz der FAZ in Kooperation mit dem ADAC, VDV und Hauptverband der Deutschen Bauindustrie am 19.11.2018 in Berlin - Artikel „Mehr Mobilität bei weniger Verkehr“ am 21.11.2018, S. 17)

„Der Anfang aller Veränderung liegt in den Städten. Hier ist auch der Leidensdruck am höchsten. Wien, Kopenhagen und Amsterdam reservieren Fahrspuren für Fahrradfahrer. Der anfängliche Widerstand hat sich gelegt.“

(Verkehrsforscherin Lenz im Artikel „Rasender Stillstand“, in DER STERN Nr. 38 vom 22.09.2018, S. 72)

Nach Auffassung der Initiative AGORA Verkehrswende „... hängt der Erfolg der Verkehrswende entscheidend von Verhaltensänderungen ab. Erzwingen lassen sich diese gleichwohl nicht. Vielmehr müssen sie attraktiv gemacht, überzeugend vermittelt, über längere Zeit erlernt werden, um sich im allgemeinen durchsetzen zu können und im Alltag akzeptiert zu sein. Erfahrungsgemäß beansprucht ein solcher Prozess eher Jahrzehnte als Jahre. **Auch deshalb ist es Zeit zum sofortigen Handeln.**“

(aus: „Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern“, S. 16, AGORA, März 2017)

Agora Verkehrswende ist eine gemeinsame Initiative der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation. Sie verfolgt das Ziel: „gemeinsam mit Akteuren aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft die Grundlagen dafür zu schaffen, dass der Verkehrssektor in Deutschland bis 2050 dekarbonisiert werden kann. Hierfür erarbeiten wir Klimaschutzstrategien und unterstützen deren Umsetzung.“

(aus: „Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern“, Deckblatt Rückseite, März 2017)

Management Summary

Neuausrichtung der Mobilität in Essen und der Region

Anlass und Vorgehen

Mobilitätskultur und **Leistungsfähigkeit von Verkehrssystemen** sind ein Faktor für Wirtschaftskraft und Lebensqualität in europäischen Städten und Regionen geworden. Neben kurzfristigen Aktivitäten zur Abwendung von Fahrverboten benötigt die **Stadt Essen** deshalb auch ein Konzept für die mittel- bis langfristige Ausrichtung ihrer Mobilität, in dessen Erarbeitung auch Akteure der **Region** eingebunden werden.

In ihrer Bewerbung zur Grünen Hauptstadt Europas formulierte die Stadt 2014 das Ziel, den **Modal-Split** bis **2035** auf eine Verteilung von 25 % im ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und MIV zu entwickeln und eine Neuausrichtung der Mobilität einzuleiten. Im Rahmen der Grünen Hauptstadt Europas - Essen 2017 erarbeitete die Stadtverwaltung dazu einen **Handlungsrahmen**, in dem Ziele und Handlungsschwerpunkte benannt wurden.

Daran anknüpfend wird hiermit ein **Handlungskonzept** vorgelegt, in dem erstmals strategische Ziele und Maßnahmenansätze als Auftakt für den Einstieg in die Neuausrichtung abgebildet sind. Im Anschluss soll daraus ein **Essener Mobilitätsplan** in einem Beteiligungsprozess entstehen, um möglichst viel Know-how in dessen Erarbeitung einzubinden und einen breiten Konsens in Essen und der Region zu erreichen.

Das Handlungskonzept wurde von Oktober 2018 bis April 2019 von einem **Projektteam** mit Vertretern der Verwaltung und der Ruhrbahn erarbeitet. Es hat keinen gutachterlichen Anspruch, sondern bildet das Know-how des Teams ab. Damit ist auch gewährleistet, dass die bisherigen Ergebnisse zum Thema Mobilität in Essen berücksichtigt wurden.

Ergebnisse des Handlungskonzeptes

Das Projektteam entwickelte zunächst eine Vision und strategische Leitlinien für die Mobilität in Essen. Danach wurden strategische Ziele und Maßnahmenansätze bzw. generelle Hinweise für **Handlungsfelder** in folgenden **Themengruppen** erarbeitet:

1. Verkehrsarten
2. Konzeption und Planung
3. Kommunikation
4. Verkehrssteuerung
5. Rahmenbedingungen

Abschließend wurden **Empfehlungen** und zum weiteren Vorgehen formuliert.

Mit der Befassung der politischen Gremien sollen die Inhalte des Handlungskonzeptes nun unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger diskutiert und Beschlüsse zum weiteren Vorgehen gefasst werden.

Inhalt - Handlungskonzept Modal-Split 2035

A	Ausgangslage und Vorgehen	1
	1. Mobilität neu denken	1
	2. Aktuelles und geplantes Vorgehen in Essen	3
B	Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen.....	6
	1. Vision und Leitlinien zur Mobilität in Essen.....	6
	2. Überblick über die Ergebnisse und Empfehlungen des Projektteams.....	7
	3. Ergebnisse zur Themengruppe Verkehrsarten	9
	3.1 Handlungsfeld ÖPNV.....	11
	3.2 Handlungsfeld Radverkehr	15
	3.3 Handlungsfeld Fußverkehr.....	18
	3.4 Handlungsfeld Umweltverbund (vernetzte Mobilität)	21
	3.5 Handlungsfeld MIV	25
	4. Ergebnisse zur Themengruppe Konzeption/Planung	26
	4.1 Handlungsfeld Generelle Planung	28
	4.2 Handlungsfeld Verkehrs- und Mobilitätsplanung	30
	4.3 Handlungsfeld Sektorale Konzepte und Pläne	32
	5. Ergebnisse zur Themengruppe Kommunikation.....	33
	5.1 Handlungsfeld Beteiligung	35
	5.2 Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit.....	36
	5.3 Handlungsfeld Marketing und Vertrieb	37
	6. Ergebnisse zur Themengruppe Verkehrssteuerung	38
	7. Ergebnisse zur Themengruppe Rahmenbedingungen	40
C	Empfehlungen zum weiteren Vorgehen	42
	1. Erarbeitung eines Essener Mobilitätsplans.....	42
	2. Kurzfristig wirksame Maßnahmen und Verstärkung vorhandener Aktivitäten	43
	3. Begleitende Bearbeitung von Rahmenbedingungen	45

A Ausgangslage und Vorgehen

1. Mobilität neu denken

1.1 Verkehrswende in Deutschland und Europa

Das Thema Mobilität wird in Deutschland und Europa intensiv diskutiert. Urteile zu Fahrverboten und der drohende Verkehrskollaps in Großstädten machen das Thema zum Dauerbrenner in der Tages- und Fachpresse. Kommunale Spitzenverbände, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, der Verband kommunaler Unternehmen sowie Kammern und Verbände aus Wirtschaft und Industrie fordern eine **Verkehrswende**. Diese soll die Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme, ihre Umweltauswirkungen und die Erreichung der Klimaschutzziele, neueste gesellschaftliche Trends sowie Chancen der Digitalisierung und die Entwicklung neuer Mobilitätsangebote positiv gestalten. Attraktivität und Wirtschaftskraft von Städten und Regionen hängen eng mit dem Gelingen dieses Vorhaben zusammen, auch die Rollen der Akteure im Mobilitätsmarkt können sich deutlich ändern.

Für einen **Umstieg** von der aufwändigen Beförderung einzelner Personen und Güter **auf nachhaltigere Systeme** sollen Anreize und verbesserte Angebote im öffentlichen Verkehr, im Rad- und Fußverkehr und in vernetzter Mobilität sorgen. Der Präsident des Deutschen Städtetages, formulierte es kürzlich wie folgt: „Unsere Verkehrspolitik ist nicht mehr zeitgemäß. Es muss vor allem mehr attraktive Angebote geben, vom Auto auf die Bahn, auf ÖPNV und Fahrrad umzusteigen.“¹

Daraus können sich auch **wirtschaftliche Impulse** wie eine höhere Produktivität durch weniger Staus und damit eine Sicherung vorhandener und die Schaffung neuer Arbeitsplätze ergeben. Ruhr-Kammern und Gewerkschaften fordern deshalb, dass das Ruhrgebiet Modellprojekt für Verkehr werden sollte². Vor allem **Digitalisierung** und technische Entwicklung ermöglichen die Erweiterung vorhandener und die Entwicklung neuer **Mobilitätsangebote**, die sich mit On-demand-Verkehr, autonomem Fahren, Sharing-Modellen und privaten Mitfahrsystemen etablieren. Automobilhersteller und andere finanzstarke Anbieter wie Uber, MOIA, moovel oder Google drängen in den Markt in dem sie Angebote erweitern und **Mobilitätsplattformen** entwickeln, mit denen sie durchgängige Mobilitätsketten anbieten. Dadurch könnte sich im ungünstigsten Fall sogar der Individualverkehr zu Lasten anderer Verkehrsmittel ausweiten. In amerikanischen Städten wurde beobachtet, dass private Mitfahrdienste ÖPNV-Nutzer, Radfahrer und Fußgänger in nicht unerheblichem Maße ansprechen³.

Der **Einsatz alternativer Energieträger und Antriebsformen** wird als Schlüssel für eine bessere Luftqualität in den Städten und zur Erreichung der CO₂ Ziele gesehen. Nachhaltigere Mobilität könnte durch den vermehrten Einsatz von Pedelecs oder E-Scootern entstehen.

Viele Städte in Deutschland und Europa richten ihre Mobilität neu aus und haben z.T. beachtliche Erfolge erzielt. Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung wurde die Einführung eines **Deutschlandtaktes** vereinbart, mit dem eine Verdopplung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr bis 2030 erreicht werden soll. Die Kölner Verkehrsbetriebe streben bis 2035 eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 30 % an, in Berlin wurde kürzlich das erste

¹ Nahverkehrs-Nachrichten Nr. 1-2, 2019, S.2 - „Städtetag fordert Verkehrswende“

² WAZ vom 13.11.2018 - „Staus gefährden Arbeitsplätze“

³ „Die große Uber-Illusion“, in FAZ vom 24.01.2019 und „Rasender Stillstand“, in DER STERN Nr. 38 vom 22.09.2018

Mobilitätsgesetz in Deutschland erlassen, hier wird für die Neuausrichtung der Mobilität bis 2035 von einem öffentlichen Finanzbedarf von rund 28 Mrd. € ausgegangen.

Alle Akteure betonen, dass die Verkehrswende eine **langfristige Aufgabe** ist, die neue **Rahmenbedingungen** in Europa und durch Bund und Länder erfordert. Dabei besteht ein enger Zusammenhang mit Zielen der räumlichen Entwicklung, der Energiewende und des Klimaschutzes sowie dem Trend zur Smart City.

Die **Stadt Essen** steht wie auch viele andere Kommunen unter besonderem Leidens- und Handlungsdruck. Für eine erfolgreiche Verkehrswende in Essen benötigt sie Unterstützung durch das Land, den Bund und die EU sowie von lokalen und regionalen Partnern.

1.2 Aktuelle Situation in Essen

In der Bewerbung zur Grünen Hauptstadt Europas formulierte die Stadt 2014 das Ziel, den **Modal-Split bis 2035** auf **4 x 25 %** zu entwickeln. Damit trug die Stadt den eingangs beschriebenen Entwicklungen frühzeitig Rechnung. Es geht dabei vor allem um eine

- Erhaltung bzw. Förderung der Attraktivität und Wirtschaftskraft der Stadt durch ein leistungsfähiges und nachhaltiges Verkehrssystem
- Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt und weniger Luftschadstoffe und Lärm
- Reaktion auf gesellschaftliche Entwicklungen und die Steuerung von Mobilitätsangeboten

Ein Vergleich mit den Ist-Werten 2019 zeigt die **angestrebte Veränderung**. Demnach wäre bis 2035 eine Erhöhung der Fahrten im Radverkehr um ca. 240 %, im ÖPNV um ca. 35 % und eine Reduzierung im MIV um ca. 55 % erforderlich.⁴

Modal-Split Essen	Ist Werte				Zielwerte	
	1989	2011	2019	2025 ⁵	2035	2035 ⁶
ÖPNV	12 %	19 %	19 %	21 %	25 %	+ 121.000 Fahrten/Tag
Radverkehr	4 %	5 %	7 %	14 %	25 %	+ 331.000 Fahrten/Tag
Fußgänger	29 %	22 %	19 %	21 %	25 %	+ 112.000 Wege zu Fuß
MIV	55 %	54 %	55 %	44 %	25 %	- 566.000 Fahrten/Tag
Summe Umweltverbund	45 %	46 %	45 %	56 %	75 %	

Um dieses Ziel zu erreichen, erarbeitete die Verwaltung in 2017 einen ersten **Handlungsrahmen**. Der Verwaltungsvorstand beschloss am 08.05.2018 die Weiterentwicklung zu einem **Handlungskonzept**. Begleitend erarbeitete die Stadt aufgrund der **Stickoxid-Werte** in Essen einen **Masterplan Verkehr** und ein Maßnahmenpaket im Programm **Modellstadt Essen** des Bundes. Dennoch ordnete das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen am 15.11.2018 die **Einführung von Fahrverboten** ab dem 01.07.2019 an. Das Land NRW legte u.a. in Abstimmung mit der Stadt Essen Berufung gegen dieses Urteil ein.

⁴ Dies sind die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2019.

⁵ Auf Grund der Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2019 ist hier das Zwischenziel 2025 abgeleitet worden.

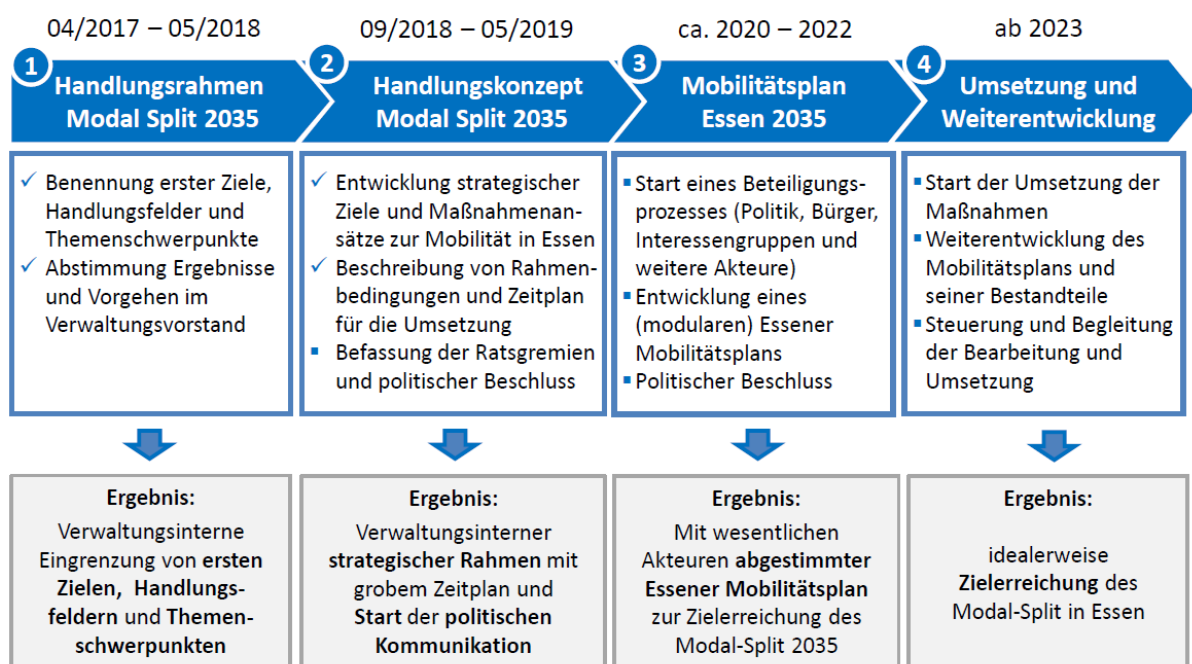
⁶ Veränderungen von Fahrten-/ Wegehäufigkeiten 2035 in Bezug auf die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2019

2. Aktuelles und geplantes Vorgehen in Essen

2.1 Phasenplan für die Essener Verkehrswende

Die Neuausrichtung der Mobilität in Essen erfolgt in vier Phasen. Als Weiterentwicklung des in Phase 1 im Jahr 2017 erarbeiteten **Handlungsrahmens** stellt das in Phase 2 entwickelte **Handlungskonzept** vor allem Ziele und Maßnahmenansätze aus ganzheitlicher strategischer Sicht dar. Damit soll es Basis für einen Beteiligungsprozess in Phase 3 werden, der das Ziel verfolgt, einen möglichst weitreichenden Konsens für die Neuausrichtung der Mobilität in Essen und der Region zu erreichen. Dieser soll bis 2022 in einem strategischen Vorgehensplan abgebildet werden, z.B. als „**Essener Mobilitätsplan**“. Nach Erstellung des Plans erfolgt in Phase 4 eine **Umsetzung** und **Weiterentwicklung** mit dem Zeithorizont 2035.

Phasenplan zur Neuausrichtung der Mobilität in Essen⁷



2.2 Einordnung und Anspruch des Handlungskonzeptes Modal-Split 2035

Das Handlungskonzept wurde mit dem Anspruch erarbeitet, als Auftakt für die Neuausrichtung der Mobilität in Essen einen ersten **strategischen Rahmen** mit **Handlungsempfehlungen** für die Zielerreichung zu entwickeln⁸. Ergänzend sollen Vorschläge für kurzfristige Maßnahmen auch zeitnahe Veränderungen fördern. Die Ergebnisse sollen Entscheidungen über die **grundsätzliche Ausrichtung** und über **Maßnahmen** für den Einstieg in eine Essener Verkehrswende ermöglichen.

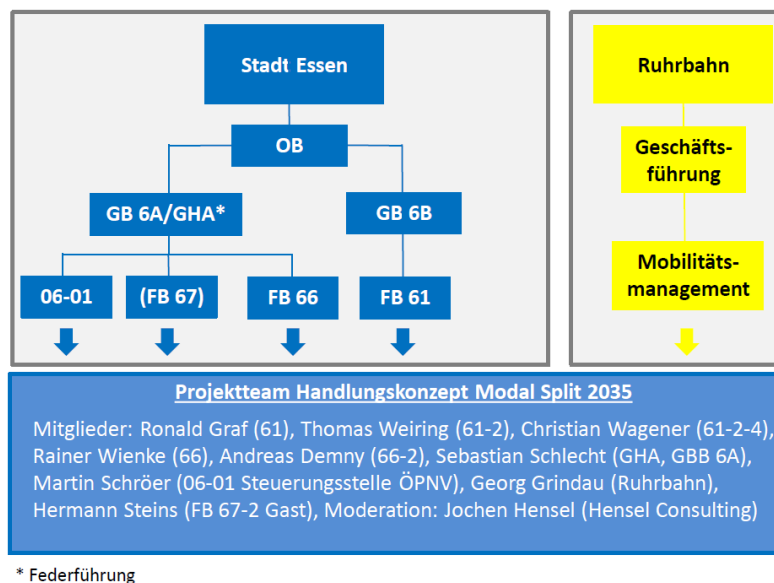
Als **Themen** werden neben dem ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, MIV und Umweltverbund auch die Planung und der Städtebau angesprochen. Weiterhin werden Verkehrs- und Mobilitätskonzepte sowie die Kommunikation und Verkehrssteuerung betrachtet. Dabei steht die Umverteilung der Nutzungshäufigkeiten im Vordergrund. Alternative Antriebe oder die Opti-

⁷ Dieser Phasenplan bildet einen grundsätzlichen Rahmen für die Neuausrichtung ab - parallel wurde und wird bereits in vielen Aktivitäten und Projekten an einer Ausweitung nachhaltiger Mobilitätsangebote gearbeitet

⁸ Dabei lag der Fokus nicht darauf, bereits vorhandene Aktivitäten umfassend abzubilden

mierung des Verkehrsflusses im MIV sind dafür nicht primär relevant. Auch Prognosen zur Entwicklung neuer Mobilitätsangebote und ihren Auswirkungen auf die etablierten Verkehrssysteme sind Themen, die in der weiteren Bearbeitung von Handlungsfeldern, z.B. im ÖPNV zu beachten sind. Abschließend wird kurz auf Rahmenbedingungen wie z.B. organisatorische oder finanzielle Aspekte der Verkehrswende eingegangen.

Das Handlungskonzept wurde von einem **Projektteam** entwickelt, dass aus Vertretern der Geschäftsbereiche 6A, 6B und der Ruhrbahn gebildet wurde. Die Erarbeitung erfolgte von Oktober 2018 bis April 2019 in zehn Workshops mit einem zeitlichen Umfang von etwa drei Stunden. Damit wurde die verwaltungsübergreifende Positionierung zu Zielen, Inhalten und Aufgaben der Verkehrswende in Essen fortgesetzt. Zukünftig sollen auch regionale Akteure wie z.B. Nachbarstädte, der VRR, der RVR oder auch das Land NRW einbezogen werden.



Die **Ergebnisse** bilden Einschätzungen der Beteiligten auf Basis ihres Know-hows ab und berücksichtigen bisherige Analysen, Konzepte oder sektorale Pläne der Stadt Essen. Sie haben keinen gutachterlichen Charakter und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Eine Weiterentwicklung erfolgt durch die Verwaltung und die Ruhrbahn.

2.3 Vorgehen zur Erarbeitung des Handlungskonzeptes Modal-Split 2035

Als Ausgangspunkt der strategischen Ausrichtung für die Mobilität in Essen entwickelte das Projektteam eine **Vision** und **strategische Leitlinien**. Im Anschluss wurden **Themengruppen** gebildet und die in Phase 1 im Handlungsrahmen benannten **Handlungsfelder** eingeordnet, überprüft und priorisiert.

Für die Handlungsfelder der Themengruppen Verkehrsarten, Konzeption/Planung und Kommunikation wurden **strategische Handlungsziele** und **Maßnahmenansätze** für die Zielerreichung des Modal-Split formuliert. Für die Themengruppen Verkehrssteuerung und Rahmenbedingungen wurden **generelle Hinweise** erarbeitet (siehe nachfolgende Übersicht).

Mit **Empfehlungen** zum weiteren Vorgehen wurde die Bearbeitung abgeschlossen.

Übersicht: Vorgehen zur Erarbeitung des Handlungskonzeptes

- Schritt 1: Entwicklung einer **Vision** und **strategischer Leitlinien** für die Mobilität in Essen
- Schritt 2: Bildung von **Themengruppen** mit Überprüfung/Priorisierung der **Handlungsfelder**
- Schritt 3: Formulierung **strategischer Ziele** und **Maßnahmenansätze** bzw. genereller **Hinweise**

Oberziele für Themengruppen

Generelle Hinweise für Themengruppen

Verkehrsarten	Konzeption/Planung	Kommunikation	Verkehrsmanagement	Rahmenbedingungen
Ziele und Maßnahmenansätze für Handlungsfelder			Generelle Hinweise für Handlungsfelder	
ÖPNV	Generelle Planung	Beteiligung	Infrastruktur	Finanzen / Controlling
Radverkehr	Verkehrsentwicklung	Öffentlichkeitsarbeit	Lenkung fließender Verkehr	Organisation / Personal
Fußgänger	Sektorale Konzepte	Marketing / Vertrieb	Lenkung ruhender Verkehr	
MIV				
Umweltverbund				

Schritt 4: **Empfehlungen** zum weiteren Vorgehen

2.4 Weitere Hinweise zur Systematik

Die strategischen Handlungsziele und Maßnahmenansätze wurden wie folgt dokumentiert:

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
	angestrebter Zustand	Aktivität zur Zielerreichung	Jahr

Als strategisches **Ziel** wird ein angestrebter **Zustand** beschrieben, der in der weiteren Bearbeitung durch eine Terminangabe und einen Zielwert messbar gemacht werden sollte. Bei den **Maßnahmenansätzen** werden Ideen und Empfehlungen für **Aktivitäten** zur Zielerreichung benannt, ergänzt durch zeitliche Einordnungen und die Verantwortung für deren Bearbeitung.

Die Ergebnisse in den Tabellen bilden ein erstes strategisches Gerüst ab, das in den Workshops aufgrund des Umfangs und der Komplexität **nicht abschließend** bearbeitet werden konnte. Auch die Formulierung und Abgrenzung von Zielen, Aktivitäten und zeitlichen Einordnungen konnte nicht immer vollständig oder eindeutig erfolgen. Im weiteren Vorgehen sind deshalb **Konkretisierungen** notwendig.

Vorschläge für neue **kurzfristige Maßnahmen** bzw. eine **kurzfristige Verstärkung** vorhandener Aktivitäten heben Maßnahmenansätze des Handlungskonzeptes hervor, die einen **zeitnahen Einfluss** auf die Entwicklung des Modal-Split haben können. Bezüglich der vorhandenen Aktivitäten kann dies Maßnahmen aus dem Projekt Modellstadt Essen und dem Masterplan Verkehr berühren, aber auch weitere aktuelle Aufgaben und Projekte der Verwaltung und der Ruhrbahn. Mit einer ähnlichen Zielsetzung wurden in einem Themenworkshop **Sofortmaßnahmen** für die Fortschreibung des **Luftreinhalteplans** formuliert.

B Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen

1. Vision und Leitlinien zur Mobilität in Essen

Zum Einstieg in die Erarbeitung des Handlungskonzeptes entwickelte das Projektteam eine **Vision** und strategische **Leitlinien** für die Mobilität 2035. Die Vision beschreibt ein langfristig angestrebtes Ziel. Dieses wird durch die strategischen Leitlinien konkretisiert:

Vision für die Mobilität 2035 in Essen:

„Mobilitätsbedürfnisse werden in Essen im Jahr 2035 in Einklang mit den Zielen einer gesunden und lebenswerten Stadt sowie den Entwicklungszielen der Metropole Ruhr erfüllt. Zeitgemäße Mobilitätsangebote erhöhen Image und Attraktivität der Stadt und fördern ihre wirtschaftliche Entwicklung.“

Strategische Leitlinien für die Mobilität 2035 in Essen:

1. Stadt der kurzen Wege
2. Die Verkehrswende macht die Stadt lebenswerter, sie ist generationengerecht und sozial
3. Mobilität ist regional und fördert Image, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftskraft der Stadt
4. Mobilität ist überall verfügbar, unkompliziert und sicher
5. Der Umweltverbund ist die Zukunft und erreicht 75 % des Modal-Split
6. Die Stadt Essen übernimmt Verantwortung für die Verkehrswende
7. Die Stadt Essen organisiert die notwendigen Ressourcen für den Erfolg
8. Die Stadt Essen setzt auf unterstützende Rahmenbedingungen von Land, Bund und EU
9. Die Stadt Essen beteiligt ihre Bürger und Partner bei der Verkehrswende

2. Überblick über die Ergebnisse und Empfehlungen des Projektteams

Mit ihren Modal-Split Zielen erfasst die Stadt die in Abschnitt A beschriebenen Ziele und Trends, die sich somit auch in den **Ergebnissen des Handlungskonzeptes** wiederfinden.

Auf Basis der Vision und der strategischen Leitlinien erarbeitete das Projektteam **strategische Handlungsziele und Maßnahmenansätze** für 11 Handlungsfelder. Die **Ergebnisse** lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Die **Umsetzung der Modal-Split Ziele** der Stadt bedeutet ca. 35 % mehr Fahrten im ÖPNV, ca. 240 % mehr im Radverkehr und eine Reduzierung im MIV um ca. 55 %⁹. Um dieses Ziel zu erreichen, benötigt die Stadt eine Neuausrichtung ihrer Verkehrspolitik. Für den Einstieg empfiehlt das Projektteam **Angebote zur nachhaltigen Mobilität** zu stärken. Je nach Wirkung dieser Angebote können Maßnahmen für den MIV nach einem hierzu erarbeiteten Stufenmodell ergriffen werden.
2. Zur Leistungsausweitung im **ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und Umweltverbund** werden Konzepte benötigt. Neben einem deutlichen Ausbau der vorhandenen Angebote und ihrer Qualität sowie der Systeme und Infrastruktur geht es auch um eine Integration neuer und innovativer Angebote. Dabei steht auch eine verbesserte digitale Vernetzung mit erweiterten Informationsangeboten, nutzerorientierten Preis- und Ticketsystemen sowie vereinfachten Zugängen und Abrechnungssystemen auf der Agenda.
3. Das zentrale Instrument für die Neuausrichtung ist deshalb ein ganzheitlicher, gesamtstädtischer und mittel- bis langfristig ausgerichteter **Essener Mobilitätsplan**, der durch Teilkonzepte auch kurzfristig ergänzt bzw. in Teilbausteinen entwickelt werden kann. Dieser Plan benötigt auch eine **regionale Verknüpfung** um Pendlerverkehre und andere städteübergreifende Mobilitätsbedürfnisse angemessen zu berücksichtigen.
4. Belange der **Mobilität** sollten einen höheren Stellenwert in der **Stadtplanung** erhalten. Dies kann über transparente Gewichtungen und eine frühzeitige Berücksichtigung nachhaltiger Mobilitätsangebote z.B. in Stadtentwicklungsprojekten erreicht werden.
5. Für eine **regionale Verknüpfung** von Aktivitäten sollten Aufgaben und Vorgehensweisen der Stadt Essen, der Ruhrbahn und des VRR, des RVR sowie des Landes NRW abgestimmt werden. Dabei sollten auch inhaltliche Fragen und finanzielle Beiträge für die Neuausrichtung geklärt werden.
6. Eine **kommunikative Unterstützung** der Verkehrswende wird als bedeutend für deren Gelingen angesehen. Dabei geht es um Beteiligung, eine aufklärende und positive Öffentlichkeitsarbeit sowie ein zielgruppenorientiertes Marketing.
7. In vielen Lebensbereichen kann der **Umgang mit Mobilität** auch über die Daseinsvorsorge (z.B. wohnortnahe Kindergartenplätze), über Informations- und Bildungsprojekte oder durch ehrenamtliche Projekte (z.B. Fahrradwerkstätten an Schulen, Ausleihsysteme für Lastenräder) verändert werden. Kooperationen mit Unternehmen, Wohnungswirtschaft, Schulen, Bildungsträgern oder Initiativen können Mobilitätsverhalten durch gemeinsame **Modellprojekte** verändern.

⁹ Die Werte beruhen auf den neuen Zahlen für den Modal-Split aus der Haushaltsbefragung 2019.

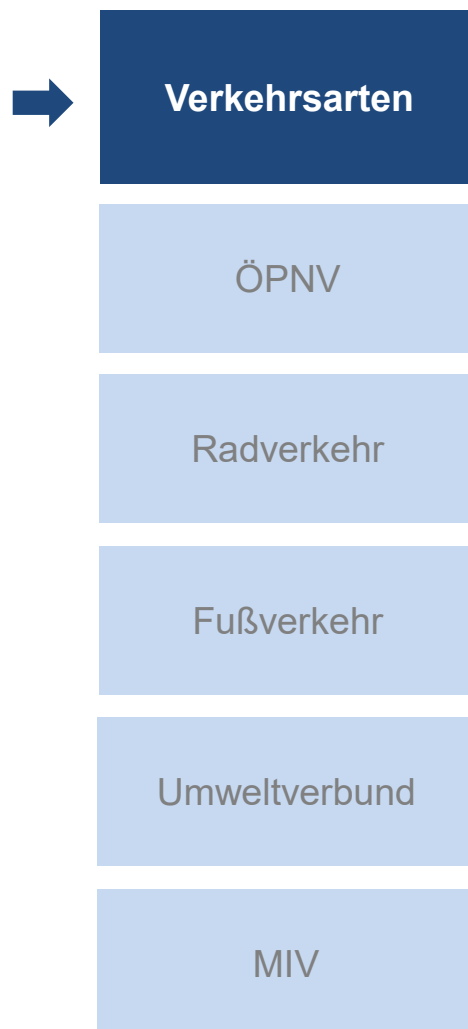
8. Für die vielfältigen Maßnahmen im Bereich der Mobilität werden weitere **Finanzierungselemente** und -instrumente benötigt. Ein modernes **Controlling** soll Wirkungen von Maßnahmen und die Zielerreichung transparent machen.
9. Begleitend sind eine Bündelung der **Organisation** und eine Anpassung von **Personalressourcen** der Verwaltung und Ruhrbahn erforderlich. Zur organisatorischen Ausrichtung hat der Rat der Stadt Essen am 23.01.2019 bereits eine erste Richtungsentscheidung getroffen.
10. Die Verwaltung arbeitet bereits vor allem im ÖPNV, Radverkehr und Umweltverbund an der Neuausrichtung der Mobilität in Essen. Im Handlungskonzept werden hierzu auch Hinweise für eine **Verstärkung von Aktivitäten** und für weitere **kurzfristige Maßnahmen** formuliert.
11. Die Neuausrichtung in Essen muss durch eine **Änderung übergeordneter Rahmenbedingungen** unterstützt werden. Dies beinhaltet Anreize zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote, wie z.B. staatliche Zuschüsse. Regulierende Eingriffe zur Beeinflussung des Nutzerverhaltens (z.B. CO₂-Steuer) und sich entwickelnder Angebote (z.B. Mitfahrangebote über globale Plattformen wie Uber) sind ebenso erforderlich wie Investitionen in nachhaltige Mobilität.
12. Eine erfolgreiche Umsetzung von Strategien und Konzepten erfordert **Mut** für Veränderungen **und** entsprechende **Entscheidungen** in Administration und Politik.

Die **Ausgestaltung und Umsetzung** der Ergebnisse des Handlungskonzeptes soll in der nun folgenden Phase 3 der Neuausrichtung - Erarbeitung eines Essener Mobilitätsplans - erfolgen.

Der **Zeitplan** sieht vor, die politische Beratung im Juli 2019 durchzuführen und Phase 3 im November 2019 zu starten.

3. Ergebnisse zur Themengruppe Verkehrsarten

Ergebnisse zur Themengruppe



3. Ergebnisse zur Themengruppe Verkehrsarten

Ausgangslage

In Essen ist im Straßenraum häufig wenig Platz für ein Miteinander der Verkehrsarten. Mobilitätsangebote und -verhalten sind geprägt durch eine **Dominanz des MIV** und seiner Infrastruktur. Dies ist auch das Ergebnis des Leitbildes einer autogerechten Stadt. Im Masterplan Verkehr führt der Gutachter aus, dass für die Zielerreichung des Modal-Split eine Anerkennung von Fußgängern und Radfahrern als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer - auch bei der Verteilung der Verkehrsflächen - gegenüber dem MIV notwendig ist.

Oberziele Verkehrsarten

Die Übersicht zeigt die aktuellen Ist- und Zielwerte¹⁰ für den Modal-Split in Essen:

Modal-Split Essen	Ist Werte				Zielwerte		
	1989	2011	2019	2025 ¹¹	2035		2035 ¹²
ÖPNV	12 %	19 %	19 %	21 %	25 %	+	121.000 Fahrten/Tag
Radverkehr	4 %	5 %	7 %	14 %	25 %	+	331.000 Fahrten/Tag
Fußgänger	29 %	22 %	19 %	21 %	25 %	+	112.000 Wege zu Fuß
MIV	55 %	54 %	55 %	44 %	25 %	-	566.000 Fahrten/Tag
Summe Umweltverbund	45 %	46 %	45 %	56 %	75 %		

Inhaltlich wurden für die **Themengruppe Verkehrsarten** folgende **Ziele** formuliert:

1. Die Umsetzung der Ziele wird durch eine langfristige, strategisch ausgerichtete und ganzheitliche Herangehensweise erreicht, dabei sollen auch Wachstums- oder Reduktionsszenarien für Verkehrsarten entwickelt werden
2. Neue Angebote fördern eine Reduzierung des MIV und den Umstieg auf andere Verkehrsarten, dazu werden Investitionen in Angebote und die Infrastruktur vorgenommen.
3. Anreize und die Veränderung von Rahmenbedingungen sowie regulative und hoheitliche Maßnahmen unterstützen die Verkehrswende in Essen
4. Eine regionale Vernetzung und Partnerschaften/Kooperationen mit Mobilitätsdienstleistern, Administration und weiteren Akteuren erhöhen die Chancen für die Zielerreichung.
5. Die Digitalisierung und die sich entwickelnde Anbieterstruktur auf dem Mobilitätsmarkt werden aktiv aufgegriffen und dabei besonders auch der Umweltverbund und neue Mobilitätsangebote gefördert.
6. Maßnahmen werden auch nach Verkehrszwecken, Zielgruppen und räumlichen Schwerpunkten differenziert
7. Die Zielerreichung wird über ein Controlling-/Monitoring-System überwacht

¹⁰ Die Modal-Split Werte beinhalten keine Einpendler-Wege. Der Anteil am Verkehrsgeschehen in Essen liegt bei ca. 15 %. Dieses Thema ist bei der Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes zu beachten und als regionales Element zu bearbeiten.

¹¹ Auf Grund der Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2019 ist hier das Zwischenziel 2025 abgeleitet worden.

¹² Veränderungen von Fahrten-/ Wegehäufigkeiten 2035 in Bezug auf die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2019

3.1 Handlungsfeld ÖPNV

Ein Modal-Split Anteil von 25 % für den ÖPNV bedeutet eine Steigerung um 121.000 Fahrten pro Tag. Dies entspricht einer **Ausweitung** um **ca. 35 %** im Vergleich zum heutigen Wert.

Am 27.09.2017 hat der Rat der Stadt die zweite Fortschreibung des **Nahverkehrsplanes** und die Umsetzung des Szenarios B beschlossen (Kontinuität = moderater Ausbau des ÖPNV). Dazu gehört u.a. das Projekt Bahnhofstangente, das zu einer deutlichen Entlastung des Tunnelsystems führt und Voraussetzung für eine Kapazitätssteigerung des schienengebundenen ÖPNV in Essen ist. Weiterhin sollen starke ÖPNV-Achsen insbesondere in Zeiten mit dem höchsten Nutzungsdruck weiter gestärkt werden. Für den Fall, dass weitere Finanzmittel bereitstehen, besteht auch die Möglichkeit, das Szenario C zu verfolgen (Kapazitätsausweitung).

Zur Erreichung des Modal-Split Ziels ist eine weitere **Stärkung des ÖPNV in Essen und der Region** erforderlich. Dazu wird ein Gesamtkonzept mit Wachstums- und Finanzierungsszenarien benötigt. Der ÖPNV sollte sich auch zur Entwicklung globaler Mobilitätsplattformen¹³ positionieren, dies erfordert ggf. eine Ausweitung der Geschäftsfelder zur Sicherung des Kerngeschäftes. Begleitend sollte eine Abstimmung mit den **Nachbarstädten bzw. -unternehmen** und dem **VRR** als regionale Klammer im ÖSPV und Aufgabenträger für den SPNV erfolgen. Auch die schrittweise Inbetriebnahme des RRR ab Ende 2018 ist von erheblicher Bedeutung für die Pendlerströme im Ruhrgebiet.

Für eine verbindliche Verankerung von Zielen und Maßnahmen sind eine Fortschreibung der **Nahverkehrspläne** und die Berücksichtigung von **Dienstleistungsaufträgen** notwendig.

Nachfolgend werden die **Ziele und Maßnahmenansätze für den ÖPNV** dargestellt:

1. Attraktives Leistungsangebot im ÖPNV

Die o.g. Leistungsausweitung erfordert u.a. eine Erweiterung von Beförderungskapazitäten, Takten und der zeitlichen und räumlichen Angebote. **Wachstums- und Finanzierungsszenarien** sollten Entscheidungen über Maßnahmen für den ÖPNV und ihre Finanzierung ermöglichen und die Entwicklung neuer Mobilitätsangebote berücksichtigen.

Verantwortung: Stadt Essen (ÖSPV) und VRR (SPNV)

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
1	Attraktives und zielgruppenorientiertes Leistungsangebot für den ÖPNV (SPNV und ÖSPV)	<ul style="list-style-type: none"> • Marktanalyse: Bedürfnisse wichtiger Zielgruppen und der zeitlichen und räumlichen Nachfrageschwerpunkte • Entwicklung eines Gesamtkonzeptes mit Wachstums- und Finanzierungsszenarien für eine gezielte Ausweitung des Angebotes (Zielgruppen, Verkehrsarten, Zeiten und Räume) • Ausweitung des Leistungsangebotes und Bereitstellung durchgängiger Mobilitätsketten und attraktiver Verknüpfung SPNV/ÖSPV/ regionaler ÖSPV • 	<p>ab 2020</p> <p>ab 2021</p>

¹³ z.B. Mobility Marketplace von Siemens, moovel - Angebote für on demand Verkehr und weitere Mobilitätsdienstleistungen unter einer Dachorganisation von Daimler und BMW, Ride-Sharing-Angebote von MOIA - ein Mobilitätsdienstleistungsunternehmen von VW, Online-Vermittlungsdienste von Uber

2. Attraktive Preise, Tarifmodelle und Ticketsysteme im ÖPNV

Um die gewünschten Steigerungen der Fahrgastzahlen zu erreichen werden auch digitale und flexiblere **Tarif- und Ticketmodelle** mit geringeren **Preisen** und ggf. nutzungsabhängigen Preissystemen benötigt. Hierzu befinden sich bereits erste **Modelle** in der Erprobung z.B. das VRR-nextticket oder das Check-in/Be-out-System im SPNV.

Verantwortung: VRR

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
2	Attraktive Preise und Tarifmodelle/ Ticketsysteme im ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung eines Preis- und Finanzierungsmodells zur Senkung der Fahrpreise (analog und digital) Entwicklung und Bereitstellung von nutzer- und anreizorientierten Tarif-/Ticketmodellen (analog und digital) (z.B. 1 €/Tag im Abo) ein Ticket für NRW 	ab 2019 2022

3. Ausweitung der Investitionen und Finanzmittel im ÖPNV

Der Investitionsstau im ÖPNV ist schon lange ein Thema für Stadt Essen und die Kommunen im Ruhrgebiet. Die Finanzausstattung reicht meist nur zur Aufrechterhaltung des Angebotes. Zur **Erweiterung des Leistungsangebotes** und der **Qualität** im ÖPNV müssen weitere Finanzmittel bereitgestellt und die Finanzierungsmodalitäten angepasst werden.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
3	Mehr Investitionen und Finanzmittel für den ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> Bereitstellung des Finanzierungsbedarfes für die Umsetzung der Maßnahmen zur Zielerreichung Ausweitung öffentlicher Zuschüsse (Stadt, Land und Bund) Erweiterung der Finanzierungsbasis, z.B. durch Beiträge Bürgerschaft, Unternehmen/Profiteure, Firmentickets (Vorbildfunktion Stadt Essen) 	ab 2019/ 2020

4. Hohe Qualität und konkurrenzfähige Leistung des ÖPNV

In der **Konkurrenz zum MIV** hat der ÖPNV erheblichen **Aufholbedarf**. Dazu sind insbesondere die Angebote (z.B. Takte) und der Komfort sowie Reisegeschwindigkeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit zu verbessern. Umfassendere Informationsangebote können Mobilität für Kunden leichter verfügbar und disponierbarer machen.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
4	Hohe Qualität und Konkurrenzfähigkeit der Leistung	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau des Schienenverkehrs Taktverdichtung Umsetzung einer Vorrangstellung für den ÖPNV im Verkehrsgeschehen eigene Trassensysteme und umfassende Bevorrechtigung des ÖPNV im Straßenraum Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten (z.B. Ampelsteuerung, eigene Trassen, Umsteigezeiten) Steigerung des Reise-/ Aufenthaltskomforts in Bus und Straßenbahn und an Haltestellen Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit Verbesserung der Fahrgastinformation (z.B. Echtzeitinformationen mit Routing und Verfügbarkeit der Angebote (Ruhrbahn App ZÄPP)) 	ab 2020

5. Digitaler und vernetzter ÖPNV

ÖPNV mit dem Smartphone oder anderen Medien zu nutzen kann den Umgang mit **Angeboten**, **Tickets** und **Abrechnungssystemen** sowie **Informationen** deutlich vereinfachen. Auch die **Vernetzung** von anderen Angeboten mit dem ÖPNV wird durchgängiger. Ein Beispiel hierfür ist die App ZÄPP der Ruhrbahn. So wird Mobilität nicht nur einfacher, sondern auch schneller. Die Aufgaben hierzu sind vielfältig.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
5	Digitaler ÖPNV und verknüpfte Leistungsangebote (ÖPNV als Anker bzw. Einstieg in die Intermodalität und in neue Angebote, z.B. on-Demand Verkehr)	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der Federführung der Ruhrbahn für Ausbau und Verknüpfung multi- und intermodaler Bausteine in Essen (inklusive neue Angebote wie on-Demand Verkehr oder andere) • stärkere Integration von Mobilitätsangeboten in einer Plattform (App) • Ausbau mehrdimensionaler digitaler Ticketlösungen und Abrechnungssysteme (Stadt Essen Card?) • Vereinfachung der Zugänge zum ÖPNV und zu vernetzten Angeboten • 	ab 2019

6. Moderne ÖPNV-Infrastruktur

Eine Anpassung der Infrastruktur zur Steigerung der Netzqualität und die **Digitalisierung** der Verkehrssteuerung zur Erzielung einer höheren Nutzungseffizienz sind wichtige Stellschrauben für schnellere und attraktivere Beförderungen. Dazu gehören auch **Verknüpfungsangebote** mit Verkehrsmitteln wie Fahrrad oder MIV und barrierefreier Zugang zu Angeboten.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
6	Moderne Infrastruktur im ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> • Digitalisierung der Verkehrssteuerung im ÖPNV • Anpassung der Infrastruktur zur Steigerung der Netzqualität • Ausbau der Barrierefreiheit • Ausbau P&R • Erweiterung Mobilstationen • verbesserte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (z.B. Ausbau B&R, Fahrradboxen) • 	ab 2019

7. Höhere Planungs- und Finanzierungssicherheit für den ÖPNV

Um den ÖPNV auszubauen müssen **Rollen und Finanzausstattung** längerfristig und zuverlässig organisiert werden. In Essen werden die Rahmenbedingungen u.a. über den Nahverkehrsplan und den öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die Ruhrbahn geschaffen.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
7	Höhere Planungs- und Finanzierungssicherheit für den ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherung der Direktvergabe an die Ruhrbahn • verbindliche Vereinbarungen zur Finanzausstattung des ÖPNV und ggf. erforderlicher Anpassung während der Maßnahmenumsetzung • Anpassung des Nahverkehrsplanes zur Verankerung der Modal-Split Ziele und der hierzu notwendigen verkehrspolitischen, angebotstechnischen und finanziellen Rahmenbedingungen • Controlling Zielerreichung • 	ab 2019 2021 2023 lfd

8. Mehr Effizienz im System des ÖPNV

Auch im **vorhandenen ÖPNV-System** sind **Verbesserungen** in Essen und der Region durch Effizienzsteigerungen möglich und notwendig - hilfreich könnten Benchmarks und klare Vereinbarungen sein.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
8	Effizienzsteigerung im vorhandenen System	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte Leistungsfähigkeit mit vorhandenen Ressourcen • 	ab 2019

Empfehlungen für das weitere Vorgehen im Handlungsfeld ÖPNV

Die Verwaltung sollte die **Vorschläge** gemeinsam mit der Ruhrbahn und dem VRR **konkretisieren** und dazu Aufgaben- und Zeitpläne mit konkreten Budgetvorschlägen entwickeln.

Eine vorrangige Aufgabe ist die Entwicklung von **Wachstums- und Finanzierungsszenarien** zur Ausweitung des Leistungsangebotes im ÖPNV - als eigenständige Aufgabe oder im Rahmen des Essener Mobilitätsplanes. Dabei sollten auch **Preise und Tarif-/Ticketmodelle, Finanzmittel, Qualität und Konkurrenzfähigkeit**, die **Digitalisierung** des ÖPNV und **moderne ÖPNV-Infrastruktur** berücksichtigt werden. Beachtet werden sollte auch die Positionierung des ÖPNV hinsichtlich **neuer Mobilitätsangebote**.

Zur **Planungs- und Finanzierungssicherheit** und der **Effizienz** im ÖPNV-System sollten Vorschläge gemeinsam mit der Ruhrbahn und dem VRR entwickelt werden.

Es wird empfohlen, **Kernkompetenzen und Aufgaben** der Stadt, der Ruhrbahn und des VRR zu konkretisieren und dabei auch Vorgehensweisen zu o.g. Themen, zum SPNV und zur regionalen Ausrichtung des ÖPNV abzustimmen.

Hinsichtlich **kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen** und der Verstärkung bereits **vorhandener Aktivitäten** im ÖPNV sind folgende **Maßnahmenansätze** zu nennen:

- Weiterentwicklung von nutzer- und anreizorientierten **Tarif-/Ticketmodellen**
- Prüfung von Beiträgen zur Erweiterung der **Finanzierungsbasis** im ÖPNV (z.B. Bürgerschaft, Unternehmen/Profiteure, Firmentickets, Konzern Stadt Essen)
- Verbesserung der **Fahrgastinformation**
- Stärkere Integration von Mobilitätsangeboten in einer **Plattform** (App), Ausbau mehrdimensionaler **digitaler Ticketlösungen** und **Abrechnungssysteme** (Stadt Essen Card) und **Vereinfachung** der **Zugänge** zum ÖPNV und zu vernetzten Angeboten
- Erweiterung von **Mobilstationen**, verbesserte **Abstellmöglichkeiten** für Fahrräder (z.B. Ausbau B&R, Fahrradboxen) und Ausbau des **P&R**

3.2 Handlungsfeld Radverkehr

Ein Modal-Split Anteil von 25 % im Radverkehr bedeutet 2035 ca. 331.000 mehr Fahrten in Essen, dies entspricht einer **Steigerung um 240 %**.

Vorteile des Radverkehrs sind u.a. seine **Umweltfreundlichkeit**, sein Beitrag zur **Gesundheitsförderung** und das gute **Kosten- und Nutzenverhältnis** von Investitionen.

Im Radverkehr wird **an vielen Stellen** an Angebotsverbesserungen gearbeitet. Neben RVR, Straßen NRW und der Emschergenossenschaft sind die Fachbereiche 61, 66 und 67 für den Radverkehr aktiv. **Konzepte und Pläne** liegen vor, vorrangig ist die Entwicklung eines ganzheitlichen Radverkehrskonzeptes und eines Sofortprogramms. Weiterhin sollten Organisationsveränderungen erfolgen und Finanz- und Personalressourcen bereitgestellt werden.

Nachfolgend werden die **Ziele und Maßnahmenansätze** für den Radverkehr dargestellt:

1. Attraktive Radverkehrsinfrastruktur (Wegenetz und Abstellanlagen)

Eine deutliche Ausweitung des Radverkehrs erfordert ein durchgängiges, behinderungsfreies und sicheres **Wegenetz**, mit dem Ziele zügig, sicher, störungsfrei und unkompliziert erreicht werden. Sichere **Abstellmöglichkeiten** für Fahrräder runden das Angebot ab.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
1	Angebot einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung eines ganzheitlichen Radverkehrskonzeptes für Essen • Weiterentwicklung der Wege, Knoten und Abstellanlagen • Umsetzung einer Vorrangstellung für Radverkehr im Verkehrsgeschehen • Entwicklung und Umsetzung eines Sofort-/Sonderprogrammes Radverkehr • 	ab 2020
1a	Realisierung von sicheren, schnellen und attraktiven Radverkehrsanlagen zur Schaffung eines alltags-tauglichen Radhaupttrou- und -ergänzungsnetzes	<ul style="list-style-type: none"> • Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz, vor allem Schaffung von Radver-kehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen • Ausbau weiterer regional vernetzter Radschnellwege • Entwicklung eines Netzes von Radschnellrouten • Verknüpfung bisher unterbrochener Bahntrassen zu durchgehenden Rad-verkehrsachsen und weiterer Ausbau von ehemaligen Bahntrassen • Ausbau attraktiver und sicherer (wohlfühlicher) Stadtteilverbindungen • Umverteilung von Straßenraum zugunsten des Radverkehrs • Ausbau / Mängelbeseitigung im vorhandenen Radverkehrsnetz • Beleuchtung der Haupttrou-ten auch außerhalb des Straßenraums • 	ab 2020
1b	Attraktive und sichere Rad-verkehrsführung in Knoten-punkten des Radhaupttrou-ten- und -ergänzungsnetzes	<ul style="list-style-type: none"> • Planfreie Führung von Hauptachsen (Brücken, Unterführungen) • An LSA: Grüne Welle, kurze Rotphasen, eigene Signale, Grünanforderung durch Induktionsschleifen • Vorrang an Querungsstellen • 	ab 2020
1c	Attraktive und sichere Fahr-radabstellanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Verpflichtung zum Bau attraktiver Fahrradabstellanlagen bei Neu- und Umbauten (Anzahl, Qualität, Zugänglichkeit) • Angebot an allen Schulen, Sportanlagen und sonst. städt. Einrichtungen • Ergänzung / Verbesserung vorhandener Abstellmöglichkeiten; Fahrradbü-gel auch auf Kfz-Stellplätze • Radstationen, Fahrradboxen, Fahrradhäuser an Nutzungsschwerpunkten • 	ab 2019

2. Höhere Qualitätsstandards

Die Qualität der Fortbewegung mit dem Fahrrad hängt u.a. von Breite und Ausbau der **We-ge**, von **Übergängen** und **Mängelfreiheit** sowie der **Abgrenzung** von Radwegen ab.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
2	Höhere Qualitätsstandards für Angebote im Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Definition und Überprüfung von Qualitätsstandards (z.B. Breite, und Oberflächenbeschaffenheit Radwege, Radien, Durchgängigkeit und Übergänge, Sicherheit) Priorisierung der Handlungsbedarfe Umsetzung der Standards 	ab 2019
2a	Qualität der Wegeoberflächen	<ul style="list-style-type: none"> Bau neuer Hauptverbindungen mit Asphalt Nachrüstung wassergebundener Decken mit Asphalt Asphaltierung Fuß- und Radwege an anbaufreien-Straßen Mängelbeseitigung Fahrbahndecken im Bestand 	ab 2019
2b	Beseitigung von Sicherheitsmängeln und Barrieren im Bestand im Radhaupt- und Ergänzungsnetz	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrssichere Einfädung von Radwegenden Beseitigung von Barrieren und Umlaufsperrern im Radverkehrsnetz Sichtbarmachung / Markierung von Radwegen Absenkung von Bordsteinkanten 	ab 2019
2c	Qualitätssicherung	<ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige Zustandsüberprüfung durch Befahrungen Management zur zeitnahen Mängelbeseitigung Radverkehrsführung bei Baustellen Regelmäßige Reinigung und Winterdienst 	ab 2019

3. Höhere Akzeptanz und höherer Stellenwert des Radverkehrs

Um das Radfahren stärker im **gesellschaftlichen Handeln** zu verankern wurden u.a. im Grüne Hauptstadt-Jahr **Pilotprojekte** gestartet. Dabei ging es um die **Integration des Radfahrens** in betriebliche Mobilität oder neue **Fahrradtypen** wie Rikschas oder Lastenräder. Eine Weiterführung solcher Projekte wäre sinnvoll.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
3	Höhere Akzeptanz und einen höherer Stellenwert des Radverkehrs	Projekte z.B. zu folgenden Themen: <ul style="list-style-type: none"> fahrradfreundliche Mobilitätskonzepte und Angebote von Unternehmen generell und z.B. im Umfeld des RS1 Ausweitung des Projektes Fahrradfreundlicher Arbeitgeber Vorbildfunktion Konzern Stadt als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber Förderung Job- und Dienstfahräder, Leasingmodelle für Arbeitnehmer Förderung neuer Fahrradtypen (z.B. Lastenrad, E-Rikscha, Pedelec) 	ab 2019

4. Steigerung der Motivation zur vermehrten Fahrradnutzung

Das Fahrrad zu nutzen ist auch eine Frage der Einstellung. Hierzu sollten die Einsatzmöglichkeiten für den Alltagsradverkehr sowie der Spaß am Radfahren und seine gesundheitlichen Vorteile betont und eine **höhere Akzeptanz** des Radfahrens gefördert werden.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
4	Steigerung der Motivation zur vermehrten Fahrradnutzung	<ul style="list-style-type: none"> Konzept zur positiven Grundeinstellung zum Radfahren Verstärkung von Mitmachaktionen (z.B. Stadtradeln) Motivationskampagnen, v.a. für Schüler und Studierende Bekanntmachen der bestehenden Angebote zum Radfahren Bewerbung neuer Angebote Vorbildfunktion von Prominenten und Führungskräften durch Fahrradnutzung im Alltagsverkehr 	ab 2019

5. Straffung der Organisation

Zur Steigerung der Effizienz ist eine **Bündelung der Verantwortung** für Radverkehr nötig.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
5	Planungs- und Umsetzungsverantwortung für den Radverkehr in einer Hand	<ul style="list-style-type: none"> • Bündelung der Interessenvertretung und Organisation im Bereich Radverkehr bei der Stadt Essen • Koordination des Vorgehens unterschiedlicher Baulastträger • 	ab 2019

6. Erweiterung der Ressourcen für den Radverkehr

Für die Steigerung des Radverkehrsanteils werden Finanzmittel und Personal benötigt.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
6	Mehr Finanzmittel, Investitionen und Personal für Ausbau und Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur sowie Management, Projektentwicklung und Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung des Bedarfes • Einrichtung ausreichender Planstellen • Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel • 	ab 2019

Empfehlungen für das weitere Vorgehen im Handlungsfeld Radverkehr

Die Verwaltung sollte die unterbreiteten **Vorschläge konkretisieren** und dazu Aufgaben- und Zeitpläne mit konkreten Budgetvorschlägen entwickeln.

Eine zentrale Aufgabe ist die Entwicklung eines **ganzheitlichen Radverkehrskonzeptes** für Essen mit Hinweisen für die Entwicklung eines **Sofortprogramms** für den Radverkehr. Je nach Vorgehen kann dies isoliert oder im Rahmen des Essener Mobilitätsplanes erfolgen. Dabei sollten **Qualitätsstandards** und die Verbesserung von Akzeptanz und **Stellenwert** des Radverkehrs berücksichtigt werden.

Zur Förderung des **Bewusstseins** für den Radverkehr und notwendiger **Organisationsveränderungen** sowie **Personal- und Finanzressourcen** sollten Vorschläge seitens der Verwaltung entwickelt werden.

Hinsichtlich **kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen** und der Verstärkung bereits **vorhandener Aktivitäten** sind folgende **Maßnahmenansätze** zu nennen:

- Für den Radverkehr wird ein **Sofortprogramm** vorgeschlagen. Hierzu soll auch ein Bauprogramm entwickelt und das Thema **Qualitätsstandards** einbezogen werden.
- Begleitend sollte eine Ausweitung des Projektes **Fahrradfreundlicher Arbeitgeber** und der **Vorbildfunktion** des Konzerns Stadt Essen, die Förderung von Job- und Dienstfahrrädern oder Leasingmodellen für Arbeitnehmer sowie die **Förderung neuer Fahrradtypen** (z.B. Lastenrad, E-Rikscha, Pedelec) verfolgt werden
- Die Motivation zum Radfahren könnte über eine Verstärkung der **Öffentlichkeitsarbeit** erhöht werden, hierzu wird auf die Aktivitäten in diesem Handlungsfeld verwiesen.

3.3 Handlungsfeld Fußverkehr

Ausgehend vom Ist-Wert von 19 % ist zur Erreichung eines Modal-Split Anteils von 25 % eine Steigerung um 112.000 tägliche Wege zu Fuß notwendig.

Der Fußverkehr ist vor allem im Bereich der **Nahmobilität** und als Baustein im **Umweltverbund** von Bedeutung und sollte aufgewertet werden. In einem Fußverkehrskonzept sollten Attraktivität und Qualität der Wege sowie die Sicherheit und Durchgängigkeit berücksichtigt werden. Die Ziele und Maßnahmenansätze ähneln den Themen im Radverkehr.

Nachfolgend werden die **Ziele und Maßnahmenansätze** für den Fußverkehr dargestellt:

1. Attraktives Fußwegenetz

Zu Fuß gehen ist attraktiv, wenn **Wegeverbindungen** gut vernetzt, schnell, durchgängig, sicher, breit genug und von guter Qualität sind. Hierzu benötigt die Stadt ein attraktives **Fußverkehrsnetz**.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
1	Vorhalten eines attraktiven Fußverkehrsnetzes	<ul style="list-style-type: none"> Analyse der Ausgangslage und der Potenziale Ermittlung und Priorisierung von Handlungsbedarfen Beschreibung notwendiger Rahmenbedingungen Umsetzung von Maßnahmen (s.1a, 1b) 	ab 2020
1a	Entwicklung eines Fußverkehrskonzeptes für Essen	<ul style="list-style-type: none"> Analyse der aktuellen Situation und Bedarfe im Stadtgebiet Beteiligung am Fußcheck Beschreibung von Qualitätsstandards Priorisierung und Umsetzung von Maßnahmen im Stadtgebiet Verbesserung des Stellenwertes der Fußgänger im Verkehrsgeschehen Durchführung eines Modellprojektes „kleinräumiges Nahmobilitätskonzept“ 	ab 2020
1b	Schaffung eines attraktiven Fußverkehrsnetzes	<ul style="list-style-type: none"> Lückenschlüsse im Fußverkehrsnetz Berücksichtigung einzelfallbezogener Regelbreiten von Gehwegen Reduzierung des Gehwegparkens durch alternative Parkplatzangebote (z.B. Quartiersgaragen) Ausbau / Mängelbeseitigung im vorhandenen Fußverkehrsnetz 	ab 2020

2. Attraktive Fußverkehrsführung

In diesem Themenkomplex geht es vor allem um die sichere und komfortable Lenkung des Fußgängerverkehrs an **Knotenpunkten** und **Querungsstellen**.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
2	Attraktive und sichere Fußverkehrsführung und Querungshilfen in Knotenpunkten	<ul style="list-style-type: none"> Planfreie Führung von Fußgänger-Hauptachsen (Brücken, Unterführungen) An LSA: ungebrochene Überwege, kurze Rotphasen, „Sofortgrün“, generelle Grünschalung ohne Anforderung durch Kontaktschalter sichere Querungsanlagen schaffen 	ab 2020

3. Qualität der Wegeoberflächen

Auch der Zustand und die Pflege der **Wegedecken** beeinflussen die Sicherheit und Möglichkeit sich störungsfrei fortzubewegen.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
3	Qualität der Wegeoberflächen	<ul style="list-style-type: none"> • Befestigung aller Fußwege • Mängelbeseitigung Wegedecken im Bestand • 	ab 2020

4. Erhöhung der Sicherheit und Durchgängigkeit/Barrierefreiheit

Die Absenkung von **Bordsteinkanten** verbessert die Durchgängigkeit und Sicherheit sowie den Komfort der Fortbewegung zu Fuß.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
4	Erhöhung der Sicherheit und Durchgängigkeit / Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreie Gestaltung von Querungsstellen • 	ab 2020

5. Sicherung der Qualität

Eine regelmäßige **Überprüfung** der Fußwege mit einer guten Führung an Baustellen und einem Management zur **Mängelbeseitigung** sorgen für einen guten Zustand der Wege.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
5	Qualitätssicherung	<ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßige Zustandsüberprüfung (städtische Mitarbeiter) • Management zur zeitnahen Mängelbeseitigung • Fußverkehrsführung an Baustellen • Überprüfung bzw. Erweiterung von Reinigung und Winterdienst • 	ab 2020

6. Erweiterung der Ressourcen für den Fußverkehr

Ressourcen für die anstehenden Aufgaben sind nicht in ausreichendem Maße vorhanden. Dies betrifft Investitionen und die Personalausstattung für Planung, Ausbau und Unterhaltung der Infrastruktur.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
6	Mehr Finanzmittel, Investitionen und Personal für Ausbau und Unterhaltung der Fußverkehrsinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung ausreichender Planstellen für Planung und Bauausführung • Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel für Planung, Bau und Unterhaltung • 	ab 2020

7. Förderung einer positiven Grundeinstellung

Auch im Fußverkehr sollte an der **Einstellung der Bevölkerung** zum „zu Fuß gehen“ gearbeitet werden. Dazu werden vor allem Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit vorgeschlagen.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
7	Förderung einer positiven Grundeinstellung zum „zu Fuß gehen“	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept zur positiven Grundeinstellung zum Zu-Fuß-Gehen • Öffentlichkeitsarbeit und Motivationskampagnen • Vorbildfunktion von Prominenten und Führungskräften • 	ab 2020

8. Informationen erweitern

Gute **analog oder digital verfügbare Informationen** unterstützen die Bereitschaft sich zu Fuß zu bewegen.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
8	Bereitstellung von Informationen für das Fußgänger-Routing	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung einer Beschilderung • Prüfung der Verknüpfung von Informationen der Stadt mit Google maps, Bing maps, Open Street oder anderen Formaten • 	ab 2020

Empfehlungen für das weitere Vorgehen im Handlungsfeld Fußverkehr

Die Verwaltung sollte die unterbreiteten **Vorschläge konkretisieren** und dabei Aufgaben- und Zeitpläne mit konkreten Budgetvorschlägen entwickeln.

Bei der Erarbeitung eines **Fußverkehrskonzeptes** sollten auch Attraktivität der Wegeführung, Qualität der Wege und die Erhöhung der Sicherheit und Durchgängigkeit berücksichtigt werden. Weiterhin ist zu klären ob das Konzept im Rahmen der Erarbeitung eines Essener Mobilitätsplanes entstehen soll.

Hinsichtlich **kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen** und der Verstärkung bereits **vorhandener Aktivitäten** sind folgende **Maßnahmenansätze** zu nennen:

- Zur Unterstützung der Erarbeitung eines Fußwegekonzeptes könnten Hinweise über ein Modellprojekt **kleinräumiges Nahmobilitätskonzept** gewonnen werden
- Die Förderung einer **positiven Grundeinstellung** zum „zu Fuß gehen“ sollte bei den Aktivitäten im Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit berücksichtigt werden
- Die Verbesserung der **Informationsbasis** für Fußgänger sollte im Rahmen des Ausbaus digitaler Informationssysteme im ÖPNV und Umweltverbund erreicht werden, z.B. im Rahmen der App-Zäpp oder anderer Angebote

3.4 Handlungsfeld Umweltverbund (vernetzte Mobilität)

Im Umweltverbund¹⁴ wird die Summe der Nutzung der Verkehrsarten ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr abgebildet. Bei einer Umsetzung der Modal-Split-Ziele bis **2035** würde das einen Anteil des **Umweltverbundes** von **75 %** ergeben.

Dieses Feld hat ein **besonderes Potenzial** den Modal-Split in Essen zu verändern, weil sich die **Vernetzung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr** in Verbindung mit Bike- und Car-Sharing-Systemen zu einer Mobilitätsalternative zum MIV entwickeln kann. Bisher übernimmt die Ruhrbahn in Zusammenarbeit mit der Stadt Aufgaben zur Stärkung und Verknüpfung der Bausteine. 2017 wurden in Essen VRR-weit die ersten Mobilstationen an ÖPNV-Verknüpfungspunkten in Betrieb genommen (Landgericht, S-Bahnhof Steele). Diese bündeln Mobilitätsangebote und ermöglichen einen einfachen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. Weitere Stationen sind geplant. Auch die Mobilitäts-App (ZÄPP) der Ruhrbahn und ÖPNV-Tickets mit integrierten Bike- und Car-Sharing-Angeboten unterstützen die multi- und intermodale Nutzung der Angebote.

Zur Erreichung der Modal-Split Ziele ist auch im Umweltverbund eine deutliche **Angebotsausweitung** erforderlich. Vor allem Bike- und Car-Sharing sowie die Verknüpfung mit dem ÖPNV benötigen eine Aufwertung. Ein **Gesamtkonzept** mit Wachstums- und Finanzierungsszenarien sollte wie im ÖPNV neue Mobilitätsangebote, die Erweiterung der Informationsbasis und eine Vereinfachung der Nutzung mit einer digitalen Verknüpfung von Angeboten, Tickets und Zugängen berücksichtigen. Eine **regionale Abstimmung** ist auch hier nötig.

Nachfolgend werden die **Ziele und Maßnahmenansätze** für den Umweltverbund dargestellt:

1. Rahmenbedingungen für den Systemausbau

Die Verantwortung für den weiteren Ausbau der vernetzten Mobilität ist klarer zu regeln. Es wird empfohlen die **Aufgabenzuordnung** in der Verwaltung zu konkretisieren und Vereinbarungen für die **Beauftragung** der Ruhrbahn zu treffen. Weiterhin sollten **Ressourcen** bereitgestellt sowie administrative und rechtliche **Rahmenbedingungen** weiterentwickelt werden.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
1	Weiterentwicklung der Strukturen und Rahmenbedingungen für den Ausbau der Multi- und Intermodalität	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung der Rollen und Verantwortlichkeiten für Konzeption, Ausbau und Steuerung der Systeme zur Multi- und Intermodalität • Bündelung von Aufgaben und Organisation • Zuweisung von Aufgaben und Ressourcen an die verantwortlichen Einheiten (bei Ruhrbahn öffentlichen Dienstleistungsauftrag beachten) • Weiterentwicklung des rechtlichen, hoheitlichen und administrativen Rahmens für Sharing-Systeme und Multi- und Intermodalität • 	ab 2019

2. Attraktives Leistungsangebot im Umweltverbund

Wichtig zur Steigerung der Fahrten im Umweltverbund ist ein **verbessertes Leistungsangebot**. Dabei sollten Schwerpunkte nach Zielgruppen, Verkehrsarten und -zwecken sowie zeitlichen und räumlichen Bedürfnissen gesetzt werden. Ein **Konzept** mit Wachstums- und Finanzierungsszenarien sollte Entscheidungen über Maßnahmen und ihre Finanzierung ermöglichen und neue Mobilitätsangebote berücksichtigen.

¹⁴ Für die Umschreibung vernetzter Mobilität werden verschiedene Begriffe benutzt. Neben „Multi- und Intermodalität“ hat sich in Essen insbesondere die Formulierung „Umweltverbund“ etabliert.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
2	Attraktives und zielgruppenorientiertes Leistungsangebot im Umweltverbund (z.B. ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, Bike-Sharing, Car-Sharing)	<ul style="list-style-type: none"> • Marktanalyse für die Zielerreichung Modal-Split: Bedürfnisse wichtiger Zielgruppen und der zeitlichen und räumlichen Nachfrageschwerpunkte für Multi- und Intermodalität • Entwicklung eines Gesamtkonzeptes mit Wachstums- und Finanzierungsszenarien für eine gezielte Ausweitung des Angebotes zur Erreichung der Modal-Split Ziele (Zielgruppen, Verkehrsarten, Zeiten und Räume) • Ausweitung des Leistungsangebotes und Bereitstellung durchgängiger Mobilitätsketten und attraktiver Verknüpfung SPNV/ÖSPV/regionaler ÖSPV • 	ab 2019 ab 2021

3. Ausweitung des Netzes und der Abstellorte

Eine hohe **Anzahl** an **Verknüpfungspunkten** und eine gute **räumliche Dichte** von Stationen fördern die Attraktivität vernetzter Mobilität. Das Stationsnetz für Bike- und Car-Sharing ist in Essen deutlich ausbaufähig. Die Verknüpfung besiedelter Bereiche mit gut frequentierten, zentralen Orten und dem ÖPNV sollte hier besonders im Fokus stehen.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
3	Ausweitung des Stationsnetzes und der Abstellorte für Sharing-Systeme und der ÖPNV-Verknüpfung	<ul style="list-style-type: none"> • Bau weiterer Mobilstationen oder anderer Formate zur Koppelung von Standorten für eine multi- und intermodale Nutzung von Verkehrsmitteln • Erweiterung von Einzelstandorten für Bike- und Car-Sharing • Erweiterung von B&R und weiteren Fahrradabstellmöglichkeiten sowie von P&R-Systemen • Eingehen von Partnerschaften zur Ausweitung von Standorten (z.B. Wohnungsbaugesellschaften, Unternehmen, Verwaltungen) • 	ab 2020

4. Durchgängige Ticketformate und einfache Vertriebs- und Zugangssysteme

Die Nutzung vernetzter Mobilität soll **einfacher werden**. Sowohl bei der Ticketverfügbarkeit und -durchgängigkeit, beim Bedienungskomfort als auch bei den Abrechnungssystemen besteht Entwicklungsbedarf. Besonders die **Digitalisierung** eröffnet hier neue Möglichkeiten.

Verantwortung: Stadt Essen mit VRR

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
4	Durchgängige Ticketformate und einfache Vertriebs- und Zugangssysteme (analog und digital)	<ul style="list-style-type: none"> • Vereinfachung und Ausweitung der Zugänge zu Angeboten • Stärkere Verknüpfung von Angebots-elementen in Ticketangeboten • Weiterentwicklung der Abrechnungssysteme • 	ab 2020

5. Hoher Bekanntheitsgrad des Systems und seiner Möglichkeiten

Vielen potenziellen Nutzern vernetzter Mobilität sind Angebote, Zugangsmöglichkeiten und Nutzungsvorteile der **Systeme nicht ausreichend bekannt**. Mögliche Kunden sollten durch Öffentlichkeitsarbeit und Marketing, Beratungsangebote oder eine auffällige Platzierung der Angebote angesprochen werden.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
5	Hoher Bekanntheitsgrad des Systems, der Nutzungsmöglichkeiten und der Angebote	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Öffentlichkeits-, Marketing- und Beratungsaktivitäten • Auffälligere Platzierung der Angebote im öffentlichen Raum • Ausweitung von Testangeboten • 	ab 2020

6. Digitale Verknüpfung und Bereitstellung von Informationen

Von der Digitalisierung kann besonders vernetzte Mobilität profitieren. Hier geht es um **Echtzeit-Informationen** zur räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit von Angeboten und um die schnelle Ermittlung der **besten Mobilitätslösung**. Idealerweise mit einer durchgängigen Mobilitätskette ermittelt auf einer leistungsfähigen **Mobilitätsplattform**.

Verantwortung: Ruhrbahn

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
6	Digitale Verknüpfung und Bereitstellung von Informationen	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung von Echtzeitinformationen mit Routing und Verfügbarkeit der Angebote (Ruhrbahn App) • Konzeption und Aufbau einer gemeinsamen Mobilitätsplattform der Ruhrbahn und der Stadt Essen • ... 	ab 2020

7. Mehr Investitionen und Finanzmittel für den Ausbau des Umweltverbundes

Die Bereitstellung vernetzter Mobilität befindet sich in Essen in einem Aufbaustadium. Für eine Ausweitung der Angebote werden **Personal-** und **Finanzmittel** benötigt.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
7	Mehr Investitionen und Finanzmittel für den Ausbau des Umweltverbundes	<ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung des Finanzierungsbedarfes für die Umsetzung der Maßnahmen zur Zielerreichung des Modal-Split • Ausweitung öffentlicher Zuschüsse (Stadt, Land und Bund) • Bereitstellung von Finanz- und Investitionsmitteln durch Mobilitätsdienstleister/Systempartner • Erweiterung der Finanzierungsbasis, z.B. durch Beiträge Bürgerschaft, Unternehmen/ Profiteure, Firmentickets (Vorbild Stadt Essen) • 	ab 2019 ab 2020

Empfehlungen für das weitere Vorgehen im Handlungsfeld Umweltverbund

Die Verwaltung sollte die unterbreiteten **Vorschläge** gemeinsam mit der Ruhrbahn **konkretisieren** und bei Bedarf mit dem VRR und RVR abstimmen. Dabei sollten auch Aufgaben- und Zeitpläne mit konkreten Budgetvorschlägen entwickelt werden.

Die Rahmenbedingungen für den **Systemausbau** sind ebenso zu klären wie die Bereitstellung der benötigten **Ressourcen**.

Eine zentrale Aufgabe ist die Entwicklung von **Wachstums- und Finanzierungsszenarien**, in denen auch die **Ausweitung** des **Systems**, die **Vereinfachung** der **Nutzung** und die **Erweiterung** der **Informationsbasis** berücksichtigt werden.

Es wird - wie bereits im ÖPNV - empfohlen, **Kernkompetenzen und Aufgaben** der Stadt, der Ruhrbahn, des VRR und RVR zu konkretisieren und dabei auch Vorgehensweisen zu o.g. Themen abzustimmen.

Hinsichtlich **kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen** und der Verstärkung bereits **vorhandener Aktivitäten** sind folgende **Maßnahmenansätze** zu nennen:

- Zum Ausbau des **Netzes** sollte der Bau weiterer Mobilstationen oder ähnlicher Formate forciert werden - auch über die bereits von der Ruhrbahn geplanten Stationen hinaus. Auch die Erweiterung von Einzelstandorten für Bike- und Car-Sharing, B&R und weiteren Fahrradabstellmöglichkeiten sowie von P&R-Systemen sollten verfolgt werden

- Der kurzfristige Ausbau von **Mobilstationen** oder kleineren **Mobilpunkten** könnte durch eine Kooperation mit dem Allbau gefördert werden. Der Allbau betreut etwa 18.000 Wohneinheiten mit ca. 30.000 - 40.000 Mietern in Essen. Aktuell hat der Allbau bereits 2 Car-Sharing-Points in Huttrop und Kray in Betrieb genommen, die von stadtmobil betrieben werden. Weitere sollen folgen (z.B. Cranachhöfe in Holsterhausen). Hier wäre zu prüfen, ob weitere Mobilitätsangebote für die Mieter, auch in Kooperation mit Ruhrbahn oder Bike-Sharing-Anbietern bereitgestellt werden könnten.
- Bezüglich der Bereitstellung **durchgängiger Ticketformate** und vereinfachter **Vertriebs-**, Zugangs- und **Abrechnungssysteme** wird auf die Maßnahmenansätze im ÖPNV verwiesen
- Eine Verbesserung des **Bekanntheitsgrades** der Angebote sollte über die Handlungsfelder Öffentlichkeitsarbeit und Marketing/Vertrieb verfolgt werden
- Die Weiterentwicklung von **Echtzeitinformationen** und der Mobilitätsplattform sollte in Verbindung mit der diesbezüglichen Aktivität im ÖPNV erfolgen

3.5 Handlungsfeld MIV

Im Vergleich mit den Ist-Werten 2019 ist zur Erreichung der Modal-Split Ziele eine **Reduzierung des MIV** um ca. 55 % erforderlich, dies entspricht etwa 566.000 täglichen Fahrten.

Wie beschrieben liegt der **Fokus** für die Zielerreichung zunächst auf der **Erweiterung von Angeboten** im ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und Umweltverbund. Erst danach sollen - falls noch notwendig - deutlichere Einschränkungen im MIV eingeleitet werden. Bedarf und Umfang weitergehender Eingriffe sollten durch regelmäßige Verkehrserhebungen festgestellt werden. Auf dieser Basis wird ein **stufenweises Vorgehen** im MIV vorgeschlagen.

Stufe 1 („Pull“)

Für die Erweiterung der Angebote für den ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und Umweltverbund werden **moderate Einschränkungen** für den MIV akzeptiert. Beispiele sind vertragliche Verkehrsverlagerungen auf Hauptstraßen, Umweg-Fahrten und Verkehrsbeschränkungen in Quartieren zur Schaffung von Radfahrstreifen (z.B. Kaulbachstraße, Frankenstraße, Wittenbergstraße), Fahrradstraßen, Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV, Buskaps oder Parkbeschränkungen (z.B. Verteuerung öffentlicher Stellplätze, Umwandlung von PKW-Stellplätzen in Rad-Stellplätze).

Stufe 2 (Stärkung der Umweltnetze) („Push“)

Zur Erreichung der Modal-Split Ziele werden ergänzend zum Vorgehen in Stufe 1 **Restriktionen** im Netz des MIV zugunsten der Hauptnetze des Umweltverbundes umgesetzt, z.B. durch die konsequente Einrichtung von Umweltspuren¹⁵, Busspuren und Radverkehrsanlagen oder Bevorrechtigungen an Knoten. Zusätzlich erfolgen weitere Veränderungen der Rahmenbedingungen z.B. durch Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung¹⁶. Dadurch wird der Vorrang des MIV in Abschnitten mit Flächenkonkurrenzen mit den Hauptnetzen des Radverkehrs und ÖPNV deutlich eingeschränkt.

Stufe 3 (25 % Szenario) („Push+“)

In dieser Stufe werden weitreichende Restriktionen für den MIV umgesetzt (z.B. City Maut, starke Anhebung der Parkgebühren und restriktives Vorgehen gegen Falschparken, pauschale Reduzierung von Verkehrs- und Parkflächen zu Lasten des MIV).

Empfehlungen für das weitere Vorgehen im MIV

Die Entscheidung über die **Ausgestaltung** und **Realisierung** der o.g. Stufen sollte im Zusammenhang mit der Erarbeitung des **Essener Mobilitätsplanes** und der **Entwicklung des Modal-Split** durch die Maßnahmen in den Handlungsfeldern ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und vernetzte Mobilität getroffen werden. Dabei sollten Zeithorizonte definiert und Maßnahmen konkretisiert werden. Vor dem Wechsel der Stufen ist periodisch (z.B. alle 5 Jahre) eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durchzuführen. Weiterhin wird empfohlen neue Mobilitätsangebote im MIV (z.B. Mitnahmedienste, autonomes Fahren) auf Relevanz für den Modal-Split zu beleuchten.

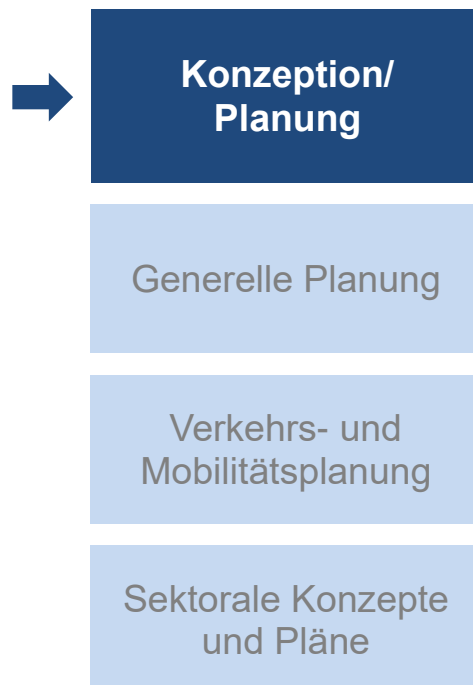
Für Maßnahmen im MIV wird auf die Bedeutung einer **regionalen Abstimmung** hingewiesen. Besonders in Stufe 3 könnte ein lokales Vorgehen in Essen auch zu Verlagerungseffekten in umliegende Städte führen.

¹⁵ Die probeweise Einrichtung einer Umweltspur wurde kürzlich im Projekt Modellstadt Essen geprüft

¹⁶ Prüfungen zur Veränderung des Parkraummanagements erfolgen u.a. im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes

4. Ergebnisse zur Themengruppe Konzeption/Planung

Ergebnisse zur Themengruppe



4. Ergebnisse zur Themengruppe Konzeption/Planung

Ausgangslage

In dieser Themengruppe werden die **landes-, regional- und stadtplanerischen** sowie **konzeptionellen Rahmenbedingungen** für Mobilität gestaltet. Die Spielräume dafür beziehen sich in Essen und dem Ruhrgebiet in erster Linie auf Veränderungen im Bestand. Kurzfristige Wirkungen können deshalb vor allem mit beispielhaften Pilotprojekten oder räumlich begrenzten Projekten, z.B. in der Stadtentwicklung erzielt werden.

Handlungsfelder werden nach inhaltlichen Schwerpunkten wie folgt abgegrenzt:

- Generelle Planung
- Verkehrs- und Mobilitätsplanung
- sektorale Konzepte, Planwerke oder Maßnahmenprogramme

Oberziele Konzeption/Planung

1. Die Umsetzung der Modal-Split Ziele wird durch eine langfristige, strategisch ausgerichtete und ganzheitliche Herangehensweise erreicht. Dazu sollten Mobilitätsbelange und nachhaltige Mobilitätsaspekte in der Konzeption und Planung eine höhere Bedeutung erhalten. Dazu gehört auch die Philosophie einer Stadt und Region der kurzen Wege.
2. Mittel- bis langfristige Ziele und Strategien für die Mobilität in Essen setzen auch einen Rahmen für Stadtentwicklung und -planung, Verkehrsentwicklung und -planung, Mobilitätskonzepte sowie den Städtebau. Ziele, Vorgehensweisen und Prioritäten berücksichtigen die Dynamik neuer Angebote auf dem Mobilitätsmarkt.
3. Eine Stärkung und Vernetzung kommunaler und regionaler Handlungsfelder verbessert Rahmenbedingungen für die Erreichung der Modal-Split Ziele.
4. Eine Grundlage dafür ist ein gesamtstädtisches Konzept für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Essen („Essener Mobilitätsplan“) welches durch eine regionale Komponente ergänzt werden sollte.
5. Eine umsetzungsorientierte Vorgehensweise behält auch kurzfristig wirksame lokale Einzelmaßnahmen oder Pilotprojekte mit Signalwirkung im Fokus.
6. Die Schaffung neuer oder die Erweiterung vorhandener Angebote geht der Umsetzung von Restriktionen für den MIV idealerweise voraus. Anreize und die Veränderung von Rahmenbedingungen dafür sowie regulative und hoheitliche Maßnahmen werden auch über die Konzeption und Planung umgesetzt.
7. Veränderungen werden in Abstimmung mit den relevanten Ebenen der Stadtpolitik und -gesellschaft sowie mit (über)regionalen Akteuren umgesetzt.
8. Die Ressourcen auf der administrativen Ebene ermöglichen die erfolgreiche Bewältigung der anstehenden Aufgaben.
9. Das Vorgehen der Verwaltung und ihrer Partner wird durch zeitnahe politische Entscheidungen unterstützt.

4.1 Handlungsfeld Generelle Planung

Dieses Handlungsfeld mit der **Landes-, Regional- und Stadtplanung** ist die Basis planerischer und regulierender Aktivitäten für die räumliche Entwicklung der Stadt und Region. Hier werden Rahmenbedingungen für den Bedarf an Mobilität und dessen Erfüllung gestaltet.

In der **generellen Planung** sollten die für die Verkehrsarten definierten Ziele im Rahmen transparenter Verfahren berücksichtigt werden. Die größten Potenziale für nachhaltige Veränderungen werden bei Projekten der **Stadtentwicklung** gesehen. Hier sollten Instrumente im Hinblick auf ihre besondere Eignung weiter entwickelt werden. Weiterhin ist auch hier eine **regionale Abstimmung** von Aktivitäten mit dem RVR, dem VRR und dem Land notwendig.

Nachfolgend werden die **Ziele und Maßnahmenansätze** für die Generelle Planung dargestellt:

1. Ziele und Strategien für Mobilität sind zentraler Bestandteil genereller Planung

Um **Ziele und Strategien für Mobilität** in der generellen Planung berücksichtigen zu können müssen sie vorhanden, aussagekräftig und messbar sein. Bei der **Bearbeitung und Gewichtung planerischer Aspekte** sollte das Thema Mobilität in einer Form berücksichtigt werden, die die Zielerreichung des Modal-Split unterstützt.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
1	Ziele und Strategien für Mobilität sind zentraler Bestandteil genereller Planung	<ul style="list-style-type: none"> • Darstellung verbindlicher Ziele und Strategien für Mobilität in Essen • Einbindung der Ziele in die strategische Flächensuche und Priorisierung der Flächenauswahl in der informellen Planung (z.B. bei Wohnbauflächen) • Überprüfung der Gewichtung von Belangen in der generellen Planung • Entscheidungen zu Mobilitätsaspekten werden nach Kosten-/Nutzeffekten, öffentlichen Interessen und nach dem Beitrag für die Zielerreichung des Modal-Split getroffen • Entwicklung transparenter Verfahren • 	ab 2019

2. Stadtplanung fördert die Erweiterung vorhandener oder neuer Angebote für nachhaltige Verkehrsarten

Bei **größeren Einzelvorhaben** der **Stadtentwicklung und -planung** werden vermehrt vorhandene und neue Instrumente eingesetzt, die zu verbindlichen Regelungen zugunsten nachhaltiger Mobilitätsaspekte führen (z.B. in der Bauleitplanung oder durch städtebauliche Verträge mit Investoren). Diese Instrumente sollen in Zukunft intensiver genutzt und dabei auch die inhaltlichen Ziele zur Förderung nachhaltiger Verkehrsarten stärker verfolgt werden.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
2	Die Stadtplanung fördert die Erweiterung vorhandener oder neuer Angebote für nachhaltige Verkehrsarten (z.B. bei Großprojekten)	<ul style="list-style-type: none"> • generelle Berücksichtigung des Themas Mobilität bei Abschluss städtebaulicher Verträge mit Investoren • Förderung nachhaltiger Mobilität im Rahmen von Projekten der Stadtentwicklung und bei der Erarbeitung von Master- oder Rahmenplänen und im Rahmen der Bauleitplanung • Verknüpfung von Bau- und Wohngebieten mit Trassenelementen • Durchführung kurzfristig wirksamer Einzelmaßnahmen oder Pilotprojekte mit Signalwirkung (z.B. Quartiersentwicklung, Trassenprojekte) • 	ab 2019

3. Vernetzte kommunale und regionale Aktivitäten schaffen die planerischen Rahmenbedingungen für die regionale Neuausrichtung der Mobilität

Die **Aktivitäten der Stadt Essen** sollten mit denen der Nachbarstädte und den Vorgehensweisen im **Ruhrgebiet** und in Nordrhein-Westfalen **kompatibel** sein. Hier liegt eine wesentliche Aufgabe für den RVR, den VRR und das Land NRW Perspektiven zu verbinden.

Verantwortung: RVR, VRR und Land NRW

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
3	Vernetzte kommunale und regionale Aktivitäten schaffen die planerischen Rahmenbedingungen für die regionale Neuausrichtung der Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der regionalen Komponente im Regionalplan Ruhr und regionalen Mobilitätskonzepten • Nahverkehrsplan des VRR • 	ab 2019

4. Die Ressourcen auf der planerischen Ebene ermöglichen die erfolgreiche Bewältigung der Aufgaben

Zur Umsetzung der oben genannten Ziele sollen entsprechende **Handlungsbedarfe** im personellen Bereich ermittelt werden.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
4	Die Ressourcen auf der planerischen Ebene ermöglichen die erfolgreiche Bewältigung der Aufgaben	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen zur Personalentwicklung sind noch zu benennen • 	ab 2019

Empfehlungen für das weitere Vorgehen im Handlungsfeld Generelle Planung

Die Verwaltung sollte die unterbreiteten **Vorschläge konkretisieren** und dabei auch Aufgaben- und Zeitpläne ggf. mit konkreten Budgetvorschlägen entwickeln.

Um Ziele und Strategien für **Mobilität in der generellen Planung** zu verankern, sollen sie in Phase 3 der Neuausrichtung verbindlich abgestimmt werden. Für die Übernahme in die generelle Planung sollten transparente Verfahren entwickelt werden.

Der Förderung nachhaltiger **Mobilität im Rahmen der Stadtplanung** kommt ein besonderer Stellenwert zu. Besonders städtebauliche Entwicklungsprojekte sind geeignet, nachhaltige Mobilität im planerischen Handeln zu fördern. Hierzu sollten Instrumente auf ihre Wirkung überprüft und ggf. neue Vorgehensweisen entwickelt werden.

Bezüglich **regionaler Aspekte der generellen Planung** sollten Gespräche mit dem Land, dem RVR und dem VRR geführt werden, um Maßnahmen zu verzahnen. Dabei sollten Aktivitäten der Verkehrs- und Mobilitätsplanung berücksichtigt werden.

Hinsichtlich **kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen** und der Verstärkung bereits **vorhandener Aktivitäten** sind folgende **Maßnahmenansätze** zu nennen:

- Die Überprüfung und ggf. Anpassung der Gewichtung von **Mobilitätsaspekten** in der **generellen Planung** könnte ihren Stellenwert in der Planung kurzfristig erhöhen
- Gleiches gilt für die Förderung nachhaltiger Mobilität im Rahmen der **Stadtentwicklung** und der **informellen Planung**

4.2 Handlungsfeld Verkehrs- und Mobilitätsplanung

Verkehrsentwicklung sowie **Verkehrs-** und **Mobilitätsplanung** prägen die Mobilitätskultur der Stadt und gestalten Angebote für die Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen.

Die Erarbeitung eines gesamtstädtischen und ganzheitlichen **Essener Mobilitätsplans** wird als zentrale Maßnahme der **Verkehrs- und Mobilitätsplanung** gesehen. Dies sollte unterstützt werden durch eine regionale Verknüpfung und - auch kurzfristig zu entwickelnde - Konzepte für Teilräume sowie Verkehrszwecke und Zielgruppen.

Nachfolgend werden die **Ziele und Maßnahmenansätze** für die Verkehrs- und Mobilitätsplanung dargestellt:

1. Die Neuausrichtung der Mobilität in Essen wird auf Basis eines ganzheitlichen gesamtstädtischen Konzeptes umgesetzt

Die Entwicklung eines **ganzheitlichen gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes** ist für die Phase 3 der Neuausrichtung vorgesehen und sollte bis 2022 erfolgt sein. Bei der Entwicklung des Konzeptes sollten auch Prognosen zu Auswirkungen der Entwicklung neuer Angebote auf die etablierten Systeme im Bereich Mobilität erarbeitet werden.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
1	Die Neuausrichtung der Mobilität in Essen wird auf Basis eines ganzheitlichen gesamtstädtischen Konzeptes umgesetzt	<ul style="list-style-type: none"> • Essener Mobilitätsplan als zentrale Maßnahme zur Verkehrswende • 	ab 2019

2. Maßnahmen in Essen werden durch ein regionales Mobilitätskonzept unterstützt

Für die Neuausrichtung ist eine **regionale Verknüpfung** zur Berücksichtigung von **Pendlerbeziehungen** und weiteren **städteübergreifenden Themen** notwendig. Diese sollte vor allem eine Entwicklung regionaler Lösungen beinhalten. Der RVR erarbeitet aktuell ein regionales Mobilitätsentwicklungskonzept.

Verantwortung: Regionalverband Ruhrgebiet und VRR

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
2	Maßnahmen in Essen werden durch ein regionales Mobilitätskonzept unterstützt	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung gemeinsamer Leitlinien für Mobilität in einem regionalen Mobilitätsplan • Erarbeitung regionaler Lösungen • 	ab 2019

3. Spezielle Verkehrs- und Mobilitätskonzepte fördern nachhaltige Mobilität in ausgewählten Teilräumen in Essen

Insbesondere für Räume der Stadt die **dicht besiedelt** sind oder eine **hohe Intensität** an Mobilität aufweisen bietet sich die Erarbeitung von **Teilkonzepten** an, die ggf. auch im Vorfeld oder begleitend zur Entwicklung eines gesamtstädtischen Mobilitätsplanes erstellt werden. Damit könnten z.B. der kurzfristige Ausbau des Radverkehrs oder des Umweltverbundes durch Maßnahmen gefördert werden, die auf **räumliche Besonderheiten und Bedürfnisse** der Nutzer zugeschnitten sind.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
3	Spezielle Verkehrs- und Mobilitätskonzepte fördern nachhaltige Mobilität in ausgewählten Teilräumen	<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung von Mobilitätskonzepten für Teilräume und Quartiere in Essen (aktuell z.B. im Rahmen von Essen 51, Freiheit Emscher, Flughafen E-MH) 	ab 2019

4. Mobilitätskonzepte orientieren sich an Verkehrszwecken und Zielgruppen

Unterschiedliche Verkehrszwecke (z.B. Freizeit- oder Wirtschaftsverkehr) benötigen ebenso wie verschiedene Zielgruppen (z.B. Unternehmen, Studenten, Senioren) auf sie **zugeschnittene Mobilitätsangebote**. Diese können begleitend zur Erarbeitung des Essener Mobilitätskonzeptes entwickelt und umgesetzt werden. Im Bereich betrieblicher Mobilitätskonzepte sollten die Stadt Essen und ihre Konzerngesellschaften als Vorbild für andere Unternehmen und Arbeitgeber in Essen agieren. Die Stadtverwaltung und die Ruhrbahn haben sich dieses Themas bereits angenommen. Die Ruhrbahn hat eine Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber bereits 2018, die Stadt Essen für den Standort Rathaus im April 2019 erreicht.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
4	Mobilitätskonzepte orientieren sich an Verkehrszwecken und Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätskonzepte für Verkehrszwecke (z.B. Berufsverkehr, Freizeitverkehr, Wirtschafts-/Güterverkehr) Mobilitätskonzepte für Zielgruppen (z.B. Unternehmen, Pendler, Schüler/Jugendliche/Kinder, Senioren) Betriebliches Mobilitätskonzept für die Stadtverwaltung und die Konzernunternehmen (Vorbildfunktion) 	ab 2019

Empfehlungen für das weitere Vorgehen im Handlungsfeld Verkehrs- und Mobilitätsplanung

Die Verwaltung sollte die unterbreiteten **Vorschläge konkretisieren** und dabei auch Aufgaben- und Zeitpläne mit konkreten Budgetvorschlägen entwickeln.

Zur Erarbeitung eines **Essener Mobilitätsplanes** die in Phase 3 der Neuausrichtung vorgesehen ist, wird ein Prüfauftrag in die politische Beschlussempfehlung aufgenommen.

Das Vorgehen zur Abstimmung bzw. Unterstützung der Entwicklung **regionaler Mobilitätskonzepte** sollte möglichst mit der Abstimmung regionaler Themen in der generellen Planung verbunden werden. Dabei ist zu beachten, dass der RVR aktuell an einem regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept arbeitet.

Hinsichtlich **kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen** und der Verstärkung bereits **vorhandener Aktivitäten** sind folgende **Maßnahmenansätze** zu nennen:

- Die Erarbeitung **räumlicher Teilkonzepte** könnte z.B. für Gebiete mit hohen Veränderungspotenzialen erfolgen. Dazu könnte ein Pilotprojekt durchgeführt werden, aus dem sich Erkenntnisse für weitere Konzepte ergeben.
- Zur Erarbeitung von Konzepten für Verkehrszwecke und Zielgruppen sollten Federführung und Koordination geklärt werden. Finanzielle Anreize könnten eine dezentrale Erarbeitung von Konzepten z.B. durch Unternehmen unterstützen (betriebliche Mobilitätskonzepte oder Logistikkonzepte).

4.3 Handlungsfeld Sektorale Konzepte und Pläne

Auch in **sektoralen Konzepten, Planwerken oder Maßnahmenprogrammen** werden Mobilitätsthemen abgebildet bzw. gestaltet. Dabei ist die verbindliche Aufnahme von **Zielen** in rechtlich bindende Pläne relevant (z.B. Nahverkehrsplan, Luftreinhalteplan). Die Erarbeitung sektoraler Konzepte oder Pläne kann ebenfalls **Beiträge** für nachhaltige Mobilität leisten.

Maßnahmen des **Masterplans Verkehr** und des Programms **Modellstadt Essen** sollten auf Wirkungen für den Modal-Split bewertet und im **Mobilitätsplan** zusammengeführt werden.

Nachfolgend werden die **Ziele und Maßnahmenansätze** für sektorale Konzepte und Pläne dargestellt:

1. Die Ziele der Verkehrswende werden in sektoralen Plänen und Konzepten verbindlich abgebildet

Unterstützend zu Aktivitäten in anderen Handlungsfeldern sollen die erarbeiteten Ziele und Maßnahmen der Neuausrichtung in **rechtlich verbindlichen Plänen** abgebildet werden. Weiterhin sind z.B. im Bereich des **Klima- und Umweltschutzes** oder der **Grünflächenplanung** weitere Ziele und Maßnahmen der Stadt Essen formuliert worden. Auch hier sollte die Neuausrichtung der Mobilität dokumentiert werden.

Verantwortung: Stadt Essen und weitere Akteure (z.B. VRR für SPNV)

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
1	Die Ziele der Verkehrswende werden in sektoralen Plänen und Konzepten verbindlich abgebildet	<ul style="list-style-type: none"> Abbildung der Ziele in rechtlich verpflichtenden Plänen (Nahverkehrsplan, Luftreinhalteplan, Lärminderungsplan) Abbildung der Ziele in freiwilligen Plänen und Konzepten (z.B. zum Klima- oder Immissionsschutz, Umweltprogramme, in der Grünflächenplanung) 	ab 2019

2. Sektorale Pläne und Konzepte leisten Beiträge für eine nachhaltige Mobilität

Bei der Erarbeitung der o.g. Pläne und Konzepte können sich durch **Kooperationen** und **Know-how-Transfer** weitere Beiträge für eine nachhaltige Mobilität in Essen ergeben.

Verantwortung: Stadt Essen und weitere Akteure (z.B. VRR für SPNV)

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
2	Sektorale Pläne und Konzepte leisten Beiträge für nachhaltige Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitung von Beiträgen in rechtlich verpflichtenden Plänen (s.o.) Erarbeitung von Beiträgen in freiwilligen Plänen und Konzepten (s.o.) 	ab 2019

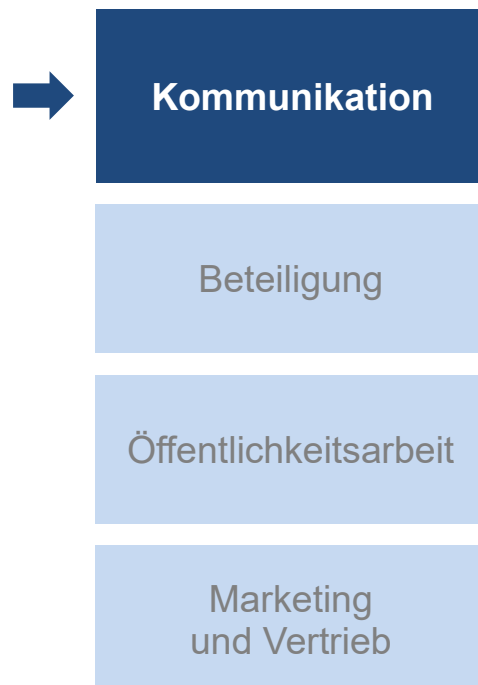
Empfehlungen für das weitere Vorgehen im Handlungsfeld Sektorale Konzepte und Pläne

Die Verwaltung sollte die unterbreiteten **Vorschläge konkretisieren** und dabei vor allem rechtlich bindende Pläne mit vorrangiger Priorität bearbeiten.

In der weiteren Bearbeitung des **Masterplans Verkehr** und des Maßnahmenprogrammes **Modellstadt Essen** sowie in der **Luftreinhalteplanung** sollten Maßnahmen - sofern nicht bereits erfolgt - auch auf ihre Wirkungen für den Modal-Split betrachtet werden. Weiterhin wird empfohlen eine **Zusammenführung** und Steuerung der Aktivitäten unter dem Dach des **Essener Mobilitätsplanes** vorzunehmen.

5. Ergebnisse zur Themengruppe Kommunikation

Ergebnisse zur Themengruppe



5. Ergebnisse zur Themengruppe Kommunikation

Ausgangslage

Für eine Verkehrswende in Essen ist noch Basisarbeit in Verwaltung und Politik, bei Interessengruppen in der Stadt und in der Bevölkerung zu leisten. Dabei geht es darum, eine **Bewusstseinsveränderung** zu erreichen, wesentliche Akteure der Stadtgesellschaft für eine **Unterstützung** der Verkehrswende zu gewinnen, Know-how einzubinden und die Bereitschaft der Verkehrsteilnehmer zur Änderung ihres **Mobilitätsverhaltens** zu fördern.

Um die Verkehrswende auf eine breite Basis zu stellen ist deshalb vor allem die **Beteiligung** von **Akteuren und Interessengruppen** erforderlich. Neben der Wirtschaftsförderung, Unternehmensverbänden, der Universität Duisburg/Essen, Fahrradverbänden und weiteren Initiativen sind auch der Einzelhandelsverband und die Industrie- und Handelskammer sowie die Kreishandwerkerschaft wichtige Kooperationspartner bei der Ausgestaltung von Mobilitätslösungen. Mobilitätsdienstleister wie Ruhrbahn und VRR, die Administration der Bezirksregierung, des Landes NRW, des Bundes und ggf. der Europäischen Union sowie der RVR sollten ebenfalls Partner der Neuausrichtung sein. Der Beteiligungsprozess sollte auch ein Format abbilden um Bürgerinnen und Bürger als Nutzer von Mobilitätsangeboten einzubeziehen.

Im Bereich **Marketing und Vertrieb** werden Potenziale für eine Ausweitung und Fokussierung der Aktivitäten auf potenzielle Kunden nachhaltiger Mobilitätsangebote gesehen.

Oberziele Kommunikation

1. Zur Umsetzung der Verkehrswende in Essen wird ein möglichst weitgehender gesellschaftlicher Konsens erzielt.
2. Eine aufklärende und positive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit schaffen die Grundlage für das Gelingen der Verkehrswende
3. Marketing und Vertrieb nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen fördern die Erreichung der Modal-Split Ziele

5.1 Handlungsfeld Beteiligung

Hier ist vor allem der **Beteiligungsprozess** zur Erarbeitung eines Essener Mobilitätskonzeptes relevant. Der Prozess richtet sich an lokale und regionale Know-how-Träger, Interessengruppen in der Stadt und an die Bürgerinnen und Bürger als Nutzer von Mobilitätsangeboten.

Nachfolgend werden die **Ziele und Maßnahmenansätze** für Beteiligung dargestellt:

1. Gesellschaftlicher Konsens zur Neuausrichtung der Mobilität in Essen

Zunächst sollte der Bedarf einer Mitwirkung potenzieller Akteure definiert und auf dieser Grundlage ein Beteiligungskonzept entwickelt und umgesetzt werden.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
1	Gesellschaftlicher Konsens zur Neuausrichtung der Mobilität in Essen	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung eines Beteiligungskonzeptes zur Einbindung relevanter Akteure und der Essener Bürger • sukzessive Umsetzung • 	ab 2019

2. Einbindung von Fach-Know-how für die Verkehrswende in Essen

Hier geht es um die primäre **Einbindung von Partnern**, die nicht nur ihre Interessen, sondern auch Beiträge und Unterstützungsleistungen für die Neuausrichtung beisteuern können.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
2	Einbindung von Fach-Know-how für die Verkehrswende in Essen	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung von Rollen und Aufgaben relevanter Akteure • Entwicklung eines Rahmens für die gemeinsame Bearbeitung von Themen (z.B. Bildung eines Fachbeirates) • gemeinsame Bearbeitung von Themen / Projekten der Verkehrswende • 	ab 2019

3. Abstimmung regionaler Themen und Einbindung von regionalem Know-how

Gleiches gilt für dieses Ziel, hier liegt der Schwerpunkt auf der **regionalen Komponente**. Akteure wären Partner insbesondere das Land NRW, der VRR, der RVR und Nachbarstädte.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
3	Abstimmung regionaler Themen und Einbindung von regionalem Know-how für die Verkehrswende in Essen	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung von Aufgaben relevanter Akteure (Nachbarstädte und Region) • Entwicklung eines Rahmens für die bilaterale und regionale Bearbeitung von Themen (z.B. analog Lenkungsreis Städte-Region-Ruhr 2030) • ggf. Start mit einem Pilotprojekt • gemeinsame Bearbeitung von Themen und Projekten • 	ab 2019

Empfehlungen für das weitere Vorgehen im Handlungsfeld Beteiligung

Die Verwaltung sollte **kurzfristig** einen **Vorschlag** für den **Beteiligungsprozess** und die **Einbindung von Know-how** aus Essen und der Region entwickeln. Hierzu wird auch auf die Hinweise in der Themengruppe Rahmenbedingungen verwiesen.

5.2 Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit

Zur Veränderung des **Bewusstseins** und des **Mobilitätsverhaltens** ist eine begleitende und aufklärende Öffentlichkeits- und Pressearbeit mit Kampagnen und öffentlichen Aktionen zur Verkehrsmittelwahl notwendig. Diese hat z.B. im Grüne Hauptstadt Jahr Wirkung bezüglich der öffentlichen Aufmerksamkeit und des Nutzerverhaltens gezeigt. Hier ergaben sich z.B. positive Effekte in der Nutzung von Bike- und Car-Sharing Systemen.

Nachfolgend werden die **Ziele und Maßnahmenansätze** für Öffentlichkeitsarbeit im Einzelnen dargestellt:

1. Das Bewusstsein und die Aufmerksamkeit für den Umstieg auf nachhaltige Mobilität ist stark ausgeprägt

Es wird eine Ausweitung der **Öffentlichkeitsarbeit** vorgeschlagen, mit dem Ziel positive Signale für die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote zu senden. Aufgrund ihrer Kompetenzen in diesem Handlungsfeld sollte dies gemeinsam mit der Ruhrbahn erfolgen.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
1	Das Bewusstsein und die Aufmerksamkeit für den Umstieg auf nachhaltige Mobilität ist stark ausgeprägt	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung von Konzepten zur öffentlichkeitswirksamen Begleitung der Aktivitäten im Bereich Mobilität • Durchführung von Kampagnen und Aktionen zu nachhaltigen Angeboten • Nutzung der Kontakte zu Ministerien, Stiftungen, Initiativen, Verbänden und anderen Akteuren zur Unterstützung von Aktionen • 	ab 2019

2. Die Presse begleitet die Verkehrswende positiv

Auch im Bereich der **Pressearbeit** sollten Aktivitäten begleitend ausgeweitet werden.

Verantwortung: Stadt Essen

Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
2	Die Presse begleitet die Verkehrswende positiv	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung der Pressearbeit zur Begleitung der Neuausrichtung • 	ab 2019

Empfehlungen für das weitere Vorgehen im Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit

Die Verwaltung sollte die **Vorschläge** konkretisieren und ein **Sofortprogramm** mit Aufgaben- und Zeitplänen sowie Budgetvorschlägen entwickeln. Dabei sollten auch die Ziele zum Rad- und Fußverkehr sowie Umweltverbund beachtet werden. Weiterhin sollte dieses Handlungsfeld auch Thema im Essener Mobilitätsplan sein.

5.3 Handlungsfeld Marketing und Vertrieb

Im Marketing und Vertrieb ist der Ausbau von **Informations- und Beratungsaktivitäten** zur Vermarktung neuer aber auch vorhandener Angebote notwendig. Neben einer zu geringen Präsenz und Transparenz der Angebote für potenzielle Kunden scheitert deren Nutzung z.B. im Umweltverbund häufig am Wissen über Möglichkeiten (z.B. Mobilitäts-App ZÄPP, Ticketangebot, Standorte, verfügbare Fahrzeuge) und an den Zugängen zu diesen. Aus diesen Gründen wird eine Fokussierung auf potenzielle Kunden nachhaltiger Angebote empfohlen.

Für Marketing und Vertrieb wurde folgendes Ziel formuliert:

1. Umfangreiche Informations- und Beratungsangebote zu nachhaltigen Mobilitätsdienstleistungen

Aktivitäten im Marketing und Vertrieb sollten **ausgeweitet** und dabei eine stärkere **Fokussierung** auf potenzielle Kunden nachhaltiger Mobilitätsangebote vorgenommen werden. Dabei kann auf die Kompetenz und die Instrumente der Ruhrbahn und weiterer Mobilitätsdienstleister in Essen zurückgegriffen werden.

Verantwortung: Stadt Essen

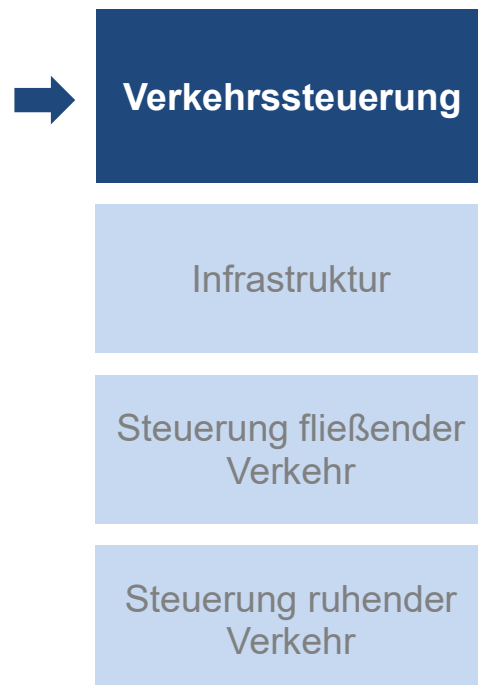
Nr	strategisches Ziel	Maßnahmenansatz	Termin
1	Umfangreiche Informations- und Beratungsangebote zu nachhaltigen Mobilitätsdienstleistungen	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung von Marketing- und Vertriebskonzepten für nachhaltige Mobilitätsangebote • Umsetzung der Konzepte • 	ab 2019

Empfehlungen für das weitere Vorgehen im Handlungsfeld Marketing und Vertrieb

Die Verwaltung sollte die **Vorschläge** mit der Ruhrbahn **kurzfristig konkretisieren** und Umsetzungsvorschläge mit Aufgaben- und Zeitplänen sowie Budgetvorschlägen entwickeln.

6. Ergebnisse zur Themengruppe Verkehrssteuerung

Ergebnisse zur Themengruppe



6. Ergebnisse zur Themengruppe Verkehrssteuerung

Ausgangslage

Über die **Verkehrsinfrastruktur** und die **Steuerung des Verkehrs** ergeben sich Möglichkeiten Mobilitätsverhalten in Richtung Nachhaltigkeit zu beeinflussen. Dazu gehören z.B. Bus- und Umweltpuren¹⁷, mehr Platz im Straßenraum, leistungsfähige Verbindungen oder auch eine verbesserte Ampelsteuerung für ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger.

Als **Handlungsfelder** werden hier vom Projektteam insbesondere gesehen:

- Planung, Bau und Bewirtschaftung der Infrastruktur
- Steuerung und Lenkung des fließenden Verkehrs
- Steuerung und Lenkung des ruhenden Verkehrs

Verkehrssteuerung kann generell mit sehr unterschiedlichen **Zielsetzungen** vorgenommen werden. Neben einer Optimierung des Verkehrssystems bzw. -flusses können Steuerungseinflüsse sich auch an der Umweltsituation orientieren und z.B. die Senkung der Luftschadstoffbelastung durch umweltsensitive Systeme verfolgen. Ein weiteres Motiv könnte auch eine gezielte Regulierung von Verkehrsströmen und Zugängen über Pfortnerampeln sein.

Welche Motive für die Bereitstellung von Infrastruktur oder die Verkehrssteuerung verfolgt werden, kann eine **Grundsatz- oder Einzelfallentscheidung** sein. Diese könnte auch auf eine mittelfristige Einflussnahme auf den Modal-Split ausgerichtet werden.

In der Themengruppe **Verkehrsarten** wurden Ziele und Maßnahmenansätze zu infrastrukturellen Themen sowie Verkehrssteuerung und -lenkung entwickelt (z.B. Wege und Ampelschaltungen für Radfahrer, Trassen und Vorrangschaltungen für den ÖPNV).

Maßnahmen der Verkehrssteuerung im **MIV** sind im Zusammenhang mit der Umsetzung des in 3.5 beschriebenen MIV-Stufenmodells zu ergreifen. Dies betrifft neben der Steuerung und Lenkung des MIV auch den Umgang mit dem ruhenden Verkehr (z.B. Parkraumbewirtschaftung¹⁸)

Aus diesem Grunde wurden vom Projektteam **aktuell keine weiteren gesonderten Themen** in der Themengruppe Verkehrssteuerung gesehen.

Empfehlungen zum Vorgehen in der Themengruppe Verkehrssteuerung

Weitere spezielle **Ziele und Maßnahmenansätze** in dieser Themengruppe sollten auf Basis der grundsätzlichen **Richtungsentscheidungen** entwickelt werden.

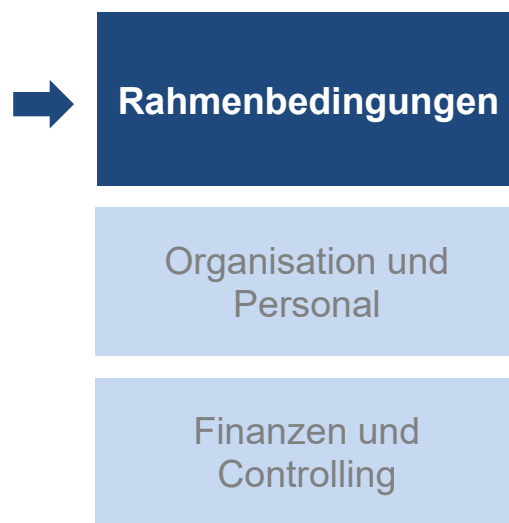
Eine **Vertiefung** der Handlungsfelder wird im Rahmen der Entwicklung des **Essener Mobilitätsplanes** angeraten.

¹⁷ Die probeweise Einrichtung einer Umweltpur wurde im Projekt Modellstadt Essen geprüft

¹⁸ Prüfungen zur Veränderung des Parkraummanagements erfolgen u.a. im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes

7. Ergebnisse zur Themengruppe Rahmenbedingungen

Ergebnisse zur Themengruppe



7. Ergebnisse zur Themengruppe Rahmenbedingungen

Ausgangslage

Mit dem Bedarf Mobilität neu zu definieren, ändern sich auch die Anforderungen an die **Organisation** der Verwaltung. Hierzu hat der Rat der Stadt Essen am 23.01.2019 bereits Richtungsentscheidungen zur Bündelung der Verantwortung im Bereich Mobilität getroffen und Prüfaufträge formuliert. Dabei sollte auch der Bedarf an **Personal** für die Verkehrswende geklärt werden. Begleitend wäre es sinnvoll ein Modell zur Vergabe von Leistungen an Akteure im Mobilitätsmarkt zu entwickeln. Dabei sollte besonders die Rolle der Ruhrbahn als **Mobilitätsdienstleister** konkreter gefasst werden. Erste Aussagen hierzu wurden bereits im aktuellen Nahverkehrsplan getroffen, für weitere Festlegungen ist der öffentliche Dienstleistungsauftrag an die Ruhrbahn zu beachten.

Zur Bearbeitung **regionaler Mobilitätsthemen** und konkreter Beiträge für die Neuausrichtung in Essen sollten Kernkompetenzen und Aufgaben des VRR, des RVR und des Landes NRW konkreter gefasst werden. Dabei sollten auch Vorgehensweisen und Inhalte für die Bearbeitung regionaler Themen sowie finanzielle Beiträge für die Umsetzung von Maßnahmen geklärt werden. Weiterhin werden **Kooperationen** mit Akteuren als sinnvoll angesehen, die nicht primär Aufgaben zur Mobilität ausüben¹⁹. Auch hier können mit gemeinsamen Projekten Rahmenbedingungen für Mobilität positiv gestaltet werden.

Für die Neuausrichtung der Mobilität werden **Finanzmittel** und **Finanzierungsmodelle** benötigt. Dazu gehören Zuschüsse aus der EU-, Bundes- und Landesebene oder eine Vorfiananzierung von Investitionen durch Bund und Land oder die Inanspruchnahme spezieller Zielgruppen in Essen - z.B. Autofahrer, Unternehmen, Verwaltungen, oder Projektentwickler. Anbieter wie Ruhrbahn, Stadtmobil und nextbike oder aus der Logistikbranche und Elektromobilität können Ressourcen für ein nachhaltiges Mobilitätsangebot beisteuern.

Weiterhin sollten die Kostentransparenz erhöht und **Controlling-Systeme** bereitgestellt werden, mit denen die Neuausrichtung in ihrer Wirkung beurteilt und gesteuert werden kann. Transparenz über die **Auswirkungen von Maßnahmen** auf Handel und Wirtschaft in Essen wäre zusätzlich hilfreich. Dazu gehören z.B. Aussagen zur Produktivität von Unternehmen und wirtschaftlicher Prozesse die mit Transport von Personen und Gütern zusammenhängen oder auch von Auswirkungen auf den Einzelhandel.

Empfehlungen für das weitere Vorgehen in der Themengruppe Rahmenbedingungen

Die hier beschriebenen Aufgaben sollten aufgrund ihrer Bedeutung **kurzfristig verfolgt** werden. Die Themen im Bereich **Organisation und Personal** sind bereits in Bearbeitung. Die Klärung der Zusammenarbeit mit dem VRR, RVR und dem Land NRW könnte in einem **regionalen Pilotprojekt** erfolgen.

Bezüglich der Themen im Bereich **Finanzen und Controlling** sollten die vorhandenen Bedarfe analysiert werden und neue Modelle und Instrumente für die Finanzierung der Verkehrswende entwickelt werden. Gleiches gilt für die Begleitung und Steuerung der Neuausrichtung mit entsprechenden Controlling-Systemen.

¹⁹ siehe auch Punkt 7. der Zusammenfassung auf Seite 6

C Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Die Neuausrichtung der Mobilität in Essen erfolgt im Rahmen eines Phasenkonzeptes. In Phase 1 erarbeitete die Verwaltung 2017 einen **Handlungsrahmen** Modal-Split 2035. Daran anknüpfend wurde in Phase 2 das vorliegende **Handlungskonzept** mit einem strategischen Zielgerüst, Maßnahmenansätzen und Handlungsempfehlungen entwickelt.

Auf dieser Basis sollen nun **politische Entscheidungen** zur grundsätzlichen Ausrichtung, zum weiteren Vorgehen und zu konkreten Maßnahmen getroffen werden. Im Zuge der Weiterentwicklung des Handlungskonzeptes in Phase 3 soll bis 2022 ein **Essener Mobilitätsplan** entstehen, in dem messbare Ziele, Inhalte, Handlungsstränge, Maßnahmenpläne und Prioritäten abgebildet sind. Ab 2022 erfolgt die **Umsetzung** und **Weiterentwicklung** des Planes in Phase 4.

Das Projektteam empfiehlt, die **Konkretisierung** und **Umsetzung** der Ziele und Maßnahmenansätze aus den Handlungsfeldern des Handlungskonzeptes konsequent weiter zu verfolgen. Der Start vieler Maßnahmen wurde hierzu auf das Jahr 2019 terminiert, eine Konkretisierung ist u.a. mit Blick auf Ressourcen und inhaltliche Zusammenhänge von Maßnahmen erforderlich. Die Bearbeitung der Themen **in Phase 3** sollte insbesondere auf folgende **Bausteine** ausgerichtet werden:

1. Erarbeitung eines Essener Mobilitätsplans
2. Umsetzung kurzfristig wirksamer Maßnahmenansätze des Handlungskonzeptes und kurzfristig wirksame Verstärkung von Aktivitäten der Stadt oder der Ruhrbahn²⁰
3. begleitende Bearbeitung von Rahmenbedingungen

1. Erarbeitung eines Essener Mobilitätsplans

Der **Mobilitätsplan** als Kernelement der Phase 3 sollte idealerweise **modular** aufgebaut werden, um Bausteine flexibel erarbeiten zu können. Er sollte folgende **Elemente** beinhalten:

- **Konkretisierung** von Schwerpunkten, Vorgehensweisen und Inhalten sowie messbare Ziele, Maßnahmen und Prioritäten zur mittel- bis langfristigen **gesamstädtischen Neuausrichtung** der Mobilität in Essen
- **Koordination** der Entwicklung von **Teilbausteinen** und eine Harmonisierung von **Zeithorizonten** der Maßnahmenansätze des Handlungskonzeptes
- **Analyse** und **Prognose** der **Essener Mobilität** und **Einpendler-Verkehre** zur Ableitung der Potentiale der einzelnen Verkehrsmittel insbesondere des Umweltverbundes
- Entwicklung von **konkreten Maßnahmen** für die einzelnen Verkehrsmittel und Straßenräume sowie die Verkehrssteuerung und **Überprüfung** bzgl. der **Ziele** des Handlungskonzeptes 2035 und der Potenziale des Umweltverbundes
- Bündelung der Maßnahmen aus dem **Masterplan Verkehr** und Maßnahmenprogramm **Modellstadt Essen** mit einer Einordnung bezüglich ihrer Wirkungen für den Modal-Split
- Konzept für einen begleitenden **Beteiligungsprozess**, für die Einbindung von Know-how aus Essen und der Region sowie für eine unterstützende **Öffentlichkeitsarbeit**

²⁰ aus dem Masterplan Verkehr, dem Projekt Modellstadt Essen oder weiteren Aktivitäten der Stadt und der Ruhrbahn

Folgende weitere **Themen** des Handlungskonzeptes sollte der Plan aufnehmen:

- **regionale** Mobilitätskonzepte und Konzepte für **Teilräume** in Essen
- **Infrastrukturprogramme** für alle Verkehrssysteme mit grober Kostenschätzung
- **Straßenräumliches Handlungskonzept** für die Netze der einzelnen Verkehrsmittel
- Wachstums- und Finanzierungsszenarien für den **ÖPNV** und **Umweltverbund**
- Die Weiterentwicklung und Umsetzung des **MIV-Stufenmodells** abhängig von der Modal-Split-Entwicklung mit einer Analyse der Wirkung neuer **Mobilitätsangebote** im **MIV** (z.B. Mitnahmedienste, autonomes Fahren)
- Entwicklung von Vorschlägen für eine Berücksichtigung von **Mobilitätszielen** in der **Planung** vor allem bei Stadtentwicklungsprojekten und der informellen Planung.

2. Kurzfristig wirksame Maßnahmen und Verstärkung vorhandener Aktivitäten

Für **kurzfristig umsetzbare** Maßnahmen und die Verstärkung vorhandener Aktivitäten zur frühzeitigen Beeinflussung des Modal-Split sind hier **Maßnahmenansätze** aus den Handlungsfeldern zusammengestellt. Für diese liegt in vielen Fällen bereits ein Konsens vor.

Die **größten Potenziale** für kurzfristige Wirkungen werden im Radverkehr und Umweltverbund sowie in Öffentlichkeitsarbeit und Marketing gesehen.

2.1 kurzfristige Maßnahmen in der Themengruppe Verkehrsarten

ÖPNV

- Weiterentwicklung von nutzer- und anreizorientierten **Tarif-/Ticketmodellen**
- Verbesserung der **Fahrgastinformation**
- Stärkere Integration von Mobilitätsangeboten in einer **Plattform** (App), Ausbau mehrdimensionaler digitaler **Ticketlösungen** und **Abrechnungssysteme** und Vereinfachung der **Zugänge** zum ÖPNV und zu vernetzten Angeboten
- Erweiterung von **Mobilstationen**, verbesserte **Abstellmöglichkeiten** für Fahrräder (z.B. Ausbau B&R, Fahrradboxen) und Ausbau des **P&R**
- Prüfung von Beiträgen zur Erweiterung der **Finanzierungsbasis** im ÖPNV (z.B. Bürgerschaft, Unternehmen/Profiteure, Firmentickets, Konzern Stadt Essen)

Radverkehr

- Für den Radverkehr wird ein **Sofortprogramm** vorgeschlagen. Dieses sollte ein konkretes Bauprogramm Radverkehr beinhalten (vergleichbar dem Nebenstraßenprogramm), was eine bessere Möglichkeit der Nutzung von Förderprogrammen ermöglicht. Dabei sollten auch Qualitätsstandards berücksichtigt werden
- Begleitend sollte eine Ausweitung des Projektes **Fahrradfreundlicher Arbeitgeber** und der **Vorbildfunktion** des Konzerns Stadt, die Förderung von Job- und Dienstfahrrädern oder Leasingmodellen für Arbeitnehmer sowie die **Förderung neuer Fahrradtypen** in Essen verfolgt werden (z.B. Lastenrad, E-Rikscha, Pedelec)
- Um die Motivation zum Radfahren zu fördern sollte die **Öffentlichkeitsarbeit** verstärkt werden. Hierzu wird auf die Aktivitäten in der Themengruppe Kommunikation verwiesen.

Fußverkehr

- Zur Unterstützung der Erarbeitung eines Fußwegekonzeptes könnten Hinweise über ein Modellprojekt „**kleinräumiges Nahmobilitätskonzept**“ gewonnen werden
- Die Förderung einer **positiven Grundeinstellung** zum „zu Fuß gehen“ sollte bei den Aktivitäten im Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit berücksichtigt werden
- Die Verbesserung der **Informationsbasis** für Fußgänger sollte über den Ausbau digitaler Informationssysteme im ÖPNV und Umweltverbund erreicht werden (z.B. App-Zäpp)

Umweltverbund

- Zum Ausbau des **Netzes** sollte der Bau weiterer Mobilstationen oder ähnlicher Formate forciert werden - auch über die bereits von der Ruhrbahn geplanten Stationen hinaus. Auch die Erweiterung von Einzelstandorten für Bike- und Car-Sharing, B&R und weiteren Fahrradabstellmöglichkeiten sowie von P&R-Systemen sollten verfolgt werden
- Durch eine Kooperation mit dem **Altbau** könnte ein Ausbau von **Mobilpunkten** gefördert werden, indem weitere Angebote für die Mieter in Kooperation mit Ruhrbahn sowie Bike- und Car-Sharing-Anbietern bereitgestellt werden
- Bezüglich der **Ticketformate** und vereinfachter **Vertriebs-** Zugangs- und **Abrechnungssysteme** wird auf die Ausführungen im ÖPNV verwiesen.
- Eine Verbesserung des **Bekanntheitsgrades** der Angebote sollte über die Handlungsfelder Öffentlichkeitsarbeit und Marketing/Vertrieb verfolgt werden.
- Die Weiterentwicklung von **Echtzeitinformationen** und der **Mobilitätsplattform** sollte in Verbindung mit der diesbezüglichen Aktivität im ÖPNV erfolgen.

MIV

- Moderate Restriktionen gemäß Stufe 1 („Pull“) des MIV-Stufenmodells

2.2 kurzfristige Maßnahmen in der Themengruppe Konzeption/Planung

- Die Überprüfung und ggf. Anpassung der Gewichtung von **Mobilitätsaspekten** in der **generellen Planung**, der **Stadtentwicklung** und der **informellen Planung** könnten ihren Stellenwert dort kurzfristig erhöhen
- Die Erarbeitung von **Mobilitätskonzepten für Teilräume** könnte z.B. für Gebiete mit hohen Veränderungspotenzialen erfolgen. Dazu könnte ein Pilotprojekt durchgeführt werden, aus dem sich Erkenntnisse für weitere Konzepte ergeben.
- Die Erarbeitung von **Konzepten für Verkehrszwecke und Zielgruppen** könnte auch kurzfristig gestartet werden. Finanzielle Anreize könnten z.B. eine dezentrale Erarbeitung betrieblicher Mobilitäts- oder Logistikkonzepte durch Unternehmen unterstützen.

2.3 kurzfristige Maßnahmen in der Themengruppe Kommunikation

- Die Verwaltung sollte einen ersten Rahmen für die Ausgestaltung des **Beteiligungsprozesses** und die **Einbindung von Know-how** entwickeln
- Die Verwaltung sollte ein Sofortprogramm **Öffentlichkeitsarbeit** erarbeiten, dabei sollten die Ziele zum Rad- und Fußverkehr sowie Umweltverbund beachtet werden
- In Abstimmung mit der Ruhrbahn sollten **Marketing- und Vertriebsideen** für nachhaltige Mobilitätsangebote entwickelt werden

3. Begleitende Bearbeitung von Rahmenbedingungen

Diese Maßnahmenansätze dienen einer unterstützenden Schaffung finanzieller, organisatorischer und personeller **Voraussetzungen** für die Neuausrichtung. Dabei geht es um:

- Aufzeigen von Möglichkeiten zur **Finanzierung** der Neuausrichtung sowie zur Erhöhung der **Kostentransparenz** und Ausgestaltung von **Controlling-Systemen**
- Bündelung der **Verantwortung** in der Verwaltung und Bereitstellung von **Personal**
- Klärung der Aufgabenverteilung für den **Systemausbau** im **Umweltverbund** mit der Ruhrbahn und Bereitstellung der benötigten **Ressourcen**
- Erhöhung der **Planungs-** und **Finanzierungssicherheit** sowie der **Effizienz** im **ÖPNV**
- Zur Bearbeitung **regionaler Mobilitätsthemen** und konkreter Beiträge für die Neuausrichtung in Essen sollten Kernkompetenzen und Aufgaben des VRR, RVR und des Landes NRW konkreter gefasst werden. Dabei sollten Vorgehensweisen und Inhalte sowie finanzielle Beiträge für die Umsetzung von Maßnahmen geklärt werden.