



Dokumentation Mobilitätstest 07.10.2020

Foto: Georg Lukas

1. Warum Mobilitätstest?

Essen will bis zum Jahr 2035 die Mobilitätswende schaffen. Dann sollen alle Verkehrsmittel möglichst gleichberechtigt den Essener Stadtverkehr prägen. Daher ist es das Ziel, den Modal Split bis 2035 auf jeweils 25 % für MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr zu ändern und eine Neuausrichtung der Mobilität einzuleiten.

Die Mobilität der Zukunft in Essen soll den Menschen dienen und so umweltbewusst wie möglich sein. Die Stadt Essen ist auf dem Weg, die Mobilitätswende zu gestalten und möchte die Bürger*innen eng mit einbeziehen.

Der Mobilitätstest und seine Ergebnisse fließen in das Corona bedingt verschobene Bürgerforum Mobilität 2021 ein. Gleichzeitig ist es eine Aktion des Förderprojekts MobilitätWerkStadt Essen25, in dem zurzeit verschiedene Akteure zu den unterschiedlichen Themen der nachhaltigen Mobilität beteiligt werden mit dem Ziel, öffentliche Straßenräume in Reallaboren temporär neu aufzuteilen und die Mobilitätskultur in Essen zu der vermehrten Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel zu ändern.

Interessierte Essener*innen als Alltagsexpert*innen wurden nach ihrer Meinung gefragt: Wo sind bereits gute Ansätze zu erkennen? Wo gibt es weiteren Handlungsbedarf? Die Grüne Hauptstadt Agentur schickte die Mobilitätstester*innen am 07.10.2020 auf Spurensuche quer durch das Essener Stadtgebiet.

Auf unterschiedlichen Wegen wurden ganz praxisnah mit Hilfe einer alltäglichen Zielsetzung Verkehrsmittel erprobt. Wie fühlt es sich an mit dem Rad oder dem öffentlichen Nahverkehr zu fahren und wie schnell kommt man dann von A nach B? Wie sicher ist das "Unterwegssein" und welche Qualität hat es in Essen mit unterschiedlichen Mobilitätsformen?

Anhand von Aufgaben und Untersuchungsfragen sollte festgestellt werden, ob die heute schon vorhandenen Mobilitäts-Alternativen im Essener Stadtgebiet den Alltagstest bestehen. Das Format ist auch aus wissenschaftlicher Sicht sinnvoll. „Ein Stadtpaziergang macht nicht nur Spaß, er hat auch einen wissenschaftlichen Mehrwert: Die vielen unterschiedlichen Perspektiven, Ideen, körperlichen Voraussetzungen und vor allem die Bereitschaft, aktiv mitzuwirken,

malen ein sehr detailliertes Bild davon, an welchen Stellen es in unserer Stadt wirklich hakt. Diese Informationen helfen uns dabei, ganz genau zu untersuchen, wie die Schwachpunkte behoben werden können und welche Strategien wir benötigen, um Essen zu einer noch lebenswerteren Stadt zu machen.", erläutert Sara Klemm, wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Mobilitäts- und Stadtplanung der Universität Duisburg-Essen.



Die Mobilitätstester*innen bei der Einführung (Foto: Georg Lukas)

Wann?	Was?	Wo?
16:00	Begrüßung und Einführung	Florastraße
16:45	Start Streifzüge in kleinen Gruppen	Im Essener Stadtgebiet
18:45	Gemeinsames Treffen und Auswertung der Ergebnisse, Imbiss	Steele S
19:30	Ende der Streifzüge	Steele S

Ablaufplan des Mobilitätstests

2. Erfahrungen und Erlebnisse während der Streifzüge

Zu Beginn der Streifzüge wurden die knapp 50 Teilnehmer*innen an der Mobilstation Florastraße in Rüttenscheid von der Grüne Hauptstadt Agentur, dem Dialogbüro IKU aus Dortmund und der Universität Duisburg-Essen, vertreten durch das Institut für Mobilitäts- und Stadtplanung, begrüßt. Das Dialogbüro IKU übernahm die Moderation und führte in das Thema des Mobilitätstests ein.

Anschließend ging es in sieben Kleingruppen mit dem ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß oder mit dem Car-sharing Auto auf die verschiedenen Wege.

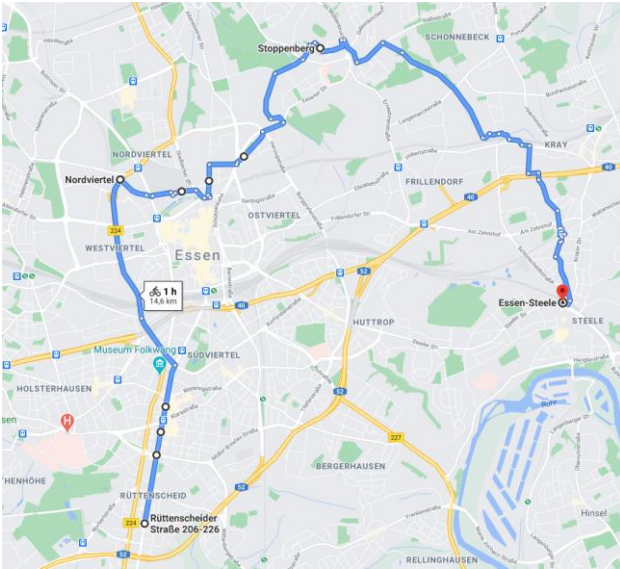
Die Teilnehmer*innen haben sich im Vorfeld für das Testen eines Verkehrsmittels entschieden, welches sie im Alltag nicht so häufig benutzen. Das Carsharing Auto, Metropolräder sowie ÖPNV-Tickets wurden kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die Kleingruppen haben aufgrund unterschiedlicher Zwischenziele verschiedene Wege durch die Essener Stadtteile zurückgelegt, bevor sich alle Gruppen am gemeinsamen Zielort, der Mobilstation in Essen-Steele, zur Auswertung eintrafen.

Begleitet wurden die Erlebnisse vom Fotografen Georg Lukas sowie dokumentiert von den Teilnehmer*innen, welche während der Streifzüge ihre Beobachtungen fotografisch festhielten und mit einer kleinen Beschreibung per E-Mail an das Dialogbüro schickten.

Die Erfahrungen und Erlebnisse während der Streifzüge sind im Folgenden getrennt nach Verkehrsmitteln dargestellt.

Mit dem Fahrrad

Route 1: Florastraße – Stoppenberg – Steele S



Die erste Fahrradgruppe machte sich auf den Weg durch Rüttenscheid, Westviertel und Nordviertel bis nach Stoppenberg und fuhr anschließend über Kray nach Steele. Während der Route kam es vermehrt zu Konflikten zwischen den Radfahrer*innen und Autofahrer*innen, insbesondere an Engstellen oder auf viel befahrenen Straßen ohne Radverkehrsanlagen. Auf der B224 kam es aufgrund fehlender Rücksichtnahme zu gefährlichen Situationen.



Fehlende Radverkehrsanlagen führen hier zu Konflikten (Foto: Dietmar Reimer)

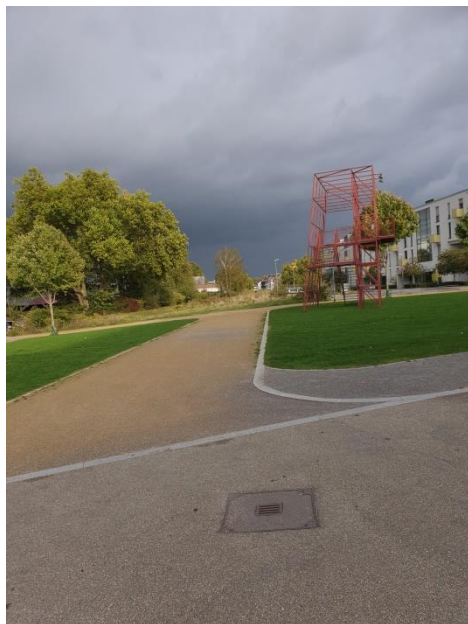
Auf Abschnitten der B224 mit Radfahrstreifen wurde das subjektive Sicherheitsempfinden

stark erhöht, der teilweise schlechte Zustand der Radwege jedoch kritisiert.



Mit breitem Radfahrstreifen können Radfahrer*innen auch auf einer Bundesstraße fahren (Foto: Sven Thönelt)

Anschließend nutzte die Gruppe den Rad-schnellweg RS1 zur Fahrt in die Innenstadt. Der Kontrast zur Fahrt entlang der B 224 wurde als extrem beschrieben. Das Radfahren war hier entspannt, zügig, ruhig und sicher möglich. Das abrupte Ende des RS 1 im Univiertel wurde stark bedauert.



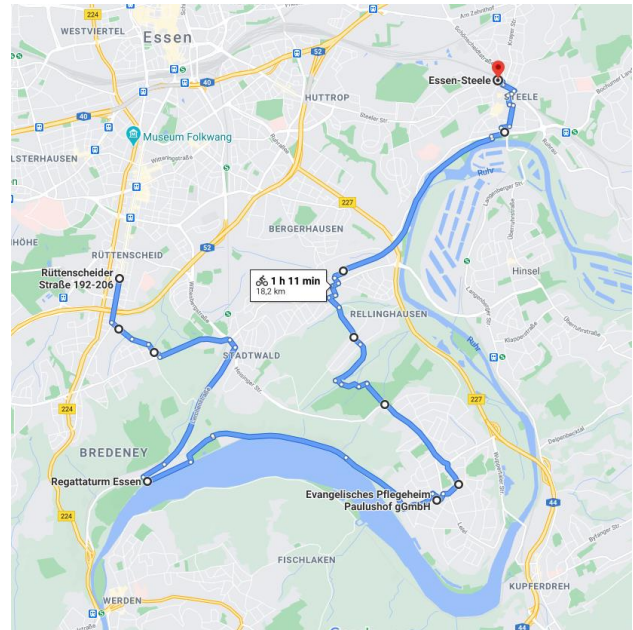
Der RS1 endet hier abrupt (Foto: Kai Lipsius)

In Stoppenberg wurde die genutzte Fahrradstraße positiv wahrgenommen, gleichwohl eine große Steigung zu bewältigen war. Es wurde kritisiert, dass der Fokus stärker auf dem Ausbau zusätzlicher Radverkehrsanlagen und Premiumrouten liegt und dabei die Instandhaltung und Pflege der bestehenden Wege vernachlässigt wird. Beispielsweise die Radwege entlang des Friedhofs am Hallo. Die Teilnehmer*innen kritisierten, dass es sehr schwierig sei, über längere Strecken der Beschilderung der Haupttrouten zu folgen, da die Schilder teilweise versteckt, verblasst zu klein oder generell zu wenig sind. Weiterhin sind Baustelleneinrichtungen zulasten der Radfahrenden aufgefallen. Während des gesamten Streifzugs konnte die Gruppe autoorientierte Infrastrukturen beobachten. Die Radverkehrsführung bot kaum eigene Spuren für die Fahrradfahrer*innen. Hinzu kommt, dass diese meist in keinem guten Zustand waren. Auch der ruhende Verkehr dominiert das Straßenbild, statt Grünstrukturen.



Ruhender Verkehr bestimmt statt Grünstrukturen den Straßenraum (Foto: Kai Lipsius)

Route 2: Florastraße – Paulushof Heisingen – Steele S



Die zweite Fahrradgruppe untersuchte die Fahrradfreundlichkeit auf einer Strecke über Stadtwald, Heisingen, Rellinghausen nach Steele. Zunächst führte die Route über die kürzlich eröffnete Fahrradstraße auf der Rüttenscheider Straße Richtung Süden. Die Fahrradstraße wurde von den Radfahrer*innen als positiv bewertet, jedoch entstehen aufgrund hohen Verkehrsaufkommens Konflikte mit Pkw.



Konflikte mit parkendem Lieferwagen auf Fahrradstraße (Foto: Marcus Fabritz)

Abseits der Straße ging es auf Waldwegen des Stadtwalds weiter zur Frankenstraße. Auf einem gemeinsamen Fuß- und Radweg konnte in der Natur gut gefahren werden. An schönen Sommertagen komme es hier jedoch auch zu gefährlichen Situationen zwischen Radfahrenden, Joggern, Spaziergängern und Hundeführer*innen. Positiv hervorzuheben ist der breite Radfahrstreifen auf der Frankenstraße, dem bis zum Stadtwaldplatz gefolgt wurde.



Breiter Radfahrstreifen auf Frankenstraße (Foto: Wencke Malburg)

Um das vorgegebene Zwischenziel, den Paulushof in Hattingen, zu erreichen, entschieden sich die Teilnehmer*innen den sicheren Weg über die Lerchenstraße und anschließend entlang des Baldeneysees zu wählen. Der direkte Weg über die Heisinger Straße war aufgrund fehlender Radverkehrsinfrastruktur und einem mangelnden Sicherheitsempfinden keine Option. Gleiche Erfahrungen machten die Radfahrer*innen auch auf der Heisinger Straße Richtung Stadtwaldplatz, bei der weniger die Steigung, als die fehlende Infrastruktur bemängelt wurde.



Fehlende Radverkehrsanlage an der Heisinger Straße (Foto: Marcus Fabritz)

Der bergige Süden zeigte anschließend seine positive Seite und die Teilnehmer*innen rollten über den Schellenberger Wald und anschließend über die Grugastrasse bis nach Steele. Insbesondere die entstehenden Konflikte zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen bzw. Autofahrer*innen aufgrund gemeinsamer Infrastruktur und fehlender Rücksicht wurden erlebt und bemängelt.

Stimmen der Bürger*innen Fahrrad



„Endlich Platz und Ruhe“

„Baldeneysee: heute positiv weil nichts los ist, an Sommertagen treffen hier alle Verkehrsmittel aufeinander (Rad, Fuß, Inliner)“

„Rüttenscheider Straße: positiv: Fahrradstraße“

„Glücklich im grünen Norden“

„Sehr gutes Beispiel für eine Lösung wie der Straßenverkehr zukünftig aussehen könnte. (Rüttenscheider Straße)“

„Bei so viel Platz kann man als Fahrradfahrer auch auf einer Bundesstraße fahren (B224)“



„Fahrradstraße (juhu), ohne Durchkommen (oh)“

„Ohne Radverkehrsanlage echt laut und gefährlich“

„Endlich Radweg aber nicht gepflegt und schmal“

„RS1 endet einfach“

„Lieferservice versus Fahrradstraße (Rüttenscheider Straße)“

„Alfredusbad: Sackgasse Richtung Bredene?“,

„Waldweg: Spazieren, Joggen, Radeln, E-Bike – Recht & Rücksicht“

„Richtung Heisingen nur mit „Lebensgefahr“ zur Rush Hour“

„Verwirrende, gefährliche Führung des Radwegs zurück auf die Straße“

„Bergig. Alle ohne E-Bike. Auch in diese tollen Premiumtrassen muss immer wieder mal investiert werden!“

„Parkende Autos statt mehr Grün.“

„Schwierig für Radler!“

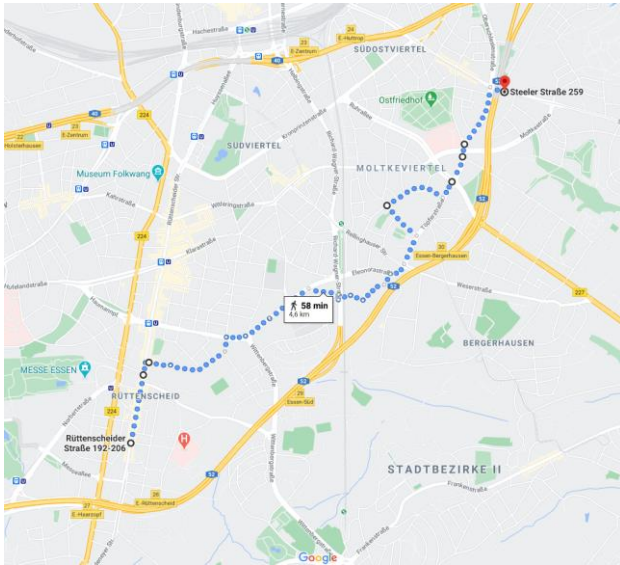
„Warum ist hier kein Fahrradständer“

„Heisingen Richtung Stadtwaldplatz/ Innenstadt: Es ist weniger die Steigung der Straße, die Sorgen macht (Fahrrad- wie Autofahrern)“

„So sollte eine Baustelle nicht eingerichtet sein! (Nordstadt / Café Nord)“

Zu Fuß

Route 1: Florastraße – Schwanenbusch – Steele S



Eine Gruppe motivierter Fußgänger*innen erkundete die Wegstrecke zwischen den Haltestellen Florastraße in Rüttenscheid und Schwanenbusch in Huttrop. Um das gemeinsame Ziel, den Steeler S-Bahnhof, innerhalb der für den Spaziergang vereinbarten 2,5 Stunden zu erreichen, wurde für den letzten Streckenabschnitt zwischen Schwanenbusch und Steele auf die Straßenbahn umgestiegen. So konnten die Teilnehmenden außerdem die Vorzüge der Multimodalität erfahren. Die gemischte Gruppe, mit Vertreter*innen mehrerer Generationen, konnte im Laufe des Stadtspaziergangs eigenständig ihre Route wählen. Allein der Start- und Endpunkt (die Haltestellen Florastraße und Steele S) waren festgelegt.

Besonders wenig befahrene Straßen und Fußgängerwege wurden von den Teilnehmenden während des Workshops bevorzugt. So bogen die Fußgänger*innen zu Beginn von der Rüttenscheider Straße in die Girardetstraße ab. Von dort wurde, nach einem kurzen Schlenker auf die Paulinenstraße, schließlich eine Route über die Franziskastraße (später: Müller-Breslau-Straße) gewählt. Um wieder in ein ruhigeres Umfeld zu gelangen, bogen die Teilnehmenden

in die Sylviastraße, dann in die Sabinastraße und schließlich in die Eleonorastraße ab. Die vielbefahrene Töpferstraße (später: Huttropstraße) wurde teilweise ebenfalls umgangen, um dann auf dem letzten Streckenabschnitt bis zur Station Schwanenbusch schließlich wieder zu ihr zurück zu kehren.

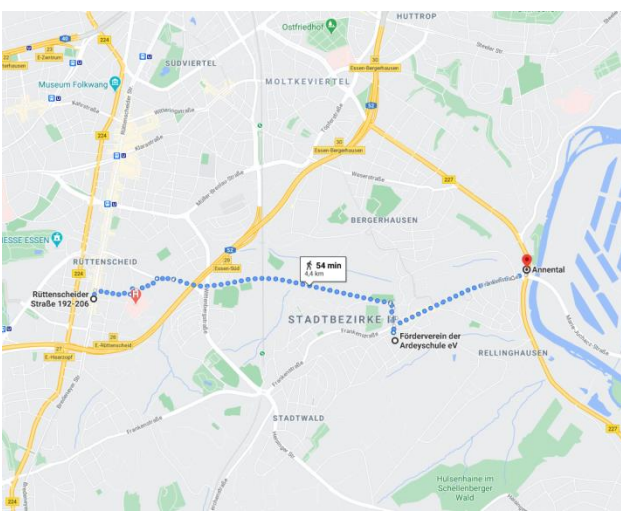
Besondere Knotenpunkte waren zum Beispiel unübersichtliche Baustellenumleitungen, wie etwa an der Kreuzung Rellinghauser Straße/Töpferstraße, oder für Fußgänger*innen unvorteilhafte Ampelschaltungen an großen Kreuzungen, wie an der Kreuzung Töpferstraße/Ruhrallee/Huttropstraße. Auch unzulängliche Querungsmöglichkeiten an größeren Straßen, etwa zur Überquerung der Müller-Breslau-Straße oder an der Einmündung der Herwarthin in die Huttropstraße, ernteten Kritik. Des Weiteren wurden insbesondere Gehbehinderungen auf Fußwegen bemängelt: Vom falschparkenden PKW (Foto 1) bis hin zum Laternenpfahl, der den Gehweg zweiteilt (Foto 2) – zahlreiche Hindernisse erwarteten die Fußgänger*innen auf ihrer Strecke. Auch unebene Bepflasterung (Foto 3) und zu hohe Bordsteine an Überquerungspunkten (Foto 4) seien gerade für Mobilitätseingeschränkte fatal.

Die während des Spaziergangs entstandene Dynamik hat alle Teilnehmenden bis ans Ziel begleitet. Angeregte Gespräche über die Essener Mobilität und darüber hinaus haben Verbindungen geknüpft, die ohne den Spaziergang nicht entstanden wären. Auch die Möglichkeit, nach einem langen Fußweg auf die Straßenbahn umsteigen zu können, wurde von allen Teilnehmenden als positiv empfunden. Generelles Fazit der Gruppe war jedoch: Wenn der Straßenraum neu angelegt oder aufgeteilt wird, so geschieht dies aktuell noch immer meist zum Nachteil der Fußgänger*innen.



Foto 1: Falschparkender Pkw auf Radweg, Foto 2: Laternenpfahl mitten auf Gehweg, Foto 3: unebene Bepflasterung, Foto 4: zu hohe Bordsteine an Überquerungspunkten (Fotos: Sophia Zocholl)

Route 2: Florastraße – Ardeyschule – Annental – Steele S



Die Teilnehmer*innen haben sich intensiv und interessiert mit den Gegebenheiten des Fußverkehrs auseinandergesetzt und dabei viele positive Anregungen und negative Kritik zu der Strecke zwischen der Florastraße und Annental über die Ardeyschule geäußert.

Von der Rütterscheider Straße ging die Route auf der Grugatrasse weiter. Diese wurde von den Teilnehmenden als positives Beispiel für den Essener Fußverkehr gesehen. Es wurde jedoch auf die Problematik hingewiesen, dass es keine Abgrenzung zwischen Fuß- und Radweg auf der Trasse gibt. Die Trasse bietet genügend Platz den

asphaltierten Weg weiter auszubauen und ohne Eingriffe in den Baumbestand zu erweitern. Positiv herausgestellt wurden Sitzgelegenheiten an der Strecke, die zum Verweilen einladen und Mülleimer, die das Sauberhalten der Trasse erleichtern.



Ausreichende Anzahl an Bänken und Mülleimern auf der Grugatrasse (Foto: Wolfgang Packmohr)

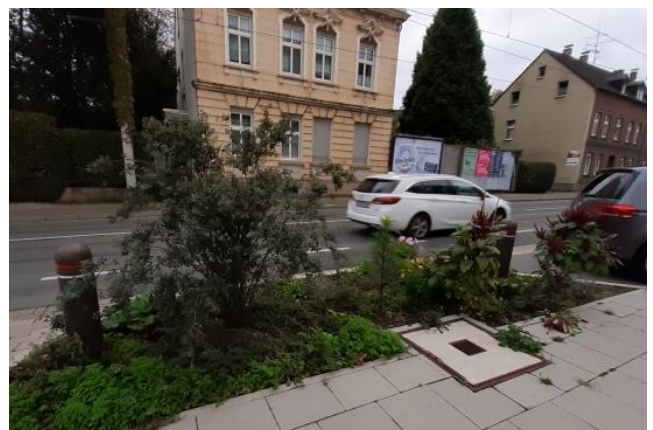
In Rellinghausen führte die Route zur Ardeyschule. Der Weg zwischen Grugatrasse und Frankenstraße wurde positiv wahrgenommen und selbst als „Vorzeigeroute“ bezeichnet. An der Frankenstraße wurde jedoch verstärkt das Problem der Straßenüberquerung von den Teilnehmenden angemerkt. Ein sicheres Überqueren der Straße über eine Fußgängerinsel oder Ampel war lediglich über einen Umweg möglich. An der Ardeyschule hat sich die Gruppe interessiert die Ergebnisse des Projektes „Spielweg statt Gehweg“ angeschaut, bei dem die Grüne Hauptstadt Agentur gemeinsam mit Schüler*innen der Ardeyschule im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche den Fußweg zur Schule verschönert hat. Die Verkehrsführung und Verkehrssicherheit für Schüler*innen im direkten Umfeld der Schule wurde diskutiert. Hier wurde insbesondere die uneinsichtige Kurve vor der Schule und das eingeschränkte Sichtfeld durch parkende Autos als problematisch wahrgenommen. Zudem wurde das Fehlen eines direkten Fuß-

gängerübergangs über die Frankenstraße zur nächstgelegenen Bushaltestelle kritisiert.



Verkehrssituation an der Ardeyschule (Foto: Lea Dulisch)

Der abschließende Teil der Route führte über die Frankenstraße zur Bushaltestelle Annental. Hier sorgten insbesondere Straßenlaternen auf der Mitte des Gehwegs für Kritik, da sie die Barrierefreiheit einschränken. Außerdem war der Gehweg teilweise durch eine Baustelle unterbrochen. Hier war die Verkehrsführung äußerst unübersichtlich. Positiv von den Teilnehmenden bemerkt wurde dagegen eine kleine, mit Blumen bewachsene Grünfläche im Parkraum, die den Fußweg aufwertet. Das letzte Stück der Route von Annental bis zur Haltestelle Steele S wurde mit dem Bus zurückgelegt.



Grün im Straßenraum (Foto: Lea Dulisch)

Stimmen der Bürger*Innen Zu Fuß



„Sitzbänke zum Ausruhen“



„Laterne steht mittig auf dem Gehweg“

„Kein sicherer Fußgängerüberweg (Stiftstraße /
Frankenstraße)“

„Zebrastreifen vor Schulen?!“

„Ardeyschule: unübersichtliche Kreuzung wegen
parkender Autos und nicht eindeutiger Straßen-
führung“

„lose Pflastersteine = Stolpergefahr“

„Mülleimer schränkt Wegbreite stark ein“

„Parkende Autos, die ausschließlich über den
Gehweg zum Parkplatz kommen“

„Recyclingstelle veranlasst Autos auf dem Geh-
und Radweg zu halten“

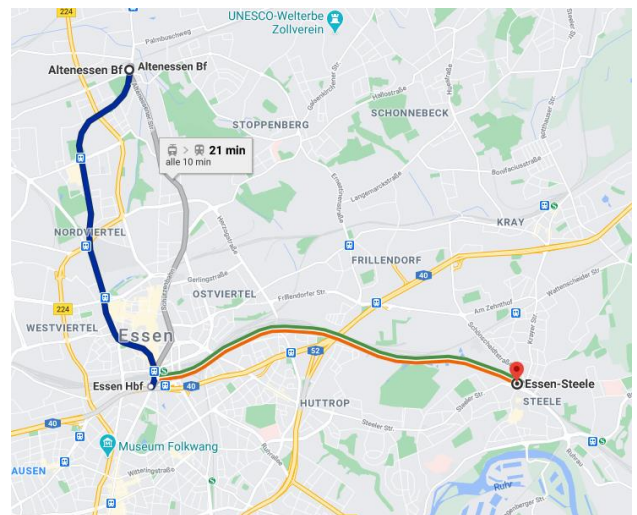
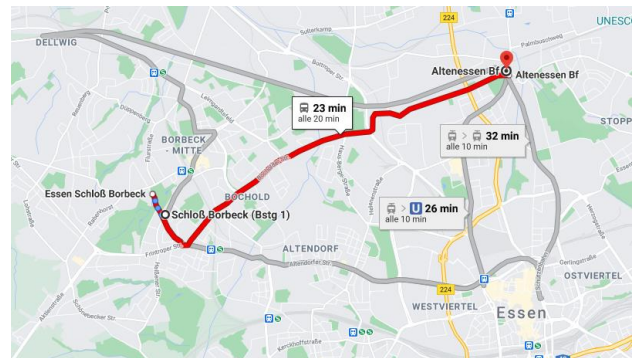
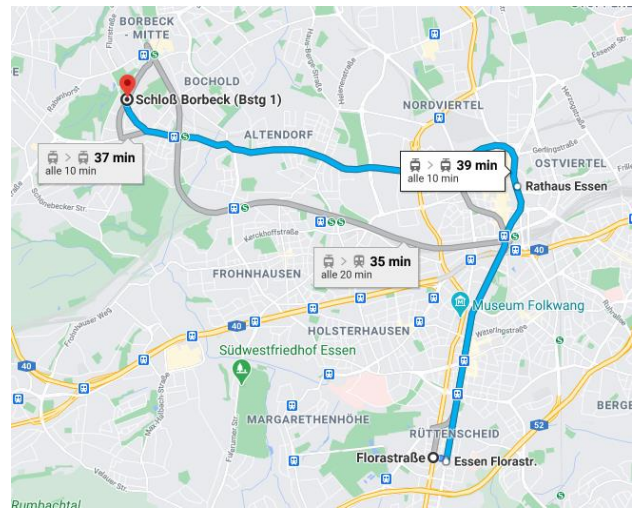
„Gehweg endet einfach“

„zu wenig Fahrradstellplätze = Fahrräder neh-
men Platz auf dem Gehweg weg“

„zu kurze Grünphase bei Ampel, man muss 2x
warten (Annental)“

Mit dem ÖPNV

Route 1: Florastraße – Schloss Borbeck –
Altenessen – Steele S



Die sechs Teilnehmer*innen der ÖPNV-Kleingruppe kamen direkt ins Gespräch. Während der Route von der Florastraße über das Schloss Borbeck in Borbeck und Altenessen bis nach Steele gab es sowohl Kritik als auch Lob für das ÖV-Angebot. Kritisiert wurden z. B. nicht

funktionierende Rolltreppen, fehlende Ansagen, enge Sitze in den neuen Bahnen und teilweise nicht gut funktionierende Anschlüsse. Positiv wahrgenommen wurden grundsätzlich die zügigen Verbindungen und die Freiheit, während des Streifzugs über die Mobilitätskultur der Zukunft zu diskutieren: Wie schafft man es, insbesondere Menschen in den Randgebieten zum Umstieg auf den Umweltverbund zu bewegen?

Schwierig fanden es einige Teilnehmende, dass es durch zusätzliche Radspuren zu Konflikten zwischen Autoverkehr und Bahnverkehr kommt (z. B. in Borbeck). Von einigen Mobilitätstester*innen wird ein Rauchverbot an Haltestellen angeregt.

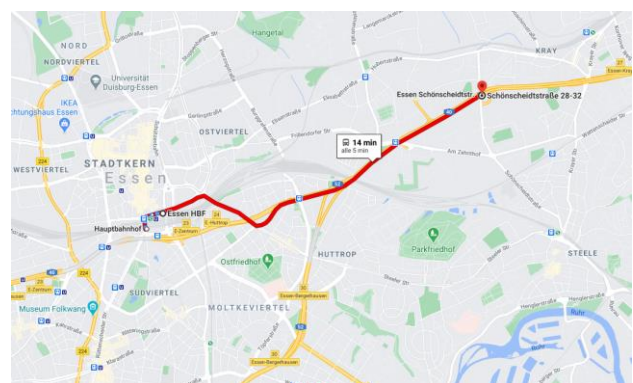
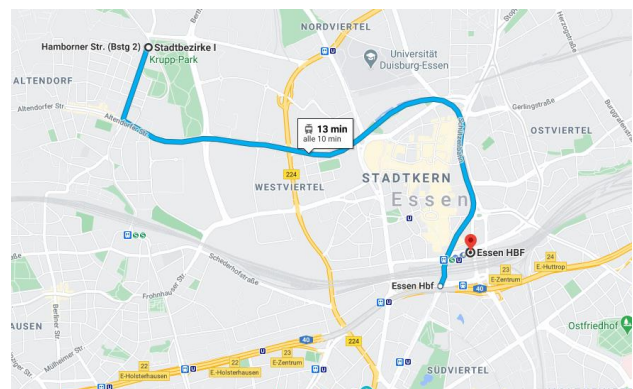
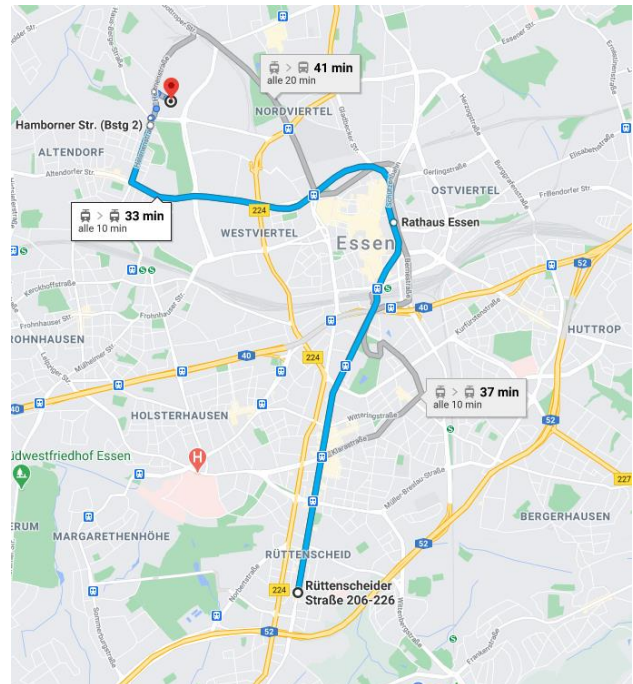
Als „klasse“ charakterisiert wurde die gute Anbindung vom Hauptbahnhof mit der S-Bahn zügig nach Steele. Und: Für eine Mobilitätswende sollte das Beispiel der Taktung u.a. des 170er-Bus Schule machen.

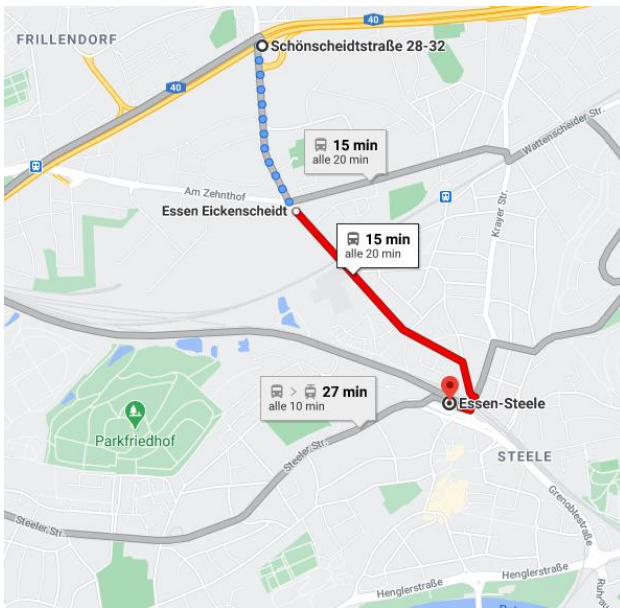


Enge Taktung – ein Muss für einen attraktiven ÖPNV (Foto: Bianca Bendisch)

Die Stimmung und die Diskussionskultur waren sehr gut. Zu der Idee der Streifzüge kommt positives Feedback aus der Gruppe.

Route 2: Florastraße – Helenenstraße (Altendorf) – Schönscheidtstraße (Frillendorf) – Steele S





Auch die zweite ÖPNV-Gruppe, bestehend aus sechs Personen, die sich zuvor nicht bekannt waren, kam mit Beginn der Tour direkt ins Gespräch. Zentrale Themen der zum Teil auch kontroversen, aber stets respektvollen Diskussionen über den Zustand des ÖV in Essen, waren insbesondere Pünktlichkeit, Sauberkeit und der Umgang der Fahrgäste im Alltag. Als ärgerlich bzw. störend wahrgenommen wurde von den Teilnehmenden das Verzehren von Speisen in der Bahn bzw. im Bus trotz Verbots oder das zu laute Musik hören im ÖV.



Das Essensverbot in Bus und Bahn wird häufig missachtet (Foto: Gregor Schnittker)

Auch die Tatsache, dass mit keiner Information am Bahnsteig darauf hingewiesen wurde, ob

eine konventionelle oder moderne Bahn zur Verfügung steht (mit Niederflertechnik) wird bemängelt. Insbesondere für ältere Menschen, Personen mit Behinderung, Fahrgäste mit Kinderwagen oder einem Rollator sei dies ein Ärgernis und vielfach ein Hinderungsgrund, den ÖV zu nutzen. Unter dem Stichwort „Barrierefreiheit“ wurde die Forderung nach mehr Niederflurbahnen und eine klare Kommunikation dazu per Foto und kurzem Begleittext für die Auswertung dokumentiert.

Im Verlauf der Tour beobachteten und erörterten die Teilnehmer*innen diverse Aspekte der Mobilitätsnutzung im ÖV. Allen Teilnehmenden der Gruppe fiel negativ auf, dass an der Bahnhofstehle Hamborner Straße ein Ausstieg nur in den parallelen Auto-Verkehr möglich ist. Dies wird als gefährlich empfunden, weil nicht alle Autofahrer achtsam genug sind.



Potentielle Konfliktstelle: Haltestellenausstieg auf Fahrbahn (Foto: Gregor Schnittker)

Kritisiert wurde zudem die bisweilen irreführende Ausschilderung an Knotenpunkten, wie etwa am Essener Hauptbahnhof und Mitteilungen zum nächsten Haltepunkt allein in deutscher Sprache. Eine zusätzliche Information auf Englisch wurde als notwendig erachtet insbesondere mit Blick auf nicht deutschsprechende Migranten.

Positiv wahrgenommen wurde das schnellere Vorankommen mit dem Spurbus auf der A40 im Vergleich zum zähfließenden Verkehr der Autos nebenan.



Der Spurbus auf der A40 kommt immer schnell voran
(Foto: Dietmar Reimer)

Auch funktionierten die Anschlüsse ideal, so dass die geplante Reisezeit von ca. 85 Minuten sogar unterschritten wurde. Bis zur Ankunft in Essen-Steele waren auch andere Mobilitätsformen Thema. Unterschiedliche Meinungen gab es beispielsweise zur Frage des Ausbaus bzw. der Verbesserung des Radverkehrs durch Fahrradstraßen. Hier diskutierten Skeptiker und Befürworter in der Gruppe, kamen zu keinem Konsens und akzeptierten doch gegenseitig die anderen Sichtweisen. In der Zusammenfassung der Gespräche ist allen gemein, dass eine optimierte Mobilität in Essen durch verbesserte Angebote in allen Mobilitätsformen für dringend nötig erachtet wird.

Stimmen der Bürger*Innen ÖPNV



„Mit einer der wenigen Bahnhöfe wo beide Rolltreppen funktionieren“

„Im Essener Süden sind die Bahnhöfe relativ sauber“

„Super Sache, das sollte es öfter geben!!! (5min Takt Linie 170)“

„Sehr gut! Schneller auf der Busspur als der Verkehr auf der A40.“

„Dieser Anschluss funktioniert (Altenessen)“



„Nicht jede Bahn ist barrierefrei! 107 war keine Niedrigflurbahn, 106 ist es.“

„Barrierefreier Einstieg im Hbf, aber beim Ausstieg Hamborner Str. geht es einen halben Meter runter. In eine PKW-Fahrspur! Sehr schlecht.“

„Unterschiedliche Sitzbreiten“

„Rathaus Essen: "Bahnstau"“

„Zu viele Bahnen auf einem Gleis“

„Bahnen oft dreckig und nicht einladend“

„Visuelle Info gut, hörbare Ansage fehlt manchmal oder zu leise.“

„Bitte Rauchverbot an Haltestellen!“

„Es wird in Bus und Bahn gegessen trotz Verbots.“

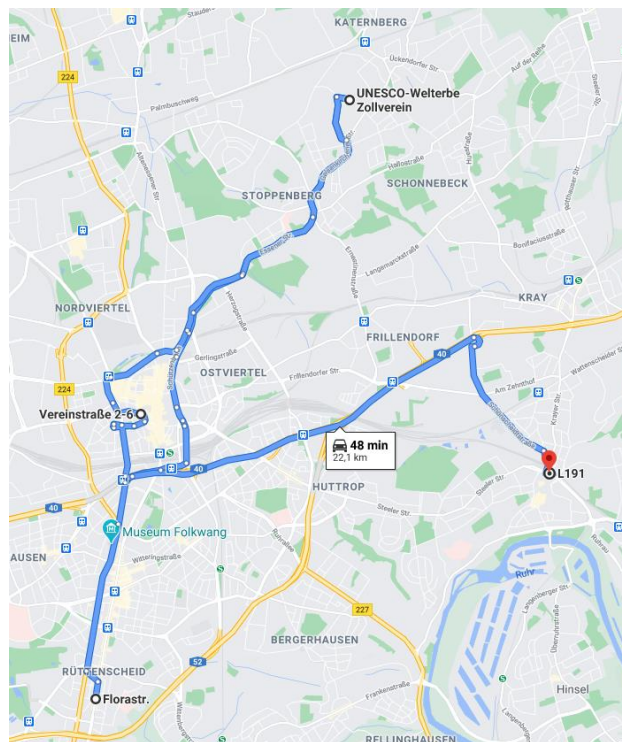
„Durchsagen und Anzeigen nur auf Deutsch! Service für Ausländer ist mangelhaft.“

„Nicht nah genug an Plattform! Stolperfalle.“

„(Bahn 107 Richtung Hbf), Über die Baumaßnahmen an der Philharmonie wird zwar per Plakat informiert, dass der Halt nicht stattfindet wird jedoch nicht durchgesagt.“

Mit dem Carsharing Auto

Route: Florastraße – Zeche Zollverein – Innenstadt – Steele S



Drei Teilnehmer*innen, die sich aus dem privaten Umfeld kannten, hatten die Möglichkeit, die Nutzung eines Carsharing Autos von der Registrierung, der Ausleihe bis zum Zurückgeben kennenzulernen. Als überzeugte ÖPNV-Nutzer*innen untersuchte die Gruppe, wie sich das Auto als Alltagsverkehrsmittel schlägt. Zunächst registrierte ein Mitarbeiter der stadtmobil-Gruppe die Fahrer*in vor Ort und erklärte alle nötigen Schritte zur Ausleihe sowie Nützliches, wie Versicherungsschutz und wie man tankt. Anschließend machte sich die Gruppe auf den Weg zur Zeche Zollverein. Im Berufsverkehr quer durch die Stadt Richtung Norden ging es häufig nur im Schrittempo voran. Angekommen an der Zeche Zollverein wurden die kostenfreien und guten Parkmöglichkeiten positiv bewertet.



Gute und kostenfreie Parkmöglichkeiten an der Zeche Zollverein (Foto: Helga Mies)

Anschließend ging es zurück zur Innenstadt. Die Fahrt mit dem ÖPNV wurde hier als sinnvolle Alternative betrachtet. Die Aufgabenstellung hatte vorgesehen, in der Innenstadt zu parken und einen Kaffee o. Ä. zu trinken. Doch durch vorangegangenen Stau war für eine kleine Auszeit keine Zeit mehr. Das gemeinsame Ziel aller Gruppen, die Mobilstation in Steele, wurde problemlos erreicht. Dort befindet sich auch eine Carsharing-Station, wo das Auto geparkt werden konnte. Das stationsgebundene System in Essen sieht jedoch vor, das ausgeliehene Auto an der gleichen Station abzugeben, wo es auch ausgeliehen wurde. Im Nachgang der Veranstaltung haben die Teilnehmer*innen das Auto somit wieder an die Station an der Florastraße gefahren.

Besonders positiv hervorgehoben wurde die einfache und einmalige Registrierung. Das Carsharing ist als gute Alternative zum privaten Pkw angesehen worden, doch das Zurücklegen innerstädtischer Strecken, insbesondere im Berufsverkehr, eignet sich bei guter ÖPNV- oder Radanbindung eher selten.

Stimmen der Bürgerinnen Carsharing Auto



„Kostenfreie Parkmöglichkeiten an Zeche Zollverein“



„Durchschnittstempo 40 km/h, teilweise Schrittempo“

Unser Fazit: Innenstadt besser mit ÖPNV fahren. Zollverein beide Möglichkeiten gut. Steele eher ÖPNV“

3. Auswertungen am Bahnhof in Essen-Steele

Die gemeinsame Auswertung am Bahnhof in Essen-Steele, der auch Standort einer Mobilstation ist, fasst alle Erfahrungen und Erlebnisse der Kleingruppen zusammen. Zunächst begrüßte Simone Raskob, Dezernentin für Umwelt, Verkehr und Sport alle Teilnehmer*innen und bedankte sich für das Engagement, sich für die Mobilitätswende in Essen einzusetzen. „Das Feedback unserer Bürger*innen als Alltagsexpert*innen ist uns sehr wichtig, denn die Mobilitätswende erreichen wir nur gemeinsam. Wir müssen den Weg zu mehr Klimaschutz und Lebensqualität gemeinsam bestreiten.“, so Raskob.

Mit Hilfe der von den Teilnehmenden geschickten Fotos, welche ausgedruckt und aufgehängt wurden, konnten Eindrücke gebündelt und Handlungsoptionen sowie Wünsche abgeleitet werden.



Gemeinsame Auswertung am Steele S mit Simone Raskob
(Foto: Georg Lukas)

Die Auswertungen ergaben, dass die Infrastruktur in Essen immer noch weitestgehend auf den Pkw-Verkehr ausgelegt ist. Fußgänger*innen werden durch parkende Autos, welche nur über den Gehweg zum Parkplatz gelangen, oder falschparkende Pkw behindert. Recyclingcontainer sind so positioniert, dass Autofahrer häufig auf dem Geh- oder Radweg halten. Temporäre Straßensperrungen aufgrund von Baustellen behindern oft den Fußverkehr, da Baustellenschilder auf dem Gehweg aufgestellt werden. Die Aufteilung des Straßenraums verdeutlicht, dass an vielen Orten der öffentliche Raum dem Auto vorenthalten ist. Fuß- und Radverkehr wird auf gemeinsamen Wegen geführt oder durch ruhenden Verkehr eingeschränkt.

Häufig tritt der Radverkehr auch in Konflikt mit dem Pkw aufgrund mangelnder gegenseitiger Rücksichtnahme. Auch wenn neue Radverkehrsanlagen, wie die Fahrradstraße in Rüttenscheid positiv wahrgenommen wurden, prägen doch noch viele Lücken in der Radinfrastruktur das Essener Straßenbild. Der Zustand einiger Radfahrstreifen wird ebenfalls bemängelt.

Der ÖPNV wurde während der Streifzüge geteilt bewertet. Während Taktverdichtungen, Pünktlichkeit und Busspuren hervorgehoben wurden, besteht bei den Themen Barrierefreiheit, Beschilderung an Haltestellen und Sauberkeit in

Bussen und Bahnen noch Nachholbedarf laut Teilnehmer*innen.

Erlebnisse zeigten, dass auch das Auto trotz vieler Bevorzugungen im öffentlichen Raum nicht immer eine sinnvolle Alternative darstellt. Insbesondere im Berufsverkehr ist es ein stauanfälliges Verkehrsmittel. Carsharing als Alternative zum privaten Pkw auf Strecken, für die andere Verkehrsmittel keine optimalen Bedingungen bieten, wurde positiv bewertet.

Trotz vieler Kritikpunkte schätzen die Teilnehmer*innen jene Verbesserungen für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie Sharing-Angebote, welche in den letzten Jahren umgesetzt wurden. Sie bewerten ihr eigenes Verkehrsverhalten überwiegend als bewusst und nachhaltig. Das ist relevant, denn die Mobilitätswende startet in den Köpfen und lässt sich nur gemeinsam erreichen.

Zum Abschluss wurde für alle Mobilitätstester*innen ein Imbiss sowie kalte und heiße Getränke aus Mehrweg Essen Bechern als Dankeschön bereitgehalten.

4. Fazit und Danksagung

Der Mobilitätstest war eine sehr vielschichtige Veranstaltung und bot eine große Bandbreite an Sichtweisen. Dabei haben die Bürger*innen konstruktiv und engagiert in Kleingruppen auf den Streifzügen aber auch bei der Präsentation der Ergebnisse in Essen-Steele mit Essens Dezernentin für Umwelt, Verkehr und Sport diskutiert.

Gregor Schnittker, Moderator von IKU fasste die Veranstaltung zusammen: „Es war eine schöne Erfahrung zu erleben, wie Menschen mit Hilfe des Perspektivwechsels in unseren Streifzügen, nämlich im Erleben einer nicht so häufig gewählten Mobilitätsform, neue Betrachtung und Verständnis für andere Verkehrsteilnehmer entwickeln konnten.“ Seine Kollegin Bianca Bendisch lobte das Format und die Stadt Essen: „Ich fand es klasse, wie viele Menschen Interesse zeigten, am Mobilitätstest mitzuwirken. Während der Streifzüge wurde für mich deutlich, dass für die Mobilitätswende viel Dialog notwendig ist. Prima, dass die Stadt Essen hier aktiv das Gespräch mit ihren Bürgerinnen und Bürgern sucht.“

Das Format ließ sich sehr gut mit den nötigen Corona-Maßnahmen Abstand halten, das Vermeiden von geschlossenen Räumen sowie das Tragen eines Mund-Nase-Schutzes an Engstellen vereinbaren. Beteiligungsprozesse auf dem Weg zur Erstellung des Essener Mobilitätsplans 2035 können so auch in Pandemiezeiten durchgeführt werden.

Die Ergebnisse fließen ebenfalls in das Bürgerforum Mobilität 2021 sowie in das Förderprojekt MobilitätWerkStadt Essen²⁵ ein. „Die hohe Resonanz und die von den Mobilitätstester*innen gemachten Erfahrungen der verschiedenen Mobilitätsformen während der Streifzüge helfen uns, den Weg zur Mobilitätswende gemeinsam zu gestalten“, resümierten Wencke Malburg und

Sabrina Spiertz, die beiden Organisatorinnen der Grüne Hauptstadt Agentur.

An dieser Stelle möchte die Grüne Hauptstadt Agentur allen Bürger*innen, die an dem Tag als Mobilitätstester*innen auf Spurensuche in Essen gingen, herzlich für Ihre Teilnahme danken. Ein Dank geht ebenfalls an das Dialogbüro IKU für die Vorbereitung und Durchführung sowie das Institut für Mobilitäts- und Stadtplanung der Universität Duisburg-Essen für die Unterstützung.



Foto: Georg Lukas

Herausgeberin

Stadt Essen
Grüne Hauptstadt Agentur
Telefon: 0201 88-82350 & 0201 88-82351

Partner*innen

IKU_DIE DIALOGGESTALTER
Institut für Mobilitäts- und Stadtplanung der
Universität Duisburg-Essen

Gefördert vom



Nachweis Kartenausschnitte: Google Maps 2020