

Offene Stellungnahme vom Kernteam von Gemeinsam für Stadtwechsel Essen zur „Weiterentwicklung der verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Essen“

Sehr geehrte Herren Fraktionsvorsitzende Schrumpf und Rosenau, sehr geehrte Fraktionsmitglieder von CDU und SPD,

in Ihrer „Weiterentwicklung der verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Essen“ schreiben Sie einleitend, die bisherigen Zielsetzungen zur städtischen Mobilität müssten einem *Realitätscheck* unterzogen und an die tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse der Essener:innen angepasst werden.

Dieser Realitätscheck liegt mit der **Mobilitätsbefragung 2024/25¹** bereits vor – und zeigt einen positiven Trend auf.

Die Befragung hält fest:

„Seit der vorherigen Mobilitätsbefragung 2019 kann in der Stadt Essen eine Veränderung im Mobilitätsverhalten festgestellt werden: Sowohl der Fußverkehrs- als auch der Radverkehrsanteil am Wegeaufkommen sind um 2 bzw. 3 Prozentpunkte gestiegen. Gleichzeitig ist der Anteil der mit dem Auto, Motorrad / -roller gefahrenen Wege an allen Wegen um 3 Prozentpunkte gesunken.“

Diese Ergebnisse belegen: **Die Verkehrswende in Essen hat begonnen.**

Das ist bemerkenswert, denn es zeigt, dass bereits die ersten ergriffenen Maßnahmen - obwohl die Ziele des Radentscheids jedes Jahr evaluiert zu großen Teilen nicht erreicht wurden – bereits Wirkung zeigen!

Der Bericht verdeutlicht zudem, wie groß das Potenzial für klimafreundliche Mobilität ist:

- **63 %** der Essener Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad.
- Der Anteil der Haushalte, die mindestens ein Elektrofahrrad besitzen, liegt in Essen mit **32 %** über dem Niveau der deutschlandweiten, repräsentativen Befragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD).
- **54 %** aller Wege sind kürzer als 5 km und somit problemlos ohne Auto zu bewältigen.

Mit anderen Worten: Die Bürger:innen haben die Verkehrswende bereits in Gang gesetzt und können noch mehr!

Umgang mit dem Radentscheid

Vor diesem Hintergrund erstaunt Ihr gemeinsames Vorgehen umso mehr, den von Ihnen 2019 beschlossenen Radentscheid durch neue Leitlinien abzulösen.

Die Aussage des CDU-Fraktionsvorsitzenden Schrumpf im WDR, der Radentscheid werde „weiterentwickelt und nicht abgewickelt“, ist – mit allem Respekt – nicht haltbar. Ihre Leitlinie beispielsweise, dass Fahrradstraßen nur noch dort eingerichtet werden sollen, wo die Kfz-Verkehrsstärke im untergeordneten Bereich liegt, zeigt, dass Sie an der Entwicklung der Radinfrastruktur kein Interesse mehr haben.

Der Radentscheid definiert konkrete Infrastrukturziele; Ihre Leitlinien hingegen sichern im Wesentlichen den Bestand des **motorisierten Individualverkehrs (MIV)**. Hinzu kommt: die Ziele des Radentscheids sind **SMART**, also mess- und überprüfbar, während die Formulierungen Ihrer Leitlinien allgemein bleiben und keine messbaren Ziele vorgeben.

¹ https://media.essen.de/media/wwwessende/aemter/66/mobilitaet_3/Anlage_Kurzfassung_Mobilitaetsbefragung_2024_25.pdf

Zum Erhalt des Ist-Zustands

Sie betonen, die Verkehrsmittel nicht gegeneinander ausspielen oder alle Verkehrsarten „gleichberechtigt weiterentwickeln“ zu wollen. Gleichzeitig formulieren Sie, dass der Ist-Zustand der Straßen und Wege die Basis für weitere Planungen darstellen solle. Das ist, mit Verlaub, ohnehin immer der Ausgangspunkt und meint darum etwas anderes, nämlich den MIV nicht anzutasten. Denn eine gleichberechtigte Weiterentwicklung heißt, dass auch der MIV weiterentwickelt werden soll. Das erhält jedoch die bestehende Disbalance zwischen MIV und Umweltverbund. Eine tatsächliche Gleichberechtigung setzt aber voraus, dass sie überhaupt vorhanden ist – was in unserer autogerechten Stadt nicht der Fall ist. Mit der Fixierung auf den Ist-Zustand zementieren Sie also genau diesen autogerechten Zustand. Eine „gleichberechtigte Weiterentwicklung“ bei gleichzeitigem Erhalt des Status quo ist physikalisch ausgeschlossen: Der öffentliche Raum ist endlich, Verbesserungen für Rad-, Fußverkehr und auch ÖPNV können nur durch Umverteilung zu Lasten des dominierenden fahrenden oder ruhenden Kfz-Verkehrs entstehen.

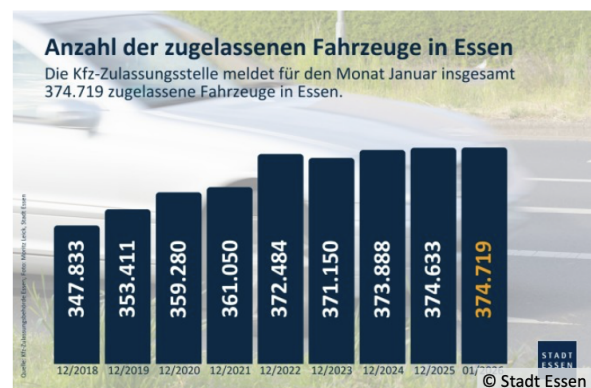
Wenn Veränderungen des Ist-Zustands als „gegenseitiges Ausspielen der Verkehrsmittel“ ausgeschlossen werden, sind Aussagen wie

- „Alle Orte sollen mit allen Verkehrsarten durchgehend sicher erreichbar sein“ oder
- „Eine bestmögliche Ausnutzung des Verkehrsraums für alle Verkehrsmittel soll möglich werden“

unmöglich zu realisieren.

Push- und Regulierungsmaßnahmen

In Ihrer Beschlussvorlage schließen Sie sogenannte *Push-Maßnahmen* aus. Ohne Regulierung und tatsächlicher Anpassung der Infrastruktur wird keine Stadt den Umweltverbund wirksam stärken können. So ist zwischen 2018 und 2025 die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge in Essen um über 27 000 gestiegen – bei gleichzeitig sinkender Nutzung. Das bedeutet: Die Autos stehen überwiegend im öffentlichen Raum, blockieren anderweitig nutzbare und gestaltbare Flächen und verringern zudem die Sicherheit im Stadtraum. Offensichtlich ist die Nutzung des Umweltverbundes in seiner jetzigen Form keine attraktive Alternative und muss weiter ausgebaut werden!



Eine bloß „bedarfsorientierte“ Verkehrspolitik verschärft dieses Problem, weil sie einer sich selbst verstärkenden Dynamik immer weiterer Motorisierung hinterherläuft, statt sie zu steuern und zum Gestalter der benötigten attraktiven Alternativen zu werden.

Mehr Autos erzeugen mehr Parkdruck, lassen weniger öffentlichen Raum übrig und haben eine sinkende Sicherheit für alle Verkehrsarten zur Folge, besonders für Radfahrende und Fußgänger:innen.

ÖPNV, Stau und Sicherheit

Essen ist laut TomTom-Analyse Stau-Hochburg in NRW².

Der motorisierte Verkehr nimmt offensichtlich den größten Raum ein und verursacht zudem die größten Schäden – an Infrastruktur, Klima und Gesundheit.

Darum ist es eine besonders problematische Erkenntnis aus der Mobilitätsbefragung, dass der Anteil des ÖPNV am Wegeaufkommen um 2 Prozentpunkte gesunken ist. Angesichts der anstehenden Brückensanierungen sind leistungsfähige Alternativen zum Auto aber dringend erforderlich. Die konsequente Weiterentwicklung des ÖPNV als echte Verkehrsalternative – etwas nach dem Vorbild Wiens – ist daher unabdingbar. Denn der Umweltverbund bietet auch den Autofahrer:innen eine **Wahlmöglichkeit**,

² <https://www.radioessen.de/artikel/essen-ist-stau-hauptstadt-von-nrw-2551968>

die eigene Mobilität individuell zu gestalten und auf den Besitz eines Autos als Folge verzichten zu können.

Hinzu kommt: **22 %** der Essener Haushalte besitzen kein Auto – sie sind auf funktionierende und sichere Alternativen angewiesen. Dazu zählen alle Menschen unter 18 Jahren und viele Senior:innen, die alle zwangsläufig auf den Umweltverbund angewiesen sind. Diese Bevölkerungsgruppen nicht zu priorisieren oder zumindest gleichzustellen, ist nicht nachvollziehbar.

Verkehrssicherheit

Auch die Verkehrssicherheitslage zeigt klar: Hauptleidtragende sind Radfahrende und Fußgänger:innen. Ein Verkehrsraum, der deren Interessen nicht ausreichend schützt, führt jedes Jahr zu schweren Unfällen; 2025 starben in Essen mehr Menschen im Verkehr als im Vorjahr.

Auch zur Sicherheit gehört darum als erstes Ziel eine Reduzierung des MIV, aber genauso auch konsequentes Ahnden von Parkverstößen. Diese Ziele werden in Ihren Leitlinien nicht erwähnt. Gerade der ruhende Verkehr verstellt aber Sichtbeziehungen und gefährdet ganz besonders die Sicherheit auf Schulwegen.

Gesundheit, Luftreinhalteplan und EU-Vorgaben

Ab 2030 gelten verschärfte EU-Luftreinhaltewerte (s. GfS-Kalender im Monat Oktober). Bereits heute hält die Stadt Essen die Grenzwerte für Stickstoffdioxid aus dem Kfz-Verkehr nicht ein. 2020 und 2023 haben die Bezirksregierung Düsseldorf und die Stadt Essen darum Planergänzungen zum bestehenden Luftreinhalteplan³ vorgenommen, inklusive gerichtlicher Vergleiche mit der Deutschen Umwelthilfe - etwa zur Rüttenscheider Straße als Fahrradstraße.

Mit Ihrer Weiterentwicklung ignorieren Sie diese Planergänzungen und Vergleiche, die ausdrücklich darauf abzielen, den MIV zu verringern, den verbleibenden Kfz-Verkehr zu steuern, den ÖPNV durch Angebotsausweitung zu stärken und den Radverkehr u.a. durch Weiterentwicklung der Verbindungsachsen zu fördern.

Mit dem in der nächsten Ratssitzung anstehenden Beschluss nehmen Sie in Kauf, dass die Stadt Essen die EU Vorgaben bis 2030 keinesfalls einhalten kann, empfindliche Strafzahlungen leisten muss und die Gesundheit der Essener:innen weiterhin gefährdet wird.

Denn die Einhaltung der Luftreinhaltewerte ist gerade im Ruhrgebiet besonders wichtig, da der Anteil der COPD-Erkrankten hier deutlich erhöht ist⁴. Der Zusammenhang zwischen Luftverschmutzung durch erhöhten motorisierten Verkehr und der tödlichen Lungenkrankheit COPD ist klar belegt⁵.

Zukunft und Verantwortung

Politik soll Visionen für eine bessere Zukunft entwickeln, passende Maßnahmen dafür beschließen und diese konsequent umsetzen lassen. Über Jahre wurden in Essen nun Unsummen in Konzepte, Pläne und Personal gesteckt. Ohne konsequente weitere Umsetzung sind diese Mittel allerdings verschwendet.

Vor diesem Hintergrund wirkt die Aussage des SPD-Fraktionsvorsitzenden Rosenau, man wolle nun „nicht länger auf jahrelange Planungen warten, sondern endlich ins Machen kommen“, schwer nachvollziehbar. Die Pläne liegen längst vor, Sie könnten also nun tatsächlich sofort durchstarten. Wenn Sie jedoch grundsätzlich anders ansetzen wollen, starten Sie mit dem Planen wieder bei null - oder lassen alles so, wie es ist. Beides steht letztendlich im Widerspruch zum Anspruch, jetzt ins konsequente Handeln zu kommen.

Erfolgreiche Verkehrspolitik in anderen Städten zeigt: Wandel gelingt nur durch Haltung, Ausdauer und klare Zielorientierung und führt dann gewinnbringend zu mehr Lebensqualität. Ihr jetziger Kurswechsel droht

³ https://www.essen.de/leben/umwelt/luft/luftreinhalteplan_ruhrgebiet.de.html

⁴

www.sueddeutsche.de/gesundheit/hagen-lungenkrankheit-copd-an-rhein-und-ruhr-besonders-haeufig-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-210518-99-645336

⁵ www.helios-gesundheit.de/magazin/news/03/luftverschmutzung-copd/

hingegen das Gegenteil zu bewirken: eine zunehmend unzufriedene Bürgerschaft, in der vor allem Einzelinteressen dominieren – statt einer fairen und sicheren Mobilität für alle.

Klimaziele

Ihre neuen Leitlinien widersprechen zudem zentralen Klimazielen. Maßnahmen zur Reduktion des MIV und zur Förderung des Umweltverbunds sind entscheidend für das Erreichen der Pariser Klimaziele - jede Kommune muss hier ihren Beitrag leisten.

Essen hat sich mit dem SECAP dazu verpflichtet. Ihre Leitlinien stellen auch diesen Beschluss und den politischen Willen, die Klimaziele wirklich erreichen zu wollen, in Frage - auf Kosten der vom Bundesverfassungsgericht angemahnten Generationengerechtigkeit⁶.

Status der Grünen Hauptstadt und Modal Split

Ihre Weiterentwicklung verliert ebenfalls die zwölf Ziele aus den Augen, die sich Essen im Rahmen des Titels "Grüne Hauptstadt Europas" gesetzt hat⁷. Der Modal Split, den Sie nun "pragmatisch" durch Verschiebung der Statistik anpassen und in weite Ferne verschieben wollen, ist ein zentrales Element der Auszeichnung, ebenso wie die gezielte Verbesserung der Luftqualität oder der Lärmemissionen. Alle drei Punkte sind untrennbar verbunden mit einer Reduzierung des MIV und der Stärkung des Umweltverbundes.

Genau wegen dieser Ziele ist Oberbürgermeister Kufen aber in den Rat für Nachhaltige Entwicklung berufen worden!

Appell

Wir können Ihre politischen Erwägungen nicht mit den vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnissen in Einklang bringen. Denn alle relevanten Studien zu Stadtentwicklung, Verkehrswende, Klima und Gesundheit kommen zu gegenteiligen Schlussfolgerungen.

Den eingeschlagenen Weg der Mobilitätswende - also die Erweiterung von Mobilitätsoptionen für ALLE Bürger:innen - zu verlassen, verspricht nur wenig Vorteile. Die Nachteile für alle Verkehrsteilnehmer:innen sind jedoch schon jetzt absehbar.

Noch ist nichts beschlossen. Mit diesem Schreiben regen wir an, unsere Argumente in Ihre Entscheidung mit einfließen zu lassen und die neuen Leitlinien in dieser Form nicht zu beschließen.

Eine lebenswerte Zukunftsstadt Essen braucht eine echte Verkehrswende. Keine Rolle rückwärts.

Mit freundlichen Grüßen

Christiane Gregor, Estelle Fritz, Frank Münster,
Maria-Irene Schweiberer, Matthias Grinewitschus & Justus Reiling
Kernteam von GfS Essen

PS:

Diese Stellungnahme wird auf unserer Webseite und Social Media veröffentlicht und zur Kommentierung freigegeben. Sie geht außerdem zur Information an unser Netzwerk aus über 40 Initiativen, Oberbürgermeister Kufen, Bürgermeisterin Klewin, Verkehrsdezernentin Raskob, Ihre Parteien sowie an die Presse.

Essen, den 17.3.2026

⁶ https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2021/03/rs20210324_1bvr265618.html

⁷ https://media.essen.de/media/wwwessende/aemter/gha/2023_dokumente/12_Ziele_Gruene_Hauptstadt_Europas_2017.pdf