Bewerbung der Stadt Essen um den Titel "Grüne Hauptstadt Europas 2016"

STADT ESSEN

Essen.urban

EUROPEAN GREEN CAPITAL

An initiative of the European Commission

Oktober 2013

Themenfeld 02: Nahverkehr

2 A. Gegenwärtige Situation

In der Stadt Essen leben ca. 571.000 Einwohner auf einer Fläche von 210 km². Mit einer Bevölkerungsdichte von ca. 2.700 EW/km² ist die Stadt Essen Teil des hochverdichteten Ballungsraums Metropole Ruhr mit ihren vielfältigen verkehrlichen Verflechtungen.

Die Siedlungsstruktur der Region wurde vor allem durch die Industrialisierung und die Nordwanderung des Steinkohlenbergbaus geprägt. Mit dem Beginn im 19. Jahrhundert wurde aus einer eher ländlich geprägten Siedlungsstruktur in kurzer Zeit eine durch aufstrebende Industrieunternehmen geprägte Stadtentwicklung mit einer sprunghaften Einwohnerentwicklung. Weite Flächen wurden für Industrie- und Verkehrsanlagen erschlossen, Zechen- und Arbeitersiedlungen entstanden. Sie beeinflussen bis heute die Siedlungsstruktur der Stadt.

Nach dem II. Weltkrieg wurde die Gelegenheit genutzt, die Stadt mit starker Funktionstrennung und autogerecht wieder aufzubauen, oftmals ohne Flächen für den Radverkehr oder den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auszuweisen.
Dies zeigt sich auch in den Angaben zur Mobilität der Essener Bevölkerung, in der Wahl der Verkehrsmittel entscheiden sich ca. 54 % (Fahrer und Mitfahrer) für den Pkw als Transportmittel. Erste Anzeichen einer Trendumkehr sind erkennbar. Noch 2001 lag der Radverkehrsanteil bei 3 %, heute nutzen 5 % das Rad als Verkehrsmittel. Der ÖPNV hat seinen Anteil in den letzten 10 Jahren um etwa 3 % auf 19 % steigern können, 22 % aller Wege werden zu Fuß erledigt (1).
Die Verkehrssituation der Stadt wird auch wesentlich durch das Pendleraufkommen bestimmt, ca. 140.000 Einpendler und ca. 88.000 Auspendler charakterisieren das werktägliche Verkehrsaufkommen in Essen und führen zu einem Pendlersaldo von 52.000 Personen (2).

Es gibt in Essen 16 km Fahrradstraßen und 68 km Radwege (Radfahrstreifen und Bordsteinradwege). Von diesen 68 km Radwegen sind 59 km beidseitig, 9 km nur in einer Fahrtrichtung nutzbar. Zudem sind an 7 km beidseitig Schutzstreifen markiert, sowie 21 km freigegebene Geh- und Radwege vorhanden. Inklusive der Fahrradstraßen in Nebenstraßen verfügt das Essener Straßennetz über insgesamt rund 109 km Radwege. Dies ergibt eine Länge von 0,19 Metern Radweg pro Einwohner der Stadt.
Darüber hinaus sind weitere 262 km Radwege in den Grünbereichen der Stadt, abseits von Straßen, als gemeinsame Geh- und Radwege vorhanden. Mit Überschneidungen existieren ausgewiesene Radrouten für den Freizeitradverkehr in einer Länge von ca. 150 km.

Öffentlicher Personennahverkehr

Das Angebot des Öffentlichen Nahverkehrs im Stadtgebiet Essen differenziert sich in:

- den Schienenpersonennahverkehr [Aufgabenträger: Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)],
- und den Straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (Aufgabenträger: Stadt Essen)

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPNV umfasst die Produkte RegionalExpress, RegionalBahn und S-Bahn.
Sie dienen der Verknüpfung der Stadt Essen mit den Nachbarstädten; die S-Bahn übernimmt mit der Direktanbindung einzelner Stadtteile an die Innenstadt auch wichtige innerstädtische Erschließungsaufgaben.

Straßengebundener Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das ÖPNV-Netz in Essen differenziert sich in ein TagNetz und in ein NachtNetz. Im TagNetz übernehmen drei Stadtbahn-, sieben Straßenbahn- sowie 45 Buslinien die ÖPNV-Bedienung. Täglich ab 23.30 Uhr erfolgt die Umstellung auf das NachtNetz mit 18 Linien im Busverkehrssystem und 20 TaxiBus-Linien.

Insgesamt sind 44 % der Essener Bevölkerung an den kommunalen Schienenverkehr direkt angebunden. Etwa ein Drittel aller Einwohner wird ausschließlich durch das Busnetz erschlossen.

77,3 % der Einwohner Essens haben ihren Wohnstandort innerhalb eines 300-Meter-Radius einer ÖPNV-Haltestelle, die in einem Takt zwischen 5 und 60 Minuten bedient wird.

54 % aller Wege die die Essener Bevölkerung zurücklegt sind kürzer als 5 km, berücksichtigt wurden hierbei alle Verkehrsträger. Der Anteil der privaten Autofahrten unter 5 km liegt bei ca. 39 % und teilt sich in 29 % Pkw-Fahrer und ca. 10% Mitfahrer auf.

58 % der Busflotte der EVAG und 36 % der privaten Busflotten entsprechen der Abgasnorm EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) / EURO V, das sind über alle Busse insgesamt 54 % (233 Busse). Seit 2010 ist zusätzlich ein Hybridbus im Einsatz.

Ca. 50 % der Nahverkehrsleistung wird in Essen durch Straßenbahnen im Elektrobetrieb erbracht.

2 B. In der Vergangenheit erzielte Ergebnisse

Die Essener Untersuchungen zur Mobilität aus den letzten 20 Jahren zeigen, dass im Umweltverbund Verschiebungen zu Gunsten des ÖPNV und Zuwächse beim Radverkehr zu verzeichnen sind. Der Fußgängeranteil ist rückläufig. Es gibt keine wesentlichen Veränderungen der Pkw-Nutzung in der Stadt (siehe Abb. 2.1). Mit aktuell 54 % liegt der Nutzungsanteil des Pkws auf einem gleichbleibend hohen Niveau. (1)

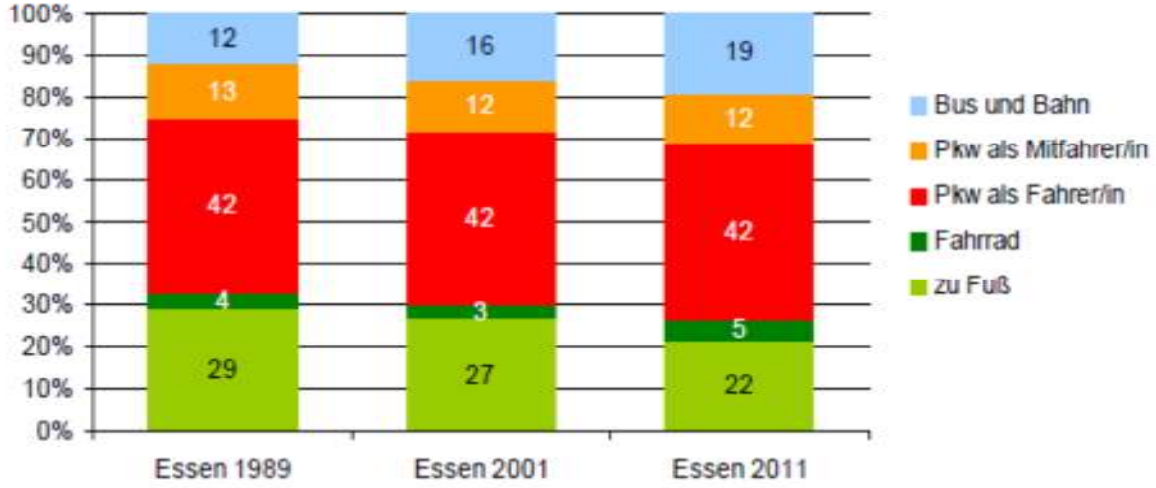

Abb. 2.1: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl (alle Wege) in Essen nach den Befragungen 1989, 2001 und 2011 in % (Quelle: Haushaltsbefragung zur Mobilität Essen 2011, Stadt Essen 2012)

Um die positiven Trends der Verkehrsmittelwahl zu unterstützen und den festen Block der Pkw-Nutzung aufzuspalten, sind in den letzten Jahren umfangreiche Maßnahmen angegangen worden.

Im Bereich des ÖPNV konnten viele Einzelprojekte zur Unterstützung der im Nahverkehrsplan aufgeführten ÖPNV-Ziele umgesetzt werden. Eine Auswahl kann der folgenden Auflistung entnommen werden:

- **Einführung eines Bus-Nachtnetzes**

- **Busflotte 100 % Niederflur; sukzessive Umstellung auf EEV-Standard**
  Seit 2007 sind 107 neue Busse mit dem EEV-Standard mit einem Investitionsvolumen von ca. 32,4 Mio. € beschafft worden.

- **Teilw. Beschleunigung von Straßenbahnstrecken über Lichtsignalanlagen**

- **Barrierefreier Umbau von ca. 64 Bushaltestellen und ca. 12 Straßenbahnhaltestellen sowie größerer Verknüpfungspunkte z.B. Verkehrsplatz Steele (s. u.).**

Abb. 2.2: Verkehrsplatz Steele nach Inbetriebnahme (Quelle: Stadtbildstelle Essen)

Umbau des Hauptbahnhofes und Umfeldes sowie Bau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) und des Fernbusbahnhofs.
Die Umbaukosten des Hauptbahnhofes betrugen ca. 65 Mio. €, die Baukosten für das Bahnhofsumfeld lagen bei ca. 7,4 Mio. €, für den Fernbusbahnhof bei 400.000 € und für den ZOB (s.u.) bei ca. 2,6 Mio. €

Abb. 2.3: Zentraler Omnibusbahnhof am Hauptbahnhof (Quelle: Stadtbildstelle Essen)

- **Einrichtung der Straßenbahnlinie 107 als sogenannte Kulturlinie zur Kulturhauptstadt Europas 2010**

- **Einrichtung Seelinie und eines kostenfreien Museumsbusses bei größeren Ausstellungen im Folkwang-Museum**

- **Kostenloser Begleitservice im ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen seit 2005 (von 07.30 Uhr - 19.00 Uhr)**

- **Einführung von rabattierten Firmentickets.**
  Heute beziehen in 134 Firmen rund 18.000 MitarbeiterInnen ein Firmenticket.

- **Bustrainings für Senioren 50+; Kinder; Hunde und Halter**

- **Seit 2007 „EVAG macht Schule“: Verkehrserziehung durch Theater "Straßenbahnmusical "**

- **Mobilitätsgarantie bei Verspätung von > 20 Min. kostenlose Taxibenutzung möglich oder Fernverkehrszug DB**

- **Kooperation ÖPNV/Radverleih: Vergünstigung für EVAG Abo-Kunden 30 Min. kostenfrei**

- **Kooperation ÖPNV/Carsharing: Vergünstigung für EVAG Abo-Kunden bei Stadt mobil, Ruhrauto-e**
  Insgesamt sind an ca. 33 Stationen 91 Carsharing-Fahrzeuge verfügbar.

- **Ausbau der Dynamischen Fahrgastinformation an ÖPNV-Haltestellen**

- **Aufbau eines ÖPNV-Wegweisungssystems in der Essener Innenstadt**

- **Einführung eines Neueinsteiger-Pakets der EVAG für Neubürger der Stadt** (1. Auflage 10.000 Exemplare, Ausgabe ab 12/2012)

  Der Pkw-Verkehr besitzt im Ruhrgebiet traditionell eine hohe Wertigkeit, die über gezielte Maßnahmen verändert werden soll. Sie umfassten in den letzten Jahren insbesondere folgende Ansätze:

- **Teilnahme am dena-Projekt „effizient mobil“**
  Mit den Mitteln des Mobilitätsmanagements sollen vor allem Betriebe und Kommunen ihre Mitarbeiter und Bürger gezielt zum Umstieg vom Pkw auf energieeffizientere Verkehrsmittel motivieren.

- **Neue Mobilitätskonzepte für die Stadt der Zukunft (siehe unter 2.c)**

- **2007, 2009 Eco-Fahrtraining mit Mitarbeitern des Umweltamtes der Stadt Essen: ökonomische Bedienung und Verwendung von Fahrzeugen**

- **Ausbau des Radwegenetzes (s.u.)**

- **Einrichtung von Bewohnerparkzonen (Innenstadt, Ostviertel, Museum und Sternviertel)**

- **Einrichtung eines Digitalen Parkleitsystems in der Innenstadt**

Das Parkleitsystem steuert über 120 dynamische Hinweistafeln den Zufluss auf 12.000 Parkplätze.

- **Mitpendler.de zur Bildung von Fahrgemeinschaften über ein gemeinsames Internetportal mit NRW-weit 34 Städten und Kreisen als Partner.**

- **Einrichtung einer Umweltzone Ruhrgebiet**
  Zur Einhaltung der im Luftreinhalteplan beschriebenen Ziele wurde mit Wirkung ab dem 01.01.2012 eine zusammenhängende, großräumige Umweltzone Ruhrgebiet eingerichtet. Ab dem 01.07.2014 dürfen in die Umweltzone Ruhrgebiet nur Fahrzeuge mit grüner Plakette einfahren.

Das Maßnahmenpaket zur Förderung des Radverkehrs setzte sich in den vergangenen Jahren aus mehreren Bausteinen zusammen.

Die Stadt Essen ist Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise e.V. Im März 1995 ist das Radverkehrs-Hauptroutennetz in seiner bisher gültigen Form beschlossen worden. Es beinhaltet die Hauptachsen für den Radverkehr, die die Stadtbezirke mit der Innenstadt und miteinander verbinden, integriert sind die regionalen Routen des Radverkehrsnetzes NRW. Ein Ergänzungsnetz verdichtet das Hauptroutennetz auf Stadtbezirksebene und stellt die Verbindung der Stadtteile untereinander sicher. In den letzten Jahren haben sich in Essen wesentliche städtebauliche und verkehrliche Veränderungen ergeben, die auch einen nachhaltigen Einfluss auf das Radverkehrs-Hauptroutennetz genommen haben.

Hier sind insbesondere zu nennen:

- Projektentwicklung „ESSEN.Neue Wege zum Wasser“
  (siehe auch Kapitel „Städtische Grünflächen“)
- Umbau ehemaliger Bahntrassen zu Fuß- und Radwegen
- Fortentwicklung städtebaulicher Projekte (z.B. Universitätsviertel, Kupferdreh, Kruppgürtel, Niederfeldsee) mit durchbindenden Radverkehrsanlagen und Anschluss an das Radverkehrsnetz

Zur Weiterentwicklung des Radnetzes existieren 47 kleinere Maßnahmen und folgende Großprojekte:

Projekt / Radroute	Strecke (km)
• Zollverein	6,9
• Nordsternweg	5,0
• Berneroute	8,7
• Wasserroute	18,0
• Stadtroute	18,0
• Naturroute	16,0
• Rheinische Bahn	4,6
• Grugatrasse	11,4

Unter den Web-Adressen: www.neuewegezumwasser.de/essenerfahren/index.html und www.essenerfahren.de/raderlebnis.html sowie www.perpedal.essen.de können Details zu den einzelnen Projekten sowie Radverkehrsangeboten aufgerufen werden.

So wurden z.B. in den Jahren 2006 bis 2012 ca. 630.000 € in Radverkehrsanlagen mit einer Gesamtlänge von ca. 14.000 m investiert.

Im Rahmen der Projekte „ESSEN.Neue Wege zum Wasser“ wurden ca. 9,6 Mio. € eingesetzt.

Abb. 2.4: Radtrasse Rheinische Bahn (Grün und Gruga Essen) / Metropolrad Ruhr
(Quelle: Essener Verkehrs AG)

Ein weiteres Projekt ist die Freigabe von 252 Einbahnstraßen mit Längen zwischen 50 und 500 Metern für den Radverkehr (3)

Die positiven Entwicklungen im Radverkehr sollen auch durch die erfolgte Installation und den Ausbau des Metropolrad-Fahrradverleihsystems unterstützt werden.

Das öffentliche **Mietradsystem „metropolradruhr“** ist ein durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gefördertes Modellvorhaben. Der Aufbau des stationsorientierten Systems wurde in Essen im September 2012 abgeschlossen.
In Essen sind 51 automatisierte Ausleihstandorte mit über 400 Fahrrädern in Betrieb.

Das Leihradsystem wurde gezielt auch an stark frequentierten Haltestellen des Nahverkehrs errichtet, um den Umstieg zwischen Bus / Bahn auf das Leihrad zu erleichtern. Die angestrebte intermodale Nutzung soll in dieser Kombination sowohl Rad- wie Nahverkehr stärken und Mobilitätsalternativen offerieren. Durch den stetigen Ausbau des Stationssystems und zahlreichen Marketingmaßnahmen im letzten Jahr sind die Nutzungszahlen von 5.600 (2011) auf 13.872 (2012) gestiegen:

Wirkungsvollste Maßnahmen

Zu den wirkungsvollsten Maßnahmen im lokalen Verkehr zählen die oben genannten Schritte zur Stärkung und Sicherung des ÖPNV-Angebotes und der Infrastruktur. Trotz Einwohnerrückgang in Essen konnten die Fahrgastzahlen des ÖPNV gesteigert werden, fuhren im Jahr 2011 noch 122,8 Mio. Fahrgäste mit dem Nahverkehr, waren es 2012 schon 125,3 Mio. Personen. Täglich werden ca. 340.000 Fahrten unternommen.

Neben der Weiterentwicklung der Radinfrastruktur haben drei neue Nord-Süd Routen für den Radverkehr und gemeinsam mit dem Regionalverband Ruhr (RVR) ausgebaute Ost-West-Verbindungen im Ruhrtal sowie z.B. die ehemalige Bahnstrecke zwischen Mülheim und dem Ruhrtal oder die Rheinische Bahn erfolgreich zum Anstieg des Radverkehrs beigetragen. Sehr wirkungsvoll war auch die Öffnung von 252 Einbahnstraßen für den Radverkehr. Sie führt zu einer höheren Durchlässigkeit im Radnetz und verbessert die Erschließung der Stadtteile und Wohnquartiere.

Einbeziehung von Interessengruppen

Die Einbeziehung von Interessengruppen erfolgt in der Regel projektbezogen. Größere Planungsprojekte, wie z.B. das Verkehrskonzept Essen-Werden, beinhalten als festen Bestandteil eine Bürgerinformation. Eine ausführliche Bürgerbeteiligung erfolgte ebenfalls im Strategieprozess Essen.2030 (siehe Kap. 12c), online, in Vor-Ort-Veranstaltungen in den Bezirken und in Extraterminen haben Interessierte ihre Belange, z.B. zu Verkehrsthemen, eingebracht.

Regelmäßig kommen im Arbeitskreis Radverkehr die Interessenvertreter des Radverkehrs und Mitarbeiter der Verwaltung zu Abstimmungsterminen zusammen. Im Arbeitskreis „Barrierefreier ÖPNV" tauschen sich die Behindertenverbände, die zuständigen Mitarbeiter der Stadtverwaltung unter Vorsitz der EVAG über aktuelle Entwicklungen und Anforderungen an den ÖPNV aus. Weiterhin gibt es Gespräche mit dem Fahrgastverband Pro Bahn zu ÖPNV-Themen der Stadt und werden Verkehrsthemen auch mit dem Runden Umwelttisch, in einer festen Sitzungsfolge, besprochen.

Die EVAG lädt seit 2012 zwei Mal pro Jahr zu einem Kundenforum ein, bei dem rund 60 Fahrgäste die Gelegenheit haben, mit Verantwortlichen des Unternehmens über den Nahverkehr in Essen zu sprechen.

2 C. Zukunftspläne

Mit der Neuaufstellung des Regionalen Flächennutzungsplanes 2009 (RFNP) wurden auch Grundsätze zur Mobilität formuliert, die den Umweltverbund und die Verkehrsvermeidung herausstellen (4).

- **Grundsatz 43: Mobilität sichern und Anteile des Umweltverbundes erhöhen**
  Die Mobilität und die Erreichbarkeit von Menschen und Gütern soll raum- und umweltverträglich erhalten, verbessert oder geschaffen werden. Dabei sollen die Anteile der umweltverträglichen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen erhöht werden.

- **Grundsatz 44: Verkehrsvermeidung / -verlagerung / -optimierung**
  Verkehrskonzepte sollen sich an den Zielen der Verkehrsvermeidung / -verlagerung / -optimierung orientieren.

Zur weiteren Konkretisierung werden für die einzelnen Verkehrsträger Zielgrößen aufgezeigt. Ausgehend von den Haushaltsbefragungen der vergangenen Jahre sollen in Stufen zukünftig folgende Modal Split Zielwerte erreicht werden:

	1989	2001	2011	2020	2035
ÖPNV	12 %	16 %	19 %	21 %	25 %
MIV	55 %	54 %	54 %	44 %	25 %
Fahrrad	4 %	3 %	5 %	11 %	25 %
Zu Fuß	29 %	27 %	22 %	23 %	25 %

Abb. 2.5: Modal Split Entwicklung und Zielwerte für Wegeanteile in der Stadt Essen
* MIV = motorisierter Individualverkehr

Zur Unterstützung der Zielbeschreibung Verkehr werden folgende Schwerpunktzielsetzungen verfolgt:

1. Verringerung der Gesamttransportnachfrage;

Masterplan Einzelhandel 2011
Ziel ist es, gewachsene Einzelhandels-Strukturen der Innenstadt und der Ortszentren zu erhalten, um negativen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen entgegenzusteuern (5).

Lkw-Routenplanung im Rahmen des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet (LRP)
Es wird das Ziel verfolgt, eine stadtverträgliche LKW-Navigation in der Metropole Ruhr aufzubauen (6).

2. Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (Passagiere und Fracht)

Machbarkeitsstudie Essener Norden
Die Machbarkeitsstudie soll grundsätzliche Möglichkeiten der Emissionsminderung durch verkehrliche Maßnahmen darstellen (7).

Projekt Mercator-Stiftung / Uni DUE: "Neue Verkehrskonzepte für die Stadt der Zukunft"
Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erforschung neuer Mobilitätskonzepte und soll maßnahmenbezogene Szenarien, ausgerichtet auf gesellschaftliche Milieus, entwickeln und bewerten (8).

3. Förderung aktiver Beförderungsarten (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren), effizienter öffentlicher Transport, und CO_2-freie Stadt-Logistik;

Radverkehrsprojekte

- Weiterentwicklung des Alltagroutennetzes
- Weiterbau von Radtrassen
- Verbesserung der Radinfrastruktur
- Öffentlichkeitsarbeit über Veranstaltungen
  (Aktion „Stadtradeln der Klimainitiative Essen“, Fahrradkalender Stadt Essen)
- Herausgabe von Printprodukten
- Errichtung der Radstation Kupferdreh und des Radweg-Tunnels am Bahnhof Kettwig

Insgesamt sind für die nächsten Jahre für die obigen Projekte städtische Investitionen von 1,52 Mio. € vorgesehen.

- Machbarkeitsstudie für den 85 Kilometer langen Radschnellweg Ruhr (Trassenplanung zur Verbindung von acht Ruhrgebietsstädten, Kosten-Nutzen-Analyse, Kommunikationskonzept, Finanzierung durch RVR).

Abb. 2.6: Radschnellweg Ruhr (Quelle: Regionalverband Ruhr)

Fußgänger

- Weiterentwicklung „Stadt der kurzen Wege"
- Quartiersplanung
- Ausbau der Barrierefreiheit
- Steigerung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum

Beitrag des ÖPNV

- Neubau eines Linienabschnittes der L 109 (siehe Abb. 2.7), Trassenlänge ca. 1,4 km, Baubeginn 2014, Investitionsvolumen ca. 12 Mio. €
- Beschaffung von 27 neuen Niederflurstraßenbahnen (Auslieferung ab 2014, Investitionsvolumen von ca. 67 Mio. €)
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 in Richtung Oberhausen „Neue Mitte". (Länge 3,7 km, davon 300 m in Essen) (vgl. Abb. 2.7), Investitionsvolumen ca. 77 Mio. €)
- Barrierefreier Ausbau von 6 Straßenbahnhaltestellen bis 2016, Investitionsvolumen ca. 22 Mio. €
- Konzeption eines Ortsbussystems
- Aufbau eine Qualitätsmanagementsystems ÖPNV
- Kooperation der Nahverkehrsgesellschaften Essener Verkehrs-AG, Duisburger Verkehrs Gesellschaft AG und Mülheimer Verkehrs Gesellschaft über ein gemeinsames Unternehmen, die Via Verkehrsgesellschaft. Die Via hat das operative Nahverkehrsgeschäft übernommen und will mit maximaler Wirtschaftlichkeit den Nahverkehr in der Region ausbauen sowie die Angebotsqualität verbessern.

Der Investitionsbedarf in Anlagen, Gebäude, Fahrzeuge und Betriebsmittel des Essener ÖPNV liegt in den Jahren 2013 – 2017 bei ca. 234 Mio. € und ist in der Wirtschaftsplanung des Unternehmens verankert.

Abb. 2.7: EVAG Schienennetz 2015 (Quelle: EVAG 2012, verändert durch Stadt Essen)

Zur Finanzierung des lokalen ÖPNV trägt die Stadt Essen jährlich in einer Größenordnung von ca. 75 Mio. € über den Verlustausgleich bei.

Das heutige SPNV-Angebot unterstützt die Stadt Essen jährlich mit einer SPNV-Umlage in Höhe von ca. 1,6 Mio. €. Zusätzlich werden für Leistungen des Verkehrsverbundes und anderer Betreiber noch Zahlungen von ca. 1,4 Mio. € an den VRR getätigt.

Intermodale Mobilität

Ist als Leitprojekt des Strategieprozesses *Essen.2030* aufgelegt worden und umfasst die Vernetzung und Weiterentwicklung urbaner Mobilitätsangebote von Tür zu Tür. Der ÖPNV dient als Basismobilität und soll erweitert werden durch die Bausteine Carsharing (stationsgebundene und Freeflow-Modelle), Bikesharing und ergänzende Angebote für den Fuß- und Radverkehr. Zielvorstellung der Stadt Essen ist es Carsharing zu privilegieren und entsprechende Stellplatz- und Parkmöglichkeiten auszuweisen.

4. Förderung umweltfreundlicherer Technologien, Kraftstoffe (einschließlich erneuerbarer Energien), Verhaltensweisen und Praktiken für den Personen- und Güterverkehr;

Elektromobilität

- **<u>Ladeinfrastruktur Elektrofahrzeuge</u>**

  Im Stadtgebiet existieren derzeit ca. 40 Ladestationen mit etwa 80 versorgten Pkw-Stellplätzen. Die Anzahl wird kontinuierlich erhöht.

- **<u>Projekt RUHRAUTOe</u>**

  Mobilitätskonzept mit 20 Elektrofahrzeugen, sie bilden in Wohngebieten und im City-Bereich Essen ein Carsharing-Netz mit 11 Standorten / Ladesäulen, die erweitert werden sollen (9).

Abb. 2.8: Standort Carsharing für E-Fahrzeuge (Quelle: Georg Grindau, Stadt Essen)

- **<u>E-Bike</u>**

  Radstationen am Hauptbahnhof und in Kupferdreh stellen 15 E-Bikes zur Ausleihe bereit. Im Stadtgebiet existieren zurzeit 12 zugängige Ladestationen. Die Angebote sollen ausgebaut werden.

Erneuerung der Fahrzeugflotte des lokalen ÖPNV

Bei der EVAG sind in 2015 und 2016 Busbeschaffungen geplant, insgesamt sollen 49 Fahrzeuge mit Euro VI-Norm angeschafft werden.

5. Annahme und Umsetzung der Pläne für nachhaltige städtische Mobilitätspläne und andere integrativen Ansätze.

Der Rat der Stadt Essen hat Ende 2011 die Verwaltung beauftragt eine Integrierte Verkehrsplanung (IGVP) zu erstellen. Die einzelnen Verkehrsträger sind konzeptionell bislang sektoral betrachtet worden, z.B. der ÖPNV im Nahverkehrsplan (NVP). Ziel ist es den NVP ab Ende 2013 fortzuschreiben. Der Regionalverband Ruhr (RVR) erarbeitet zurzeit den neuen Regionalplan Ruhr. In ihm werden Ziele und Grundsätze zur regionalen Verkehrsentwicklung aufgezeigt werden.

6. Reduzierung von Staus und Verbesserung der regionalen Mobilitätsflüsse.

Von Stauereignissen sind im Essener Stadtgebiet wesentlich die durchziehenden Bundesstraßen und Autobahnabschnitte betroffen, als Maßnahmen werden angewandt:

- 10 Zuflussbegrenzungsanlagen an Autobahnauffahrten
- Morgendliche Sperrung einer Auffahrt
- Steuerungsprogramme der Lichtsignalanlagen
- Infos über Tafeln des Parkleitsystems
  (Parkleitsystem steuert über 120 dynamische Hinweistafeln den Zufluss auf 12.000 Parkplätze)
- Verkehrsmanagementsystem Ruhrpilot
- Lkw-Fahrverbote auf Einfallstraßen in bestimmten Zeitfenstern

2 D. Hinweise

EVAG-Kundenzufriedenheitsmessung

Umfragen über die Zufriedenheit einzelner Nutzergruppen mit den lokalen Verkehrsangeboten existieren lediglich für den ÖPNV. Die EVAG führt alle zwei Jahre eine Kundenzufriedenheitsmessung durch, in der Merkmale abgefragt und Veränderungen abgelesen werden können. Als ein Indikator wird die Gesamtzufriedenheit ermittelt. Die nachgeschaltete Analyse führt auch zur Entwicklung von Maßnahmen zur Steigerung der Kundenzufriedenheit.

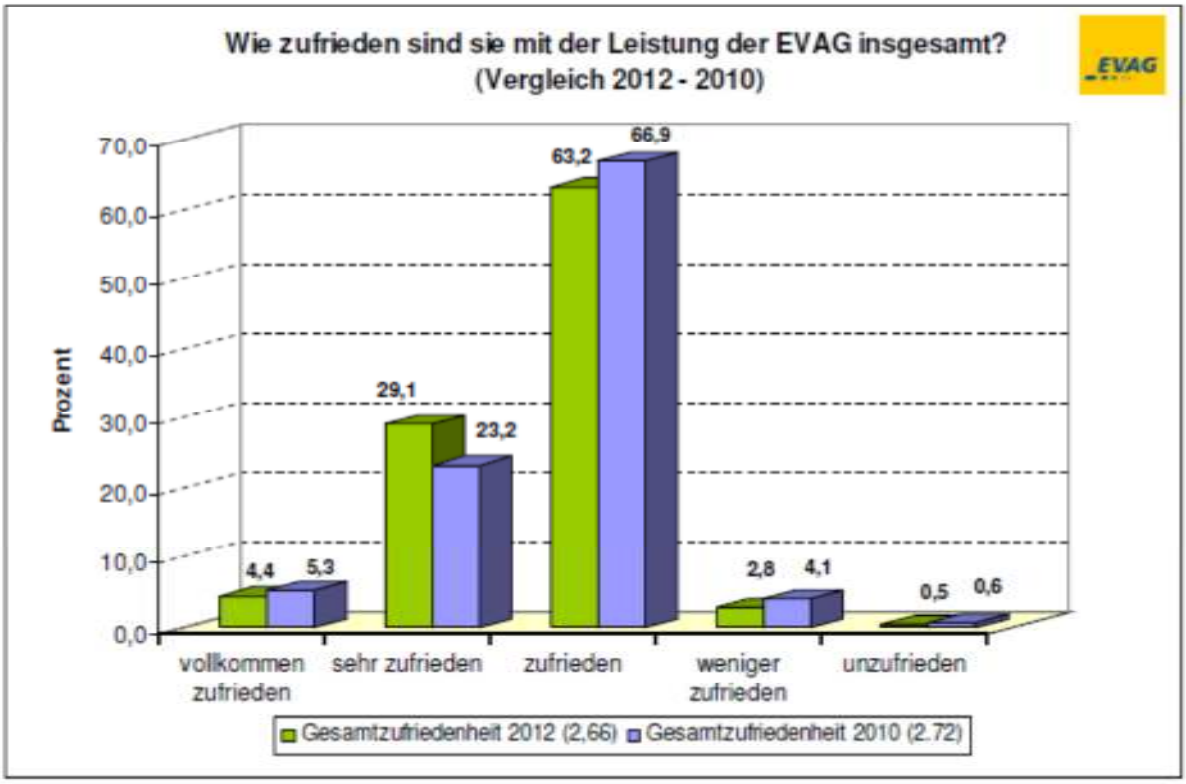

Abb. 2.9: Kundenzufriedenheit mit der Essener-Verkehrs AG (Quelle: EVAG 2012)

Die letzte Kundenzufriedenheitsmessung zeigt eine Zunahme der sehr zufriedenen Fahrgäste der EVAG mit den Leistungen des Unternehmens.

Verweise:

(1) Haushaltsbefragung zur Mobilität Essen 2011, Stadt Essen, 2012
http://www.essen.de/de/Leben/Verkehr/haushaltsbefragung_zur_mobilitaet.html

(2) Regionalverband Ruhr, Referat 3, Stand: Juli 2013, basierend auf der neuen Pendlerrechnung 2011 des Landesbetriebes Information und Technik Nordrhein-Westfalen
http://www.metropoleruhr.de/regionalverband-ruhr/statistik-analysen/statistik-trends/erwerbstaetigkeit/pendlerrechnung-2011.html

(3) Stadtplan Essen (KV-Verlag) und Amtliche Fahrradkarte 2013: http://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-essen/service/radkarten/fahrradstadtplaene.html

(4) Regionaler Flächennutzungsplan, Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr, 2009
http://www.staedteregion-ruhr-2030.de/cms/allgemein_2.html

(5) Stadt Essen, Masterplan Einzelhandel 2011
http://media.essen.de/media/wwwessende/aemter/61/dokumente_7/aktionen/masterplan einzelhandel/Masterplan_Text.pdf

(6) Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 – Teilplan West, Bezirksregierung Düsseldorf
http://www.brd.nrw.de/umweltschutz/umweltzone_luftreinhaltung/pdf/Internetfassung_LRP_Teilplan_West_korr_1.pdf

(7) *Machbarkeitsstudie „Essener Norden"- LANUV-Fachbericht 41- Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen-Recklinghausen 2012*
http://www.lanuv.nrw.de/veroeffentlichungen/fachberichte/fabe41/fabe41.pdf

(8) Antrag an die Stiftung Mercator, Essen 2011
http://www.stiftung-mercator.de/themencluster/klimawandel/neue-verkehrskonzepte-fuer-die-stadt-der-zukunft.html

(9) Projekt zur Elektromobilität in der Metropole Ruhr: http://www.ruhrauto-e.de/