



## Klimagerechte Mobilität in der Werdener Altstadt

1881

2021

# Die Klimakrise erfordert eine **klimagerechte Mobilität**

## Ratsbeschluss Essen vom 25.09.2019

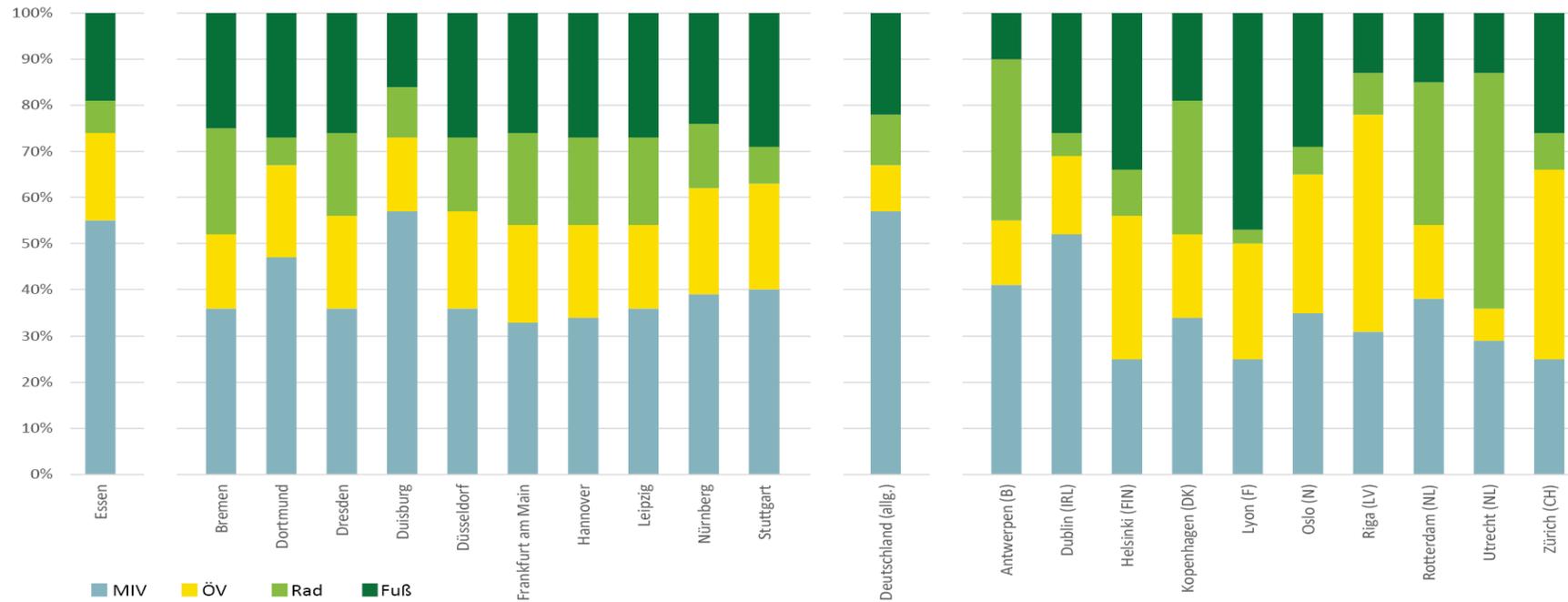
Die Stadt Essen hat sich für den **Modal Split** ein **4 x 25 %-Ziel** gesetzt.

Das bedeutet, dass sich bis 2035 alle Wege in Essen gleichmäßig auf die vier Mobilitätsarten (Auto-, Rad-, Fußverkehr und ÖPNV) verteilen sollen.

Dafür muss der **Anteil der umweltfreundlichen Verkehre** (Bus/Bahn, Fahrrad, Zu-Fuß-gehen) **deutlich erhöht** werden

Der Autoverkehr sollte um 55 % abnehmen, der Radverkehr soll sich verdreifachen

# Situation Verkehr / Mobilität



Vergleich des Modal Split in Essen mit Städten in Deutschland und Europa

## Aktueller Modal-Split im Stadtbezirk IX:

- **60 % mit Kfz**, 17 % mit ÖPNV, 7 % mit dem Rad und 16 % zu Fuß
- Engstellen an Gehwegen, wenig seniorenerechte Pflasterstrecken
- Nur wenige Radwege und vereinzelte Abstellanlagen für viele Radfahrer
- Neuer Ortsbus, Nutzung ausbaufähig

**>>> Das ModalSplit-Ziel 4 x 25 liegt in weiter Ferne!**

## Situation Verkehr / Mobilität

- **Hohes Kfz-Verkehrsaufkommen** (ca. 40.000 Kfz/24h auf der Brücke und ca. 20.000 auf der Velberter Straße)
- **Täglich Stau in den Spitzenstunden** im Werdener Zentrum (Fahrtrichtung Velbert) und auf Velberter Straße (Fahrtrichtung Zentrum)

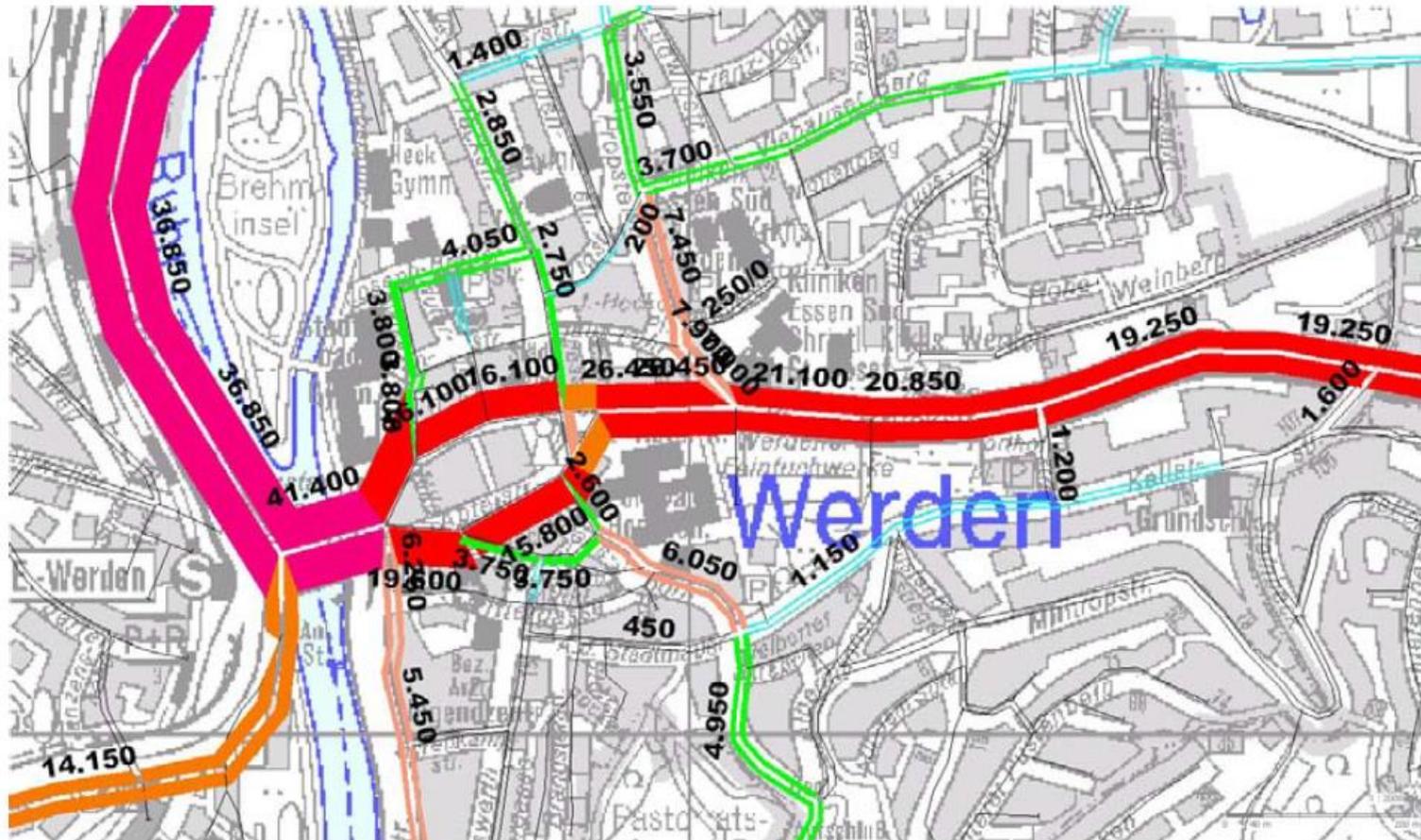


Abb. 35: Belastungsplan Analyse-Nullfall, Detailausschnitt Werden, Angaben in  $DTV_w$  [Kfz/24h]

# Ziele für ein lebenswertes Werden

## **Mehr Lebensqualität** in der Werdener Altstadt

- mehr Aufenthaltsqualität für Bewohner, Besucher und Kunden
- Altstadtstraßen, die nicht von Autos dominiert werden
- Sichere Wege für Radelnde – „unechte Fahrradstraßen“
- breitere, rollatorgerechte Gehwege für Senioren
- Bänke und Außengastronomie auf breiteren Gehwegen
- mehr Grün im öffentlichen Raum
- altstadtnahe Parketagen statt Parkplätze auf den Straßen

# Unsere Ziele für den Werdener Altstadttring



- Ein Altstadttring mit Fahrradstraßen und Tempo 30
- Fahrradstraßen, die gegen den Uhrzeigersinn auch von Autos zu befahren sind
- Breitere Gehwege und mehr Aufenthaltsflächen an Straßen
- Mehr Grün und Bäume im öffentlichen Raum
- Bündelung von Parkplätzen in altstadtnahen Parketagen

# Ideen für die Heckstraße



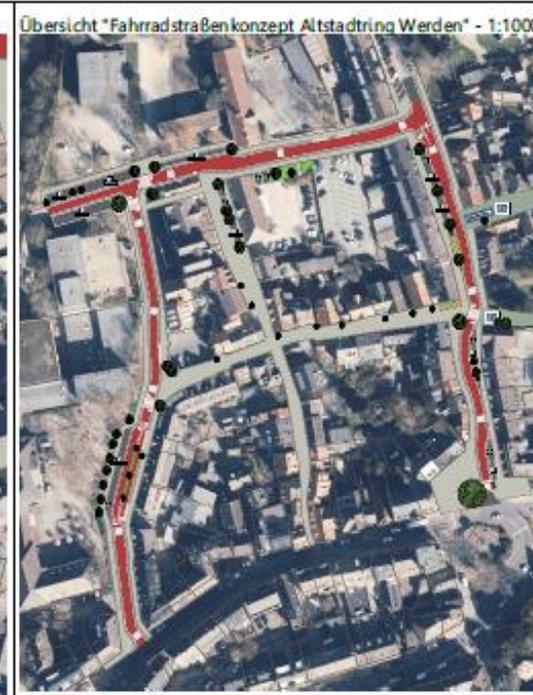
# Ideen für die Josef-Breuer-Straße



## Ideen für die Grafenstraße

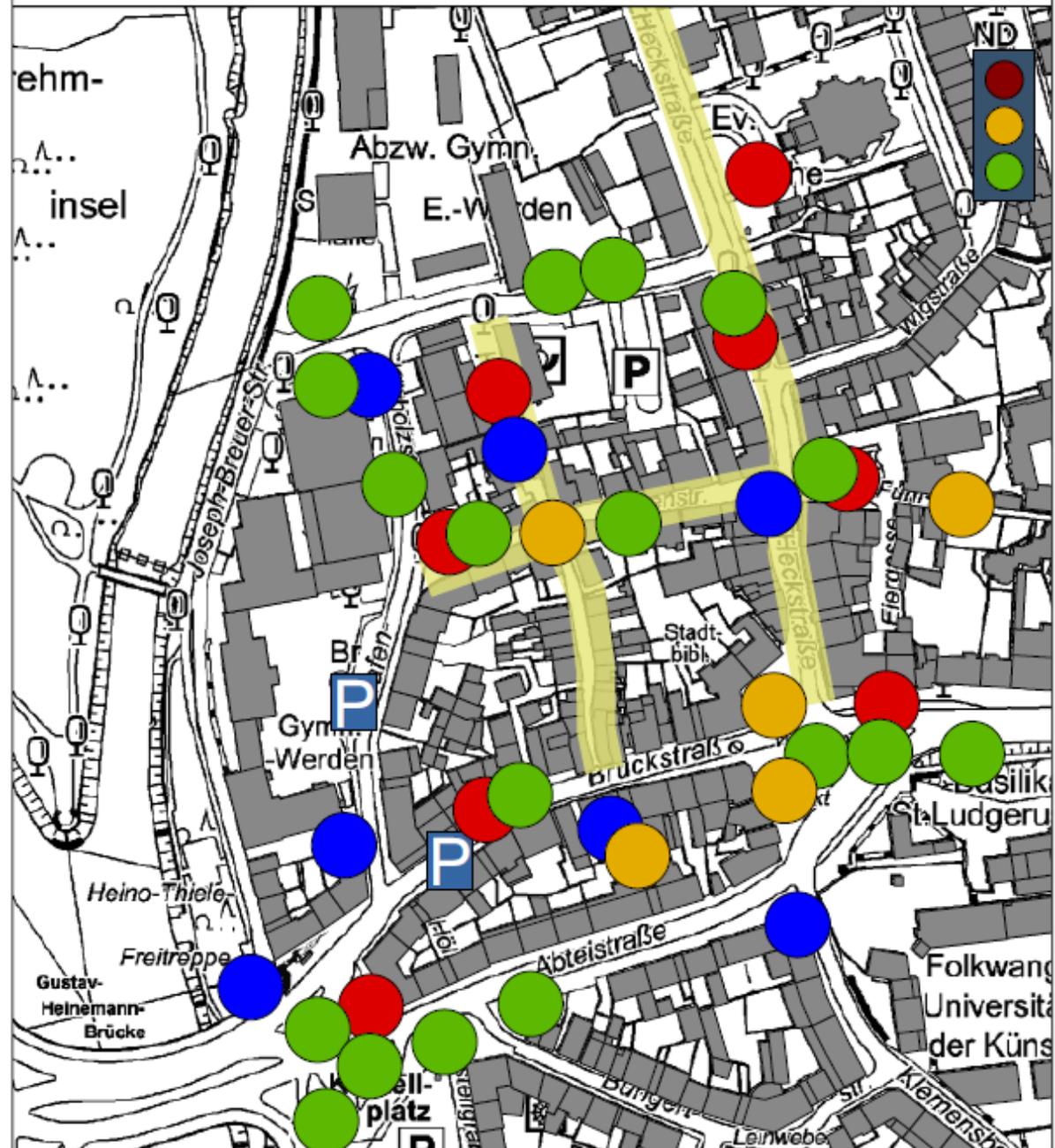


# Übersicht Fahrradstraßen Altstadt



# Ad-Hoc Maßnahmenplan für die Altstadt Werden

Sofortmaßnahmen  
für eine lebenswerte  
Altstadt



## Zeichenerklärung

- Neue Fahrradabstellanlage
- Zusatzzeichen "Fahrräder frei" 
-  Anforderungsknopf für Radfahrer

- P Kurzzeitparken Elterntaxis
- Neues Sitzmobiliar
- Baumpflanzung
- Barrierefreier Umbau bislang gepflasterter Flächen

## Radwege an der B 224

---

Für uns sind verschiedene **Lösungen für Radwege an der B 224** denkbar:

- Die B224 sollte nur noch 2 durchgehende Autospuren haben - vom Bredeneyer Berg bis Heidhausen
- Die B224 sollte durchgehende Radstreifen von der Freiherr-vom-Stein-Straße bis Heidhausen erhalten
- Brückstraße und Abteistraße erhalten Radstreifen oder Umweltspur
- Auf der Brücke beidseitig eine Umwelt- oder Fahrradspur
- Eine Mobilitätsstation mit Bikes + Carsharing an der S-Bahnstation

## **Parkraummanagement** für einen klimagerechten Stadtverkehr

Es sollte **weniger im Straßenraum geparkt** werden, um Platz für Grün, Fuß- und Radverkehr zu schaffen

Sowohl für Radwege an der B 224 wie auch für die Radstraßen des Altstadtrings brauchen wir **Ersatzparkplätze** wie z.B. Quartiersgaragen

Quartiersgaragen setzen ein **Parkraummanagement** voraus

Entlang der B 224 gibt es **viele Möglichkeiten für Quartiersgaragen und Parkhäuser**

# Parkraummanagement für einen klimagerechten Stadtverkehr



- |   |                    |   |   |                         |                                 |
|---|--------------------|---|---|-------------------------|---------------------------------|
| 1 | S-Bahnhof/Löwental | 2. Parketage unter der Brücke               | 2 | Kastellplatz            | Parkhaus auf dem Parkplatz      |
| 3 | Propsteistraße     | Parkhaus auf Gelände der Kliniken Essen-Süd | 4 | Platz der Feintuchwerke | Parkhaus der Kliniken Essen-Süd |
| 5 | Kellerstraße       | Parkhaus auf Universitätsgelände            |   |                         |                                 |

# Parkraummanagement für einen klimagerechten Stadtverkehr

## Ein Parkhaus auf dem Lehrerparkplatz wäre falsch



4geschossiges Parkhaus mit 93 Plätzen

Es würde mehr Autoverkehr in die Altstadt bringen

Damit wäre eine Verkehrsberuhigung im Ortskern unmöglich

Ein Parkhaus direkt an der Brehminsel würde den Ausblick verbauen

Das Gymnasium braucht selbst die Fläche zum Ersatz der Behelfspavillons

## Parkraummanagement Altstadt

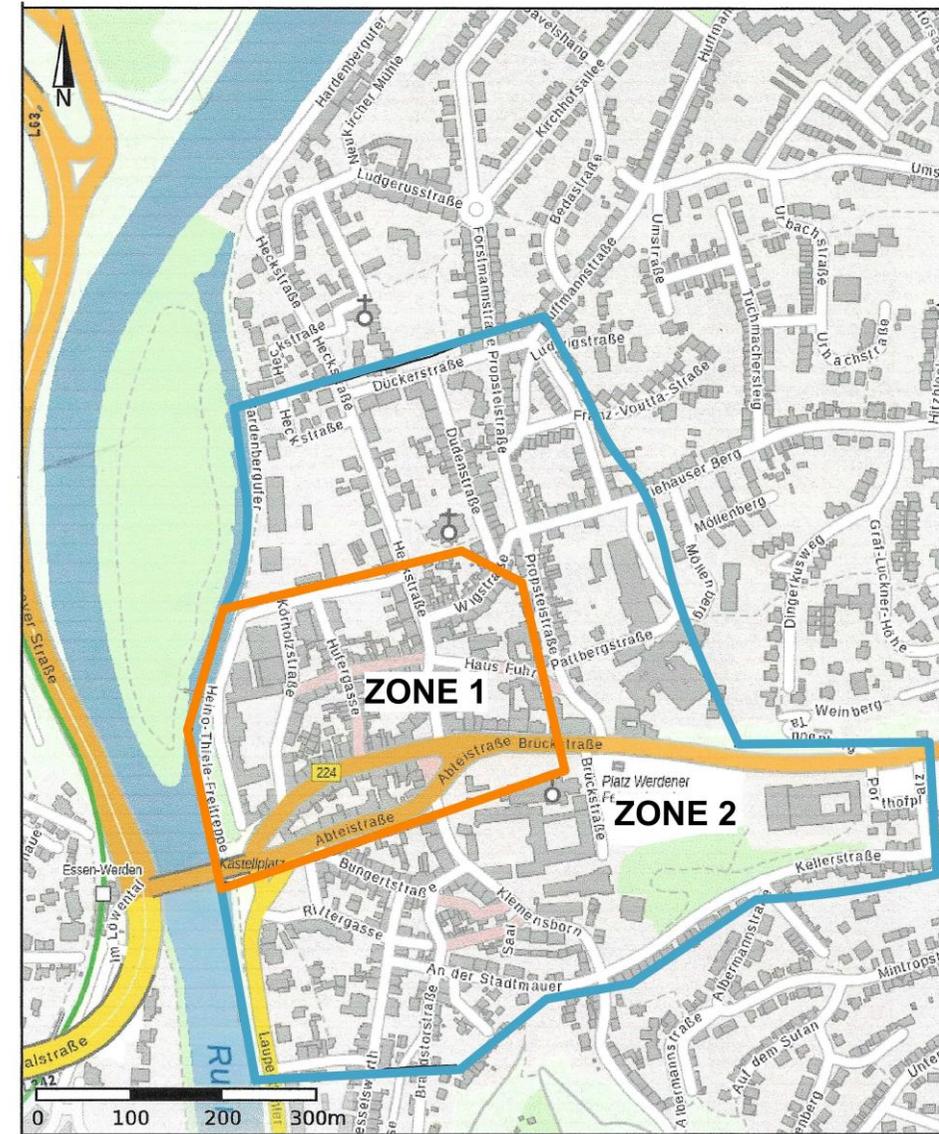
In der Altstadt und der angrenzenden B 224 bestehen **heute 235 Parkplätze im öffentlichen Raum**, davon 179 kostenpflichtige Parkplätze (76 %) und 48 kostenfreie Parkplätze. 27 Lehrerparkplätze.

Daneben meist etwa 27 Kfz verkehrswidrig am Straßenrand geparkt, wie an der Körholzstraße, meist von Einpendlern.

Bestand Parkplätze Altstadtring + B 224	P kostenpflichtig	P kostenlos	Behinderten P	P mit Ladesäule	verkehrswidriges Parken	Summe legaler P
Heckstraße 1-31	31	-	4	-	5	35
Josef-Breuer-Str.	14	13	1	-	-	28
-Parkpalette	43	-	-	-	-	43
-Lehrerparkplatz	39	-	-	-	-	39
Körholzstraße	3	3	-	-	10	6
- Innenhof	10	-	-	-	-	10
Grafenstraße	-	24	1	-	3	25
- Parkplatz	-	4	-	-	2	4
Hufergasse	-	4	-	-	2	4
Brückstraße 1-36	12	-	-	-	5	12
Abteistraße 1-23	27	-	-	2	-	29
<b>Summe</b>	<b>179</b>	<b>48</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>27</b>	<b>235</b>

# Grundzüge des Parkraummanagements

- Im **Zentrum (Zone 1)** ist auf Straßen tagsüber nur noch **Kurzzeitparken** zulässig, mit Vorrang für Behindertenparken. Ferner gibt es Anlieferplätze.
- In seiner **Umgebung (Zone 2)** ist auf Straßen nur noch **Kurzzeitparken und Anwohnerparken** zulässig. Die Tarife des Kurzzeitparkens werden zeitlich gestaffelt. Anwohnerausweise werden in der Zahl und dem Preis begrenzt.
- In den Zonen 1 und 2 können **Handwerker und Besucher** im Rahmen des Anwohnerparkens kostenpflichtig Tagesparkplätze beantragen.



## Unser Parkraummanagement-Konzept

---

Die Werdener, Besucher und Kunden der Altstadt sollten nach wie vor innenstadtnah parken können – wir wollen **nur verkehrswidriges Parken und Langzeitparken von Einpendlern aus der Innenstadt verlagern.**

Durch das **Parkraummanagement** werden **werktäglich ca. 75 Autos weniger** in der Altstadt geparkt.

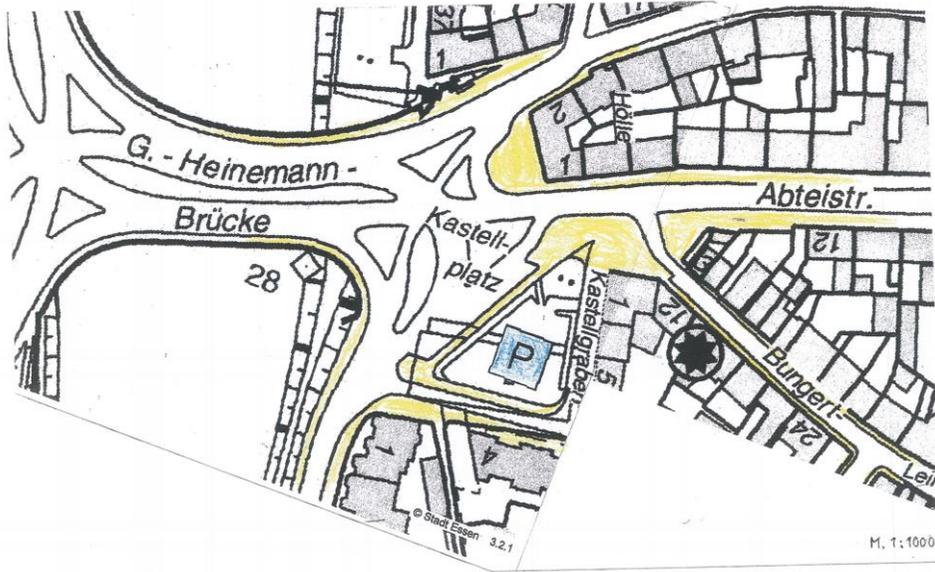
Bei unserer angedachten **Fahrradstraßenlösung** fallen **ca. 80-90 Parkplätze** auf dem Altstadttring und an der B 224 weg.

Die wegfallenden Parkplätze im Zentrum sollten durch **zusätzliche altstadtnahe Parkangebote möglichst an der B 224** ersetzt werden, z.B. in Parketagen am Kastellplatz.

**>>> Unser Mobilitätskonzept entspannt die Verkehrssituation und bewirkt keinen Parkraumangel!**

# Parkraummanagement für einen klimagerechten Stadtverkehr

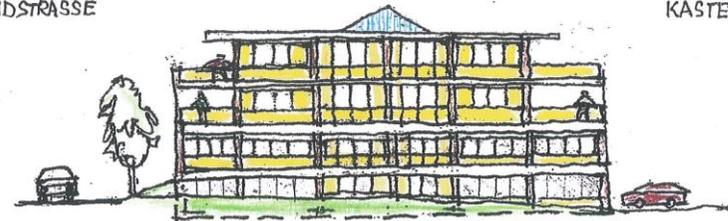
## Parken am Kastellplatz



1

LAUPENDÄHLER  
LANDSTRASSE

KASTELLGRABEN



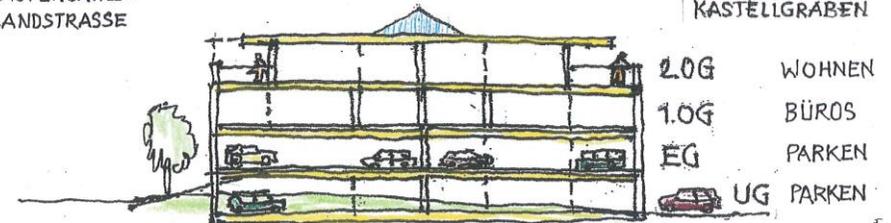
## ESSEN-WERDEN • PARKEN AM KASTELLPLATZ

Parken - Wohnen - Arbeiten



LAUPENDÄHLER  
LANDSTRASSE

KASTELLGRABEN



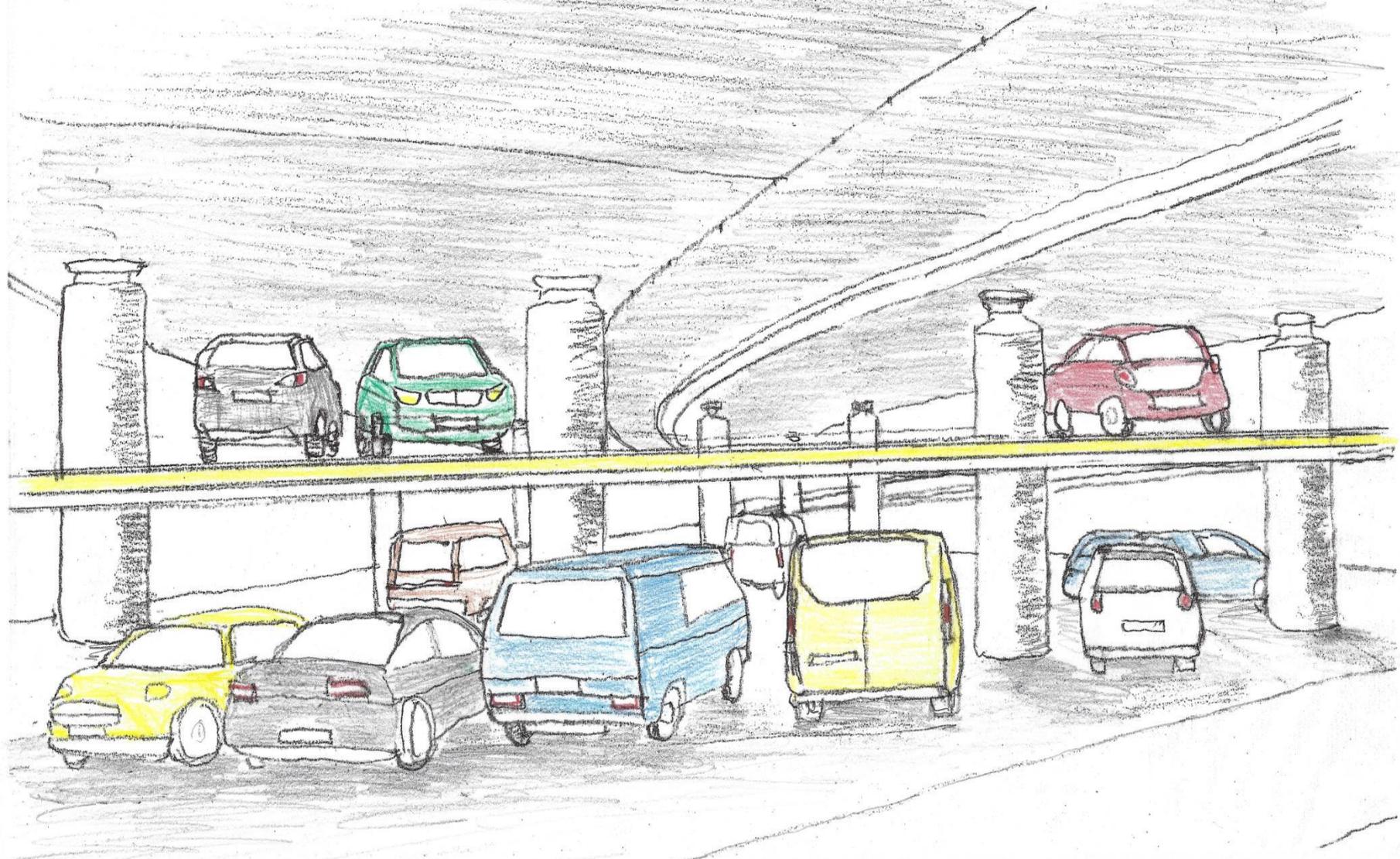
## ESSEN - WERDEN

### PARKEN AM KASTELLPLATZ WOHNEN UND ARBEITEN

- PENTHAUS-WOHNUNGEN

# Parkraummanagement für einen klimagerechten Stadtverkehr

## Parketage am S-Bahnhof



PARKEN – AM S-BAHNHOF WERDEN  
PARK & RIDE

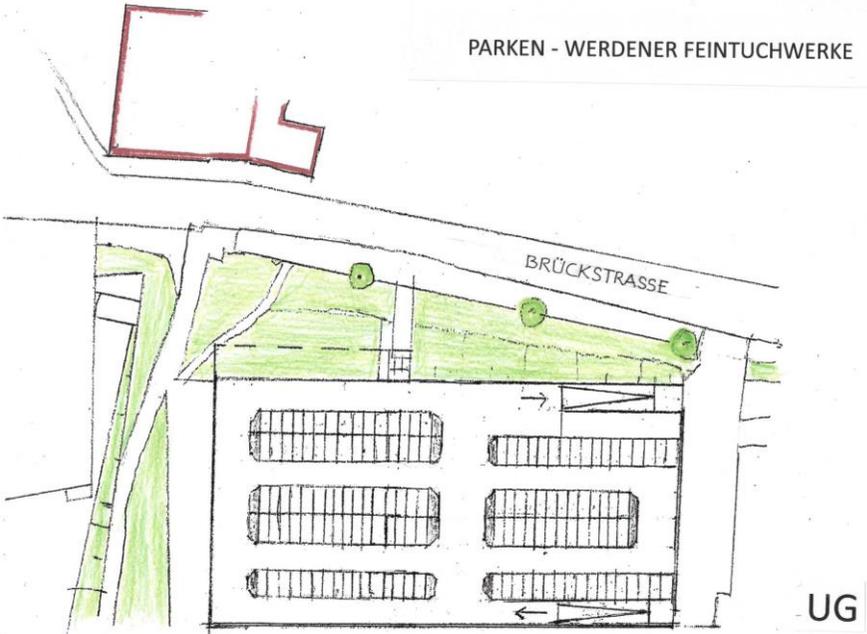
# Parkraummanagement für einen klimagerechten Stadtverkehr

## Parkettege auf dem Platz der Feintuchwerke

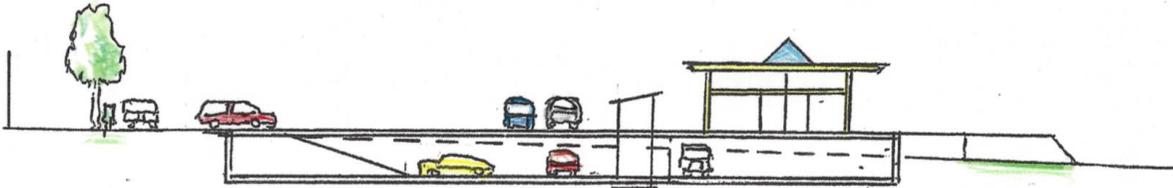
PARKEN – WERDENER FEINTUCHWERKE



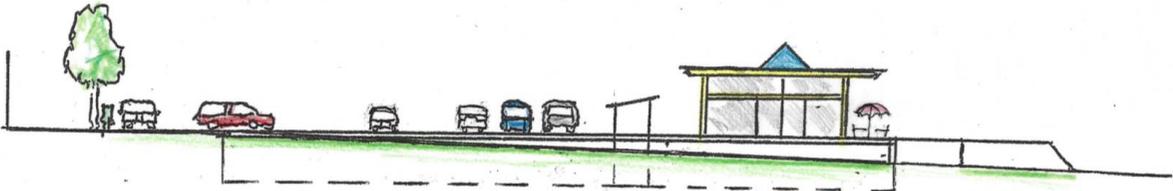
PARKEN - WERDENER FEINTUCHWERKE



PARKEN - WERDENER FEINTUCHWERKE



CAFÉ / RESTAURANT



## Konzept: Ein Nachhaltiger Mobilitätsplan für Werden

# Nachhaltige Mobilität für Werden

### Pkw und Parkraum

- Pfortnerampel zur Vermeidung von Stau im Zentrum
- Kein kostenloses Parken im Zentrum, stattdessen
- Zentrumnahe Quartiers- und Parkgaragen
- Parkleitsystem

### ÖPNV

- Umweltspuren
- Barrierefreie Haltestellen
- Mobility-Hubs
- Mobilitätsstation

### Fußverkehr

- Verbreiterung Gehwege
- Stadtmobiliar für Erholung und Aufenthalt
- Sichere Querungsmöglichkeiten
- Barrierefreiheit an Knotenpunkten
- Rollatorspur auf Kopfsteinpflaster

### Radverkehr

- Ausbau Hauptradwegenetz entlang B224
- Anbindung Wohnquartiere an Hauptradnetz und Zentrum
- Fahrradfreundlicher Altstadtring
- Radabstellmöglichkeiten
- Ladeinfrastruktur

### Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität

- Baumpflanzungen und Baumbeete ertüchtigen
- Entsiegelung
- Stadtmobiliar