



Anlage 1

# Masterplan Mobilität Gelsenkirchen

## Entwurf Maßnahmenkonzept

---

## Impressum



### Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

## Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Bilder ohne explizite Quellenangabe sind Bilder der Planersocietät und unterliegen dem Urheberrecht. Auf einzelne Quellenangabe unter allen Bildern der Planersocietät wurde aus Gründen der Lesbarkeit verzichtet.

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Einführung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Zielsystem des Masterplans Mobilität</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Evaluationskonzept und Indikatoren</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>Handlungsfelder und Maßnahmen</b>	<b>18</b>
<b>5</b>	<b>Maßnahmenverzeichnis</b>	<b>21</b>
<b>6</b>	<b>Maßnahmensteckbriefe</b>	<b>25</b>
6.1	Kraftfahrzeugverkehr & Wirtschaftsverkehr	25
6.2	ÖPNV & Intermodalität	51
6.3	Radverkehr & Mikromobilität	88
6.4	Fußverkehr	114
6.5	Straßenraumgestaltung	130
6.6	Barrierefreiheit	154
6.7	Verkehrssicherheit & sichere Mobilität	158
6.8	Öffentlichkeitsarbeit & Mobilitätsmanagement	168
<b>7</b>	<b>Maßnahmentabelle, Zeitstrahl und Kostenübersicht</b>	<b>184</b>
<b>8</b>	<b>CO<sub>2</sub>-Bilanzierung</b>	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>

# 1 Einführung

Die Stadt Gelsenkirchen hat sich zuletzt im Jahre 1989 systematisch mit dem Thema strategische Verkehrsentwicklungsplanung auseinandergesetzt. Mobilität steht heutzutage deutlich im öffentlichen Fokus. Bedingt durch die Problematik der Luftschadstoffe und die damit einhergehenden Folgen für Gesundheit und Umwelt, die Wahrnehmung und Bedeutung des Klimaschutzes und der Klimaanpassung, verbunden mit dem Beschluss des Rates der Stadt im Jahr 2019 zum Klimanotstand, erfolgt die Diskussion um die Notwendigkeit eines grundlegenden Wandels in der Mobilität in der Stadt Gelsenkirchen. Diesen Wandel gilt es seitens der Stadt aktiv zu gestalten. Aktuell wird ein neues Klimaschutzkonzept für die Stadt Gelsenkirchen erarbeitet. Das Handlungsfeld „Klimaschutz und Mobilität“ wird nicht allein in dem parallel erstellten Klimakonzept bearbeitet, sondern in den Masterplan Mobilität integriert. Ziel ist es, Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten, die im Zeitraum bis 2035 umzusetzen sind, und einen Beitrag des Mobilitätssektors zur Senkung der Treibhausgasemissionen für die Stadt Gelsenkirchen generieren. Zu berücksichtigen ist, dass die Stadt Gelsenkirchen nur einen bedingten Einfluss auf die Reduktion aller durch den Verkehr produzierten Treibhausgase auf dem Gelsenkirchener Stadtgebiet besitzt. Beeinflussen kann sie den Verkehr der Gelsenkirchener Bevölkerung innerhalb der Stadt Gelsenkirchen, einen Einfluss hat sie dazu auf den Regionalverkehr durch Ein- und Auspendlerinnen und -pendler (bis fünfzig Kilometer) sowie auf den Güterverkehr mit leichten Nutzfahrzeugen innerhalb Gelsenkirchens. Keinen Einfluss besitzt sie beim Personenfernverkehr, beim Güterverkehr über fünfzig Kilometer oder beim Durchgangsverkehr, der einen Anteil von gut der Hälfte der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf dem Gelsenkirchener Stadtgebiet ausmacht. Hier wirken zukünftig überwiegend Maßnahmen seitens des Bundes wie z.B. Elektrifizierung und Effizienz, Verursachergerechte Bepreisung, Geschwindigkeitsbegrenzungen, postfossile Kraftstoffe oder der Abbau klimaschädlicher Subventionen. Somit ist festzuhalten, dass das tatsächliche CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzial durch die Stadt deutlich geringer ist als der in der Klimabilanz für den Verkehrssektor ausgewiesene Gesamtausstoß an CO<sub>2</sub>. Daher gilt es, bei den erarbeiteten verkehrlichen Maßnahmen im Masterplan, nicht nur deren Klimawirksamkeit, sondern alle im Masterplanprozess erarbeiteten Zieldimensionen (vgl. Zielsystem des Masterplans Mobilität) und deren Maßnahmenwirkungen darauf zu berücksichtigen.

Neben den Luftreinhalte- und Klimaschutzbelangen existiert eine Vielzahl weiterer Fachplanungen und Aufgabenstellungen mit Relevanz für Mobilität und Verkehr in der Stadtverwaltung (bspw. Lärminderungsplanung, Nahverkehrsplanung, Bauleitplanung, Stadtentwicklungskonzepte). Verkehr und Mobilität haben ebenfalls großen Einfluss auf das städtebauliche Erscheinungsbild sowie die räumlichen Bezüge der Stadt Gelsenkirchen und so sind baulich-funktionale Aspekte wie z.B. die Dimensionierung und bauliche Ausprägung von Verkehrsachsen, ihre Einbettung in das Umfeld oder die Gestaltung des öffentlichen Raums ein wichtiger, zu berücksichtigender Faktor. Gut funktionierende und attraktive Mobilitätsangebote leisten einen Beitrag, das städtebauliche Erscheinungsbild der Stadt sowie Aufenthaltsqualitäten zu erhöhen und damit ihr Image zu verbessern. Um die Zielsetzungen und Maßnahmen der verschiedenen Fachplanungen und Themengebiete aufeinander abzustimmen und eine langfristige Planungssicherheit zu schaffen, besteht die Notwendigkeit einer strategischen Ausrichtung der Mobilitätsplanung. Dies erfolgt über den hier vorliegenden Masterplan Mobilität, der die Anforderungen an eine zukunftsfähige Mobilität für die nächsten 15 Jahre formuliert sowie Handlungsempfehlungen und Maßnahmen für ein sicheres, nachhaltiges und komfortables Mobilitätsangebot formuliert. Aufgrund der oben dargestellten Rahmenbedingungen steht dabei die klimafreundliche Mobilität im Masterplan Mobilität im Vordergrund; ohne dabei die Erreichbarkeiten zu reduzieren.

Ein beschlossener Verkehrsentwicklungsplan bzw. Masterplan Mobilität unterstützt auch bei der Einwerbung von Fördermitteln. Er bildet oftmals die Basis für Förderanträge für tiefergehende Einzelkonzepte oder umsetzungsorientierte Maßnahmen. Grundsätzlich berücksichtigt werden auch die Ziele und die Fördertatbestände des neuen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW), deren detaillierte Förderkriterien und Fördertatbestände im Februar 2022 noch nicht konkretisiert sind, aber neben der Gleichrangigkeit der Verkehrsträger, Radvorrangnetze, Radstationen und Mobilstationen auch Vision Zero gesetzlich verankert und mit Fördermitteln hinterlegt. Im Sinne eines Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) kommt einem Masterplan Mobilität auch europaweit eine Bedeutung zu. Die Erweiterung der bisherigen transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V), mit der Zielsetzung eines multimodalen, hochwertigen und effizienten Verkehrsnetzes, rückt dabei nun stärker die Reduktion der Treibhausgasemissionen (Klimaziele des EU-Klimagesetzes und des europäischen Grünen Deals) in den Vordergrund. Das Kernnetz wird hierbei um weitere Großstädte erweitert zu denen auch Gelsenkirchen gehören wird. Diese Städte müssen bis 2025 einen SUMP bzw. Verkehrsentwicklungsplan aufstellen mit der Zielsetzung einer nachhaltigen urbanen Mobilität. Für die darin enthaltenen Konzepte wie die Förderung der emissionsfreien bzw. emissionsarmen Mobilität und Maßnahmen zur Multimodalität können EU-Mittel, aber insbesondere Mittel der Mitgliedsstaaten und private Mittel eingeworben werden.

Das hier vorliegende Dokument enthält den Entwurf des Maßnahmenkonzepts für den Masterplan Mobilität der Stadt Gelsenkirchen. Darüber hinaus sind das Zielsystem und die dazugehörigen Indikatoren, über die die Maßnahmenumsetzungen und Zielerreichungsgrade gemessen werden können, dargestellt. Die Ziele und die Indikatoren wurden im Ausschuss für Verkehr und Mobilitätsentwicklung präsentiert, beraten und durch die Politik mit eigenen Vorschlägen ergänzt und anschließend beschlossen.

Den Maßnahmensteckbriefen vorangestellt ist eine tabellarische Übersicht der Handlungsfelder und der dazugehörigen Maßnahmen. Die Handlungsfelder und die jeweiligen Maßnahmen sind abgeleitet aus den Bestandsanalysen, den Analysen vorhandener Planwerke, den unterschiedlichen Beteiligungsformaten (z.B. Bürgerinnen und Bürger in Onlinedialogen, Akteure der Stadtgesellschaft über die Facharbeitskreise) und den politisch beschlossenen Zielen des Masterplans. Die Maßnahmen bilden das „Arbeitsprogramm“ der Verkehrsplanung und Mobilitätsentwicklung für die nächsten 15 Jahre in Gelsenkirchen. Anhand der Indikatoren können Wirkungsanalysen durchgeführt werden und im Rahmen der Laufzeit des Masterplans Mobilität kann bei Bedarf nachgesteuert werden.

Nicht Bestandteil dieses Dokuments ist die Bestandsanalyse, die in einem separaten Dokument verfasst wurde.

## 2 Zielsystem des Masterplans Mobilität

Als Basis für die Zielentwicklung im Masterplan Mobilität wurden die vorhandenen Planwerke der Stadt Gelsenkirchen synoptisch ausgewertet. Ableitungen für den Masterplan Mobilität lassen sich insbesondere aus dem Nahverkehrsplan, dem GreenCity Plan, der Digitalisierungsstrategie sowie dem Räumlichen Strukturkonzept (RSK) entnehmen. Die darin formulierten Leitlinien und Ziele wurden aufgrund ihrer Aktualität und ihrem Bezug zu verschiedenen Mobilitätsfragestellungen in der Stadt Gelsenkirchen aufgegriffen und geprüft. Neben den bereits formulierten Zielen der Stadt Gelsenkirchen sind gesetzliche Vorgaben und Zielwerte von übergeordneten Behörden und Instanzen berücksichtigt. Hierzu zählen z.B. die gesetzlichen Vorgaben zu Luft- und Lärmemissionen. Nicht zuletzt sind auch gesellschaftliche Mobilitätstrends zu berücksichtigen. Die Digitalisierung, das steigende Bewusstsein für umweltfreundliche Mobilität oder die Elektrifizierung der Mobilität sind hier als Beispiele zu nennen. Dies zeigt sich auch in den Ergebnissen des durchgeführten Onlinedialogs, bei dem die Gelsenkirchener Bürgerinnen und Bürger, Zukunftsvisionen und ihre Konsequenzen für die Mobilität in der Stadt Gelsenkirchen bewerten. Formuliert wurden u.a. eine Reduzierung des MIV-Anteils am Modal Split oder die Umsetzung der klimaneutralen Stadt unter Berücksichtigung des Aspektes der sozialen Teilhabe. Es zeigt sich zudem, dass eine angebotsorientierte Planung erwartet wird. Unter bestimmten Voraussetzungen (z.B. Herstellung der Barrierefreiheit, der Seitenraumbreiten etc.) wurden aber auch restriktive Ansätze, z.B. die Reduzierung von öffentlichem Parkraum, von einer Mehrheit der Teilnehmenden unterstützt.

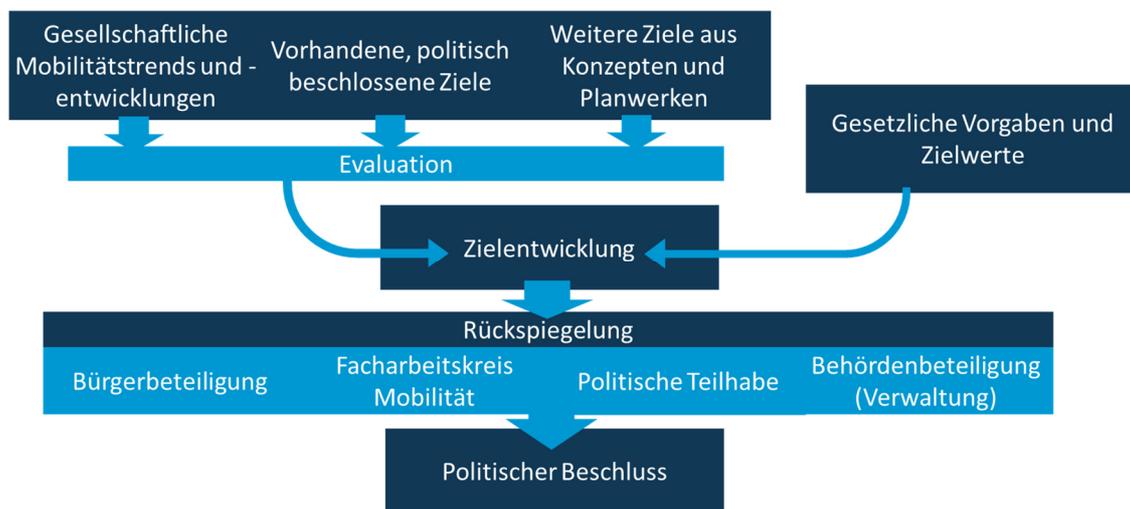


Abbildung 1 Aufbau und Struktur des Zielkonzeptes

Mit einer durchgeführten gesamtstädtischen Analyse, die die Stärken und Schwächen der Verkehrsträger sowohl jeweils für sich als auch integrativ anhand von Themen wie Stadtentwicklung, sozialen Teilhabe oder auch Multimodalität zusammenstellt, flossen weitere Erkenntnisse in die Entwicklung des Zielsystems ein.

Besonderes Augenmerk bei der Entwicklung des Zielsystems und der späteren Maßnahmenentwicklung kommt dem Klimaschutz zu. Die 2011 im Rahmen des Integrierten Klimaschutzkonzeptes Gelsenkirchen 2020 (IKSK Gelsenkirchen) aufgestellte Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz zeigte, dass der

Verkehrssektor zu den maßgeblichen CO<sub>2</sub>-Emittenten und Energieverbrauchern in der Stadt Gelsenkirchen zählt. In Folge des IKSK wurden für die Jahre von 2012 bis 2020 Klimaschutz-Maßnahmenprogramme aufgelegt, um Energieeffizienz, Energieeinsparung und die Nutzung / Erzeugung regenerativer Energien in Gelsenkirchen voranzubringen.

Die im Masterplan Mobilität aufgestellten Ziele dienen als strategische Grundlage der Mobilitätsentwicklung der nächsten 10-15 Jahre in der Stadt Gelsenkirchen. Ohne den fachlichen Input sowie den Meinungs- und Interessenaustausch mit den Akteuren ist eine Umsetzung des Konzeptes nur schwer möglich. Das Zielkonzept wurde demnach nicht isoliert entwickelt. Über die regelmäßig beteiligten Referate Verkehr, Umwelt und Stadtplanung der Stadt Gelsenkirchen hinaus erfolgte die Beteiligung des eingerichteten Facharbeitskreises sowie der Bürgerinnen und Bürger über die Onlinedialoge. Somit ist das Zielkonzept mit zentralen Akteuren der Stadtgesellschaft und der Öffentlichkeit diskutiert, entwickelt und rückgekoppelt. Zur Überprüfung der Ziele wurden parallel messbare Indikatoren erarbeitet. Nach Ergänzungen der Ziele und Indikatoren durch die Politik wurden Zielsystem und Indikatoren politisch beschlossen.

Nachfolgend sind die Ziele mit ihren Unterzielen und den zugehörigen Indikatoren dargestellt.

## Ein starker, vernetzter Umweltverbund für die Mobilitätswende

Die Stadt Gelsenkirchen bekennt sich dazu, die Mobilitätswende hin zu einer auf den Umweltverbund ausgerichteten und emissionsfreien Mobilität aktiv mit zu steuern und zu unterstützen, um Menschen bei der freien Wahl ihrer Mobilität zu fördern und dazu beizutragen die im Klimakonzept der Stadt verankerten Klimaschutzziele zu erfüllen. Dazu sind bei allen verkehrlichen Entscheidungen die Belange der Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu berücksichtigen. Der Umweltverbund (die Fahrradnutzung, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie das zu Fuß gehen) soll in Gelsenkirchen attraktiver werden und eine konkurrenzfähige Alternative zum Auto darstellen. Der Umweltverbund soll gemeinsam entwickelt werden, um die Synergien zwischen den Verkehrsmitteln optimal zu nutzen.



### Unterziele

- Weiterentwicklung des ÖVs als Rückgrat der städtischen Mobilität durch die Optimierung, Ausweitung und Kommunikation des bestehenden Angebotes
- Schaffung eines hochwertigen, feinmaschigen Alltags - und Freizeitwegenetzes für den Fuß - und Radverkehr, welches alle relevanten Ziele in der Stadt verbindet
- Förderung von nahtloser, verkehrsmittelübergreifender Mobilität durch den Ausbau von Mobilitätsschnittstellen (Infrastrukturen, Informationen, Tarife)
- Digitalisierung etablieren, Chancen der CO<sub>2</sub> -Reduktion nutzen und neue Entwicklungen erproben
- Initiierung eines ‚Zukunftsprogramm Radwegebau‘, um bestehende Radwege zu optimieren, zu sanieren und ggf. auszubauen sowie die Neueinrichtung und Lückenschlüsse quantitativ und qualitativ zu stärken
- Etablierung eines engmaschigen Monitorings des Modal Splits und aller Mobilitätsformen, um geeignete Entscheidungen auf Basis einer breiten Informationsbasis treffen zu können
- Neue Mobilitätsformen wie urbane Seilbahnen & alternative Antriebe als Teil einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung erproben und in die bestehenden Systeme integrieren
- Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur in der Stadtgesellschaft zur Etablierung der Belange des Umweltverbunds in allen Entscheidungsprozessen

### Indikatoren

Mobilitäts -bedingte CO <sub>2</sub> -Emissionen	Fahrgastzahlen im ÖPNV im Vergleich zu anderen VRR-Kommunen	Querschnittszählungen an ausgewählten Radverkehrsrouten	Anteil des Umweltverbunds am Modal Split u. der individuellen E - Mobilität*
Anzahl der Mobilstationen	Entwicklung im Benchmark mit den anderen Kommunen im Ruhrgebiet	Länge neu geschaffener und ertüchtigter Radwege (ERA-Standard)	Anzahl öffentlich und privat verfügbarer E-Lademöglichkeiten in den Quartieren

\*E-Auto, E-Bike, E-Scooter etc.)

## Mobilität als Teil einer sozialen & gesunden Stadt

Mobilität ist Teil der Daseinsvorsorge und stellt ein Grundbedürfnis für alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt Gelsenkirchen dar. Dabei geht es einerseits darum, Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen unabhängig von Alter, Geschlecht, Nationalität etc. zu gewährleisten. Andererseits gilt es auch die Auswirkungen und negativen Folgen von Mobilität (z. B. Lärm, lokale Klimafolgen, Luftschadstoffe) auf die Bevölkerung zu minimieren. Daher setzt sich die Stadt Gelsenkirchen das Ziel, Mobilität als Teil einer sozialen und gesunden Stadt zu entwickeln und zu fördern.



### Unterziele

- Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und barrierefreie Zugänglichkeit zu allen Mobilitätsangeboten für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen
- Attraktive ÖV-Erreichbarkeit (z.B. Bedienungszeitraum, Taktung, usw.) für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen
- Stärkung von gesundheitsfördernden Mobilitätsformen im Alltags- und Freizeitverkehr (z.B. Rad- und Fußverkehr)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr; insbesondere für sensible Nutzengruppen
- Schaffen von gesunden und lebenswerten Wohnumfeldern durch Reduzierung der negativen Folgen des Verkehrs (Lärm, Luft, Klima)

### Indikatoren

Entwicklung der Luftschadstoff - immissionen

Anteil barrierefreier Haltestellen und Fahrzeuge im ÖV

Anzahl Lärmbetroffene in Gelsenkirchen

Verunfallte Personen im Straßenraum

Anteil barrierefreier Querungen an Lichtsignal -anlagen

## Lebendige Quartiere mit hohen Aufenthaltsqualitäten

Straßen und Plätze sind wesentliche Bestandteile des öffentlichen Raumes. Entsprechend ist die Gestaltung dieser Räume mitentscheidend für die Lebensqualität in den Quartieren der Stadt. Daher werden in Gelsenkirchen Stadt-, Quartiers- und Mobilitätsplanung gemeinsam im Sinne einer lebenswerten Stadt gedacht. Dazu wird die Verkehrsplanung eng mit der Stadtplanung und –Entwicklung sowie der Umweltplanung verzahnt.



### Unterziele

- Neustrukturierung und –verteilung von Straßenräumen zugunsten des Umweltverbundes
- Die Potenziale der Nahmobilität in den Quartieren stärker nutzen
- Verkehrsberuhigung und –entlastung des öffentlichen Raumes insbesondere in den Stadt(-teil)zentren und den durch Wohnnutzung geprägten Quartieren
- Plätze und Straßen zugunsten von Aufenthalts- und Verweilqualitäten weiterentwickeln
- Klimaresilienz als Teil der Verkehrsplanung mitberücksichtigen
- Anteil an Grünflächen erhöhen
- Reduzierung der räumlichen Barrieren zur Stärkung der Nahmobilität

### Indikatoren

**Anteil der Nahmobilität am Modal Split bei Wegen unter 2 und unter 5 km**

**Anteil Flächen für Nahmobilität bei Umbau- und Erneuerungsprojekten**

**Entwicklung des Parkdrucks für PKW im öffentl. Raum und der PKW-Zahlen in den Quartieren**

**Verhältnis Parkmöglichkeit Fahrräder / Bedarf im öffentlichen Raum**

## Leistungstarker, stadt- und klimaverträglicher Wirtschaftsverkehr



Die wirtschaftliche Prosperität einer Stadt ist mit einem funktionierenden sowie stadt - und klimaverträglichen Wirtschafts - und Güterverkehr verbunden. Dahingehend sind die Belange der Wirtschaft und der Unternehmen bei der Umsetzung der Mobilitätswende zu berücksichtigen. Die Stadt Gelsenkirchen sieht die Unternehmen dabei als wichtige Partnerinnen und Partner. Ziel ist es, zukunftsfähige, nachhaltige Mobilitätsstrukturen zu schaffen, die die Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr, aber auch die vielen Pendlerinnen und Pendler in Gelsenkirchen sicherstellt. Die Stadt als Arbeitgeberin verpflichtet sich dabei als Vorbild voranzugehen.

### Unterziele

- KFZ-Schwerlastverkehr stadtverträglich über unsensible Hauptrouten abwickeln
- Nachhaltige und stadtverträgliche Abwicklung der Pendlerverkehre & Wirtschaftsverkehre als Teil der Gelsenkirchener Unternehmenskultur etablieren
- Lieferverkehre verträglich abwickeln; innovative Belieferungsansätze erproben
- Nutzung der vorhandenen Potenziale im Schienen - und Schiffsgüterverkehr; Förderung der stadtverträglichen Verknüpfung von Güterverkehr auf dem Wasser, auf der Schiene sowie auf der Straße (trimodal)
- Die Stadt Gelsenkirchen übernimmt als Arbeitgeberin durch eigenes nachhaltiges sowie attraktives betriebliches Mobilitätsmanagement Vorbildfunktion.
- Etablierung betrieblichen Mobilitätsmanagements in Gelsenkirchener Unternehmen
- Digitaler Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Verkehrssteuerung / -lenkung, (teil-) Automatisierung, Routingschnittstellen, usw.)

### Indikatoren

**Anteil der mit ÖPNV zurückgelegten Wege zur/von der Arbeitsstätte**

**Anteil zugelassener emissionsfreier Güter- und Lieferfahrzeuge**

**Modal Split der Gelsenkirchener Arbeitswege**

**Anteil teilnehmender Unternehmen am Jobticket**

## Mobile Stadt vernetzt in der Metropole Ruhr

Die Stadt Gelsenkirchen ist im Herzen der polyzentralen Metropole Ruhr angesiedelt. Die Klima - und Mobilitätsziele der einzelnen Städte können in der Metropole Ruhr nur gemeinsam erreicht werden. Dementsprechend setzt sich Gelsenkirchen aktiv für eine abgestimmte, regionale Mobilitätsentwicklung ein. Aufgrund der starken Vernetzung sollen gemeinsam mit den Nachbarkommunen die regionalen Verkehre verträglich abgewickelt und die Erreichbarkeit stadtübergreifend auch durch innovative, neue, multifunktionale Verkehrssysteme verbessert werden.



### Unterziele

- Verkehrsmittelübergreifende Verbesserung der Mobilitätsangebote für Pendlerinnen und Pendler
- Verlagerung von Verkehren der Pendlerinnen und Pendler auf den Umweltverbund
- Verbesserung der Anbindung Gelsenkirchens an die Nachbarkommunen insbesondere im Radverkehr (regionale Radwegeverbindungen) sowie im ÖV
- Sicherstellung der regionalen Auto -Erreichbarkeit durch die effiziente Bündelung der Verkehre auf den überörtlichen Hauptachsen
- Förderung von miteinander verknüpften (multimodalen) Verkehrsangeboten für Pendlerinnen und Pendler aus Gelsenkirchen und dem Umland

### Indikatoren

Reisezeiten in die Nachbar-kommunen	Optimierung der Reisezeit ÖV im Vergleich zum MIV	Anzahl der baulichen Kilometer im regionalen Radwegenetz	Modal Split der Pendlerinnen und Pendler
Angebote zur Nutzung von Sharing-Fahrzeugen (Car-Sharing, Bike-Sharing, etc.) im Vergleich der Metropole Ruhr		Infrastrukturelle Voraussetzungen für perspektivische Angebote im Bereich des autonomen Verkehrs	

### 3 Evaluationskonzept und Indikatoren

Ein Evaluationskonzept unterstützt dabei, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Der Masterplan Mobilität ist kein abgeschlossenes Werk, sondern muss bei Bedarf kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Gleichzeitig können im Rahmen der Evaluation Umsetzungsfortschritte beschrieben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt werden.

Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten und insbesondere die Politik und die Bevölkerung in der Umsetzung mitzunehmen, werden regelmäßige Berichte zur Rückkopplung mit Politik und Öffentlichkeit empfohlen. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber dem Prozess selbst und auch potenziell erforderlichen Anpassungen. Das vorgeschlagene Evaluationskonzept beinhaltet die folgenden Aspekte:

- Umsetzungsanalysen und -bericht: alle ein bis zwei Jahre
- Zielerreichungsanalyse: ca. alle zwei bis fünf Jahre (einzelne Indikatoren in kürzeren Abständen)
- Evaluationsbericht: ca. alle fünf Jahre (fasst Umsetzungs- und Zielerreichungsanalyse zusammen)
- Detailevaluation einzelner Projekte: laufend

Es ist zu beachten, dass nicht nur für die Umsetzung des Handlungskonzepts bzw. der Maßnahmen, sondern auch für den Evaluierungsprozess, Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges Controlling gewährleisten zu können.

#### *Umsetzungsanalyse und Umsetzungsbericht*

Die Umsetzungsanalyse wertet aus, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung bzw. in welcher Phase befinden. Auch vor dem Hintergrund von Erkenntnissen aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten werden Erfolge und Herausforderungen in der Umsetzung dokumentiert. Daraus können erste Konsequenzen für die weitere Umsetzung erfolgen.

Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte in engen Abständen alle ein bis zwei Jahre erfolgen und mit einem kurzen Umsetzungsbericht in Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden.

Zur weitergehenden Umsetzungsanalyse werden für alle Ziele bzw. Maßnahmen spezifische Indikatoren dargestellt, die einen messbaren Umsetzungsfortschritt ermöglichen. In der folgenden Tabelle sind einige Maßnahmen und Indikatoren beispielhaft dargestellt.

*Zielerreichungsanalyse/Indikatorenauswertung*

Die Analyse der Wirkungen überprüft die Zielerreichung während der Umsetzung. Sie basiert auf drei methodischen Säulen:

- Mobilitätsenerhebungen in Form von Haushaltsbefragungen,
- Verkehrserhebungen für alle Verkehrsträger sowie
- Auswertung von Statistiken und Messungen.

Aufgrund des Erhebungsturnus der erforderlichen Daten und unter Berücksichtigung des nicht unerheblichen Bearbeitungsaufwands wird für die Wirkungsanalyse ein Zyklus von etwa 5 Jahren empfohlen. Dazu werden die in Tabelle 1 nach Zielfeldern dargestellten Wirkungsindikatoren und Entwicklungsziele empfohlen.

Tabelle 1: Indikatoren

<b>Ein starker vernetzter Umweltverbund für die Mobilitätswende</b>				
<b>Indikator</b>	<b>Erhebungsart / Datenquelle</b>	<b>Erhebungszyklus</b>	<b>IST-Wert</b>	<b>Zielwert</b>
Mobilitätsbedingte CO <sub>2</sub> -Emissionen	Verkehrsmodell, Klimaschutzkonzept	jährlich	Klimaschutzkonzept	Einhaltung des CO <sub>2</sub> -Restbudgets bis zum Jahr ... (Wurde noch nicht abschließend benannt).
Fahrgastzahlen im ÖPNV im Vergleich zu anderen Kommunen im VRR	Verkehrsunternehmen/VRR Zählungen, Befragungen Hochrechnungen	jährlich	vorhanden	kontinuierliche Steigerungen
Anzahl an öffentlich und privat verfügbaren E-Lademöglichkeiten in den Quartieren	Energieversorger, Bundesnetzagentur	jährlich	vorhanden	%-Anteil Stellplätze oder absolute Steigerung der Ladesäulen/Schnelladesäulen
Anteil des Umweltverbunds am Modal Split und der individuellen E-Mobilität	Haushaltsbefragung (z.B. SrV, MID, eigene Erhebung)	ca. alle 5 Jahre	HH-Erhebung 2020	kontinuierliche Erhöhung der Anteile des Umweltverbunds
Anzahl der Mobilstationen	Verwaltung	jährlich	vorhanden	> 90 % aller SPNV-Halte bis 2035, >= 1 in den Stadtteilen
Entwicklung im Benchmark mit den anderen Kommunen der Metropole Ruhr	Auswertung von Erhebungen anderer Kommunen, VRR, RVR, Bezirksregierung	jährlich	zu erheben und bei anderen Kommunen bzw. RVR abzufragen	kontinuierliche Steigerungen
Länge neu geschaffener und ertüchtigter Radwege (ERA-Standard)	Verwaltung (Auswertung der Bauprogramme)	jährlich	vorhanden	kontinuierliche Steigerungen

<b>Mobilität als Teil einer sozialen &amp; gesunden Stadt</b>				
<b>Indikator</b>	<b>Erhebungsart / Datenquelle</b>	<b>Erhebungszyklus</b>	<b>IST-Wert</b>	<b>Zielwert</b>
Entwicklung der Luftschadstoffimmissionen	Luftreinhalteplan, gemessene bzw. berechnete Werte der Messstellen im Stadtgebiet	jährlich	Messwerte der (offiziellen) Messstellen im Stadtgebiet sowie berechnete Werte	kontinuierliche Reduktion der verkehrsbedingten Luftschadstoffe (PM10, PM2,5 und NOX) unter Berücksichtigung des regionalen Hintergrundes sowie Einhaltung der jeweils geltenden Grenzwerte
Anteil barrierefrei zugänglicher und ausgestatteter Haltestellen und Fahrzeuge im ÖPNV	Verwaltung/Verkehrsunternehmen	jährlich	vorhanden	Alle Fahrzeuge entsprechen den jeweiligen Standards zur Barrierefreiheit (in Abst. mit den Fachverbänden); 100 % der Bus- und Bahnhaltestellen sind barrierefrei
Anzahl der Lärmbetroffenen in der Stadt	Lärmkartierung	ca. alle 4-5 Jahre	Lärmbetroffene (nachts > 55 dB (A))	Reduzierung der Zahl der Lärmbetroffenen um 30 % bis 2035 in Bezug auf die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022. (Zielwert angelehnt an Zero Pollution Action Plan der EU). Ggf. Anpassung des Zielwertes im Rahmen der Lärmaktionsplanung.
Verunfallte Personen im Straßenraum	Polizei Unfallstatistik/Verwaltung	jährlich, bezogen auf 3-Jahreszeitraum	vorhanden	Vision Zero, Reduktion der Verkehrstoten und verunfallten Personen in Gelsenkirchen
Anteil barrierefreier Querungen an Lichtsignalanlagen	Erhebung oder/und Auswertung Umbauprogramme	alle 2 Jahre	zu erheben	Jährliche Erhöhung; 2035=100 %

<b>Lebendige Quartiere mit hohen Aufenthaltsqualitäten</b>				
<b>Indikator</b>	<b>Erhebungsart / Datenquelle</b>	<b>Erhebungszyklus</b>	<b>IST-Wert</b>	<b>Zielwert</b>
Anteil der Nahmobilität am Modal Split bei Wegen unter 2 und unter 5 km	Haushaltsbefragung (z.B. SrV, MID, eigene Erhebung)	ca. alle 5 Jahre	HH-Erhebung 2020	Kontinuierliche Steigerung des Wegeanteils
Anteil Flächen für Nahmobilität bei Umbau- und Erneuerungsprojekten	Auswertung der Ausführungsplanungen	alle 2 Jahre	zu ermitteln	Verbesserung gegenüber vor dem Umbau
Verhältnis Parkmöglichkeiten Fahrräder / Bedarf im öffentlichen Raum	Erhebung "wild" abgestellter Räder	alle 2 Jahre in ausgewählten Räumen	zu erheben	kontinuierlicher Rückgang "wild" abgestellter Räder und kontinuierliche Auslastung neu errichteter Abstellanlagen

Entwicklung des Parkdrucks für PKW im öffentlichen Raum und der PKW-Zahlen in den Quartieren	Parkraumerhebung/Meldestatistik, Anzahl ausgestellter Ausnahmegenehmigungen (Bewohnerparkausweise je Zone)	alle 3 Jahre in ausgewählten Räumen	teilweise vorhanden/zu erheben	Kontinuierlicher Rückgang des Parkdrucks; Rückgang der Anzahl der Pkw in den Quartieren
--	--	-------------------------------------	--------------------------------	---

<b>Leistungsstarker, stadt- und klimaverträglicher Wirtschaftsverkehr</b>				
Indikator	Erhebungsart / Datenquelle	Erhebungszyklus	IST-Wert	Zielwert
Anteil der mit ÖPNV zurückgelegten Wege zur/von der Arbeitsstätte	Beschäftigtenbefragung in Unternehmen bzw. Haushaltsbefragung bei Wegen Gelsenkirchener Arbeitswegen	ca. alle 5 Jahre	vorhanden 2020	kontinuierliche Steigerung der Wege mit dem Umweltverbund
Anzahl teilnehmender Unternehmen am Jobticket	VRR	jährlich	vorhanden	kontinuierlicher Anstieg
Anteil emissionsfreier Güter- und Lieferfahrzeuge	KBA	jährlich	vorhanden	kontinuierlicher Anstieg emissionsfreier Fahrzeuge
Modal Split der Gelsenkirchener Arbeitswege	Haushaltsbefragung (z.B. SrV, eigene Erhebung)	ca. alle 5 Jahre	vorhanden 2020	Kontinuierliche Steigerung Umweltverbund

<b>Mobile Stadt vernetzt Metropole Ruhr</b>				
Indikator	Erhebungsart / Datenquelle	Erhebungszyklus	IST-Wert	Zielwert
Reisezeiten in die Nachbarkommunen	Erreichbarkeitsanalysen	ca. alle 2 Jahre	zu erheben	Regelmäßige Verkürzung der Reisezeiten
Optimierung der Reisezeit ÖV im Vergleich zu MIV	GIS, Berechnung anhand elektronischer Fahrplan- und Routenplaner/Verkehrsmodell	ca. alle 5 Jahre	Daten an einem durchschnittlichen Werktag im belasteten Verkehrsnetz zu ermitteln	Reisezeitverhältnisse in Relation zum Pkw im belasteten Netz (z. B. donnerstags, 17 Uhr)
Voraussetzungen zur Nutzung von Sharing-Angeboten (Car-Sharing, Bike-Sharing, etc.) im Vergleich der Metropole Ruhr	Abfrage bei Nachbarkommunen, RVR, Sharinganbieter, Mobilitätserhebung	alle 5 Jahre	zu erheben	Anstieg der Ausleihzahlen, Anzahl zurückgelegter Kilometer, Anzahl Stationen, Erreichbarkeit von Stationen
Infrastrukturelle Voraussetzungen für perspektivische Angebote im Bereich des autonomen Verkehrs	Verkehrsunternehmen, Stabsstelle Digitalisierung	alle 2 Jahre	zu erfassen	Anzahl Straßenkilometer mit entsprechender Infrastruktur
Anzahl der baulichen Kilometer im regionalen Radwegenetz	RVR, Land NRW, Stadt Gelsenkirchen	jährlich	vorhanden bei RVR, Stadt Gelsenkirchen	kontinuierliche Erhöhung
Modal Split der Pendlerinnen und Pendler	RVR, VRR, Haushaltsbefragung (z.B. SrV, Terralytics); Verkehrsmodell	alle 5 Jahre	Haushaltsbefragung 2020	Kontinuierliche Steigerung Umweltverbund

### Evaluationsbericht

Mit einem Instrument in Form eines ‚Evaluationsberichts‘ sollen die im Rahmen der Umsetzungs- und der Zielerreichungsanalyse gewonnenen Informationen systematisch aufbereitet und anschließend kommuniziert werden. Der Evaluationsbericht soll, aufgrund des Bearbeitungsaufwands, nur alle 5 Jahre aufgestellt werden und Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

Umsetzungsstand: Darstellung des Stands der Umsetzung mit allgemeinen Aussagen je Maßnahmenfeld

- Umsetzungsanalyse: Zusammenfassung der Umsetzungsanalyse (siehe oben) und Darstellung der Entwicklung einiger besonders wichtiger Maßnahmenfelder und Indikatoren, aber auch qualitative Aussagen zu Erarbeitungs-/Umsetzungsstand von im Masterplan empfohlenen planerischen Konzepten
- Beschlussstände: Zusammenfassende Darstellung der Berücksichtigung der Ziele des Masterplans in den städtischen Beschlüssen (konform / nicht konform / dient der Umsetzung des Masterplans Mobilität)
- Zielerreichungsanalyse: Zusammenfassung der Ergebnisse der Zielerreichungsanalyse anhand der Entwicklung von Kennwerten der Mobilität.
- Rahmenbedingungen des Masterplans Mobilität: Zur Umsetzung des Masterplans wurden Empfehlungen zur Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung, zur Fortführung des Arbeitskreises und zur Öffentlichkeitsbeteiligung formuliert. Das Wirken dieser Methoden und Gremien soll an dieser Stelle begutachtet werden.
- Empfehlungen zur Fortschreibung: Aufbauend auf den Ergebnissen der Evaluation sollen Empfehlungen zur Fortschreibung des Masterplans Mobilität sowie zur Fortführung / Anpassung der Rahmenbedingungen getroffen werden.

## 4 Handlungsfelder und Maßnahmen

Der Masterplan Mobilität ist ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept für die Verkehrssteuerung in der Stadt Gelsenkirchen für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Er soll kein Schubladenwerk werden, zumal er auch im Hinblick auf Treibhausgasreduktionen möglichst zügig seine Wirkung entfalten muss. Hierzu bedarf es eines Maßnahmenkatalogs, der unter Abwägung der Dringlichkeit, aber auch in Bezug auf Finanzierbarkeit der entwickelten Maßnahmen eine realistische Abarbeitung ermöglicht. Immer wichtiger werden Ansatzpunkte für die Entwicklung ressortübergreifender und intermodaler Maßnahmenkonzepte sowie für eine intelligentere Nutzung der Infrastruktur im Sinne eines Mobilitätsmanagements. Bei der Maßnahmenentwicklung steht immer im Vordergrund, eine langfristige, eigene Handlungsfähigkeit zu erreichen. Maßnahmen zur Behebung von Mängeln dürfen nicht neue Probleme in anderen Bereichen hervorrufen. Dieser Grundsatz gilt sowohl für die Konzeptentwicklung für die einzelnen Verkehrsträger, für die Abwägung zwischen Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Funktionalität und Städtebau als auch für den Klimaschutz. Gerade die positiven Aspekte einer parallelen und abgestimmten Erarbeitung von Fachplänen oder Konzepten (z.B. Städtebauliche Konzepte oder Stadterneuerungskonzepte) mit dem Masterplan Mobilität sowie dessen Maßnahmen untereinander führen zu einer zeitlichen und inhaltlichen Optimierung der Prozesse. Die Rückkopplung mit bestehenden Fachplanungen ist für die Bereiche Umwelt und Gesundheit von hoher Bedeutung. Politisch beschlossene Ziele und Vereinbarungen, beispielsweise die in der Zukunftsvereinbarung „Wasser in der Stadt von morgen“ im KlimaWerk vereinbarten Ziele oder die Begrenzung des Flächenverbrauchs, sind bei der Planung und Umsetzung zu berücksichtigen.

Da der Masterplan Mobilität als konzeptionelle Planung darauf ausgelegt ist, die Mobilität in Gelsenkirchen in den kommenden 10-15 Jahren zu gestalten, sollen die vorgeschlagenen und zu prüfenden Maßnahmen nicht durch die bestehenden Regelungs- und Gesetzeslage, eingeschränkt werden, sondern vielmehr aktuell vorhandene Trends und Entwicklungen (siehe z.B. Initiative des Deutschen Städtetags zu Tempo 30, Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW, Neuausrichtung der transeuropäischen Netze) aufgreifen, einbeziehen und ausgestalten, um so auch nach absehbaren Veränderungen handlungsfähig zu bleiben. Geltende Regelungen und Gesetzgebungen wie die jeweils gültige Straßenverkehrsordnung und deren Verwaltungsvorschriften müssen bei der Umsetzung selbstverständlich beachtet werden.

Eine Besonderheit im Handlungskonzept stellen einige Maßnahmen aus dem Bereich ÖPNV dar. Sie sind als wichtige strategische Maßnahmen in den Masterplan Mobilität aufgenommen, sind in Ausgestaltung und Umsetzung im Rahmen der zukünftigen Fortschreibung des Nahverkehrsplans relevant.

Maßnahmen, die größere Eingriffe oder einen hohen finanziellen Aufwand bedeuten sind auch weiterhin vor ihrer Realisierung politisch zu diskutieren und vom Rat der Stadt bzw. seinen Gremien zu beschließen. Der Beschluss des Masterplans Mobilität verleiht den darin aufgeführten Maßnahmen eine Einordnung in den Zielkontext und soll deren Realisierung argumentativ stützen, ersetzt jedoch nicht den jeweils erforderlichen Diskurs und ggf. Einzelbeschluss. Durch die Priorisierung wird eine wichtige Umsetzungs- und Entscheidungshilfe für die Zeit nach dem Mas-

terplanbeschluss geliefert. Auch die priorisierten Maßnahmen bedürfen einzelner politischer Diskussionen und Beschlüsse, sofern es sich um Einzelprojekte, größere Folgeaufträge oder beschlusspflichtige Handlungsprogramme handelt. Dabei kann eine Schlüsselmaßnahme auch aus vielen kleinen Maßnahmen bestehen (z. B. der Ausbau der Radinfrastruktur), die bestenfalls als ein Handlungsprogramm zusammengefasst werden können. Durch den Masterplan Mobilität und seine Maßnahmen wird somit die strategische Richtung maßgebend beschlossen, nicht aber die konkrete Einzelmaßnahme.

### **Erläuterungen zu den Handlungsfeldern und Maßnahmensteckbriefen und -tabellen**

Die Handlungsfelder wurden in der Ausarbeitung grundsätzlich nicht isoliert betrachtet, sondern greifen ineinander: So existieren oftmals Synergieeffekte und Abhängigkeiten zwischen den Handlungsfeldern und den jeweiligen Maßnahmen, die sich auch inhaltlich ver- oder überschneiden können. In Einzelfällen kann es sein, dass Maßnahmen unterschiedlicher Handlungsfelder in Teilaspekten/ -ausprägungen miteinander konkurrieren, sei es räumlich oder im Ansprechen unterschiedlicher Zielgruppen. Dies muss in späteren Planungsprozessen entsprechend berücksichtigt werden.

Die einzelnen Maßnahmenpakete stellen entweder ein Bündel von weiter aus- und abzuarbeitenden Einzelmaßnahmen oder Daueraufgaben dar. Da nicht alle Maßnahmen, Maßnahmenprogramme oder -pakete aus Gründen der personellen und finanziellen Ressourcen gleichzeitig angegangen werden können, ist eine Priorisierung erforderlich. Diese fußt u. a. auf dem Zielbeitrag in Bezug auf Klimaschutz, aber auch der Dringlichkeit, welche sich aus dem Planungsprozess heraus ergeben hat.

Nach einer kurzen Einleitung des jeweiligen Handlungsfelds werden die einzelnen erarbeiteten Maßnahmen im Folgenden in Form von Übersichten, detaillierten Maßnahmensteckbriefen und in einer Maßnahmentabelle dargestellt.

# Maßnahmenübersicht

# Masterplan Mobilität Gelsenkirchen



## A

### Kfz-Verkehr & Wirtschaftsverkehr

1. Weiterentwicklung des Straßennetzes
  - 1.1 Anpassung der hierarchischen Strukturen im Gelsenkirchener Straßennetz
  - 1.2 Erarbeitung eines perspektivischen Schnell-Langsam-Netzes
  - 1.3 Optimierung von Schwerverkehrsnetzen
  - 1.4 Digitale Offensive Straßeninfrastruktur
2. Parken und Laden
  - 2.1 Erarbeitung einer kommunalen Parkraummanagementstrategie
  - 2.2 Förderung alternativer Antriebe
  - 2.3 Ausbau eines Carsharing-Angebots in Gelsenkirchen
3. Wirtschaftsverkehr und Logistik
  - 3.1 Entwicklung von (City-) Logistik-Konzepten
  - 3.2 Prüfen von Potenzialen zur besseren Anbindung von Gewerbegebieten mit dem Umweltverbund
  - 3.3 Nutzung der Potentiale bi- und trimodaler Schnittstellen im Güterverkehr



## B

### ÖPNV & inter-/ und multimodale Mobilität

1. Weiterentwicklung Bus- & Straßenbahnnetz
  - 1.1 Erarbeitung eines Straßenbahnausbaukonzepts
  - 1.2 Ausbau des Bedienungsangebots zu Schwachverkehrszeiten und Neukonzeption des Nachtverkehrs
  - 1.3 Begleitung des Schnellbuskonzepts des VRR
  - 1.4 Maßnahmen im städtischen Busnetz zur besseren Anbindung unterversorgter Bereiche
2. Haltestellen, Haltepunkte & Bahnhöfe
  - 2.1 Einrichtung und Ausbau von Haltestellen und Haltepunkten zu Mobilstationen
  - 2.2 Stärkung und Verknüpfung bestehender Schienenverbindungen in Gelsenkirchen an Haltepunkten
  - 2.3 Qualifizierung der Haltepunkte und Bahnhöfe des schienengebundenen Personennahverkehrs im Stadtgebiet
  - 2.4 Qualifizierung der Straßenbahn- und Bushaltestellen im Stadtgebiet
  - 2.5 Maßnahmen im Straßenbahn- und Busnetz zur Vernetzung mit dem SPNV und regionalen Busangeboten
  - 2.6 Beschleunigung des innerstädtischen ÖPNV
3. Tarifstrukturen und regionales ÖPNV-Netz
  - 3.1 Weiterentwicklung der Tarifstruktur
  - 3.2 Harmonisierung der Nahverkehrsplanungen im VRR
  - 3.3 Resaktivierung von SPNV-Strecken
4. Neuer, nachhaltiger öffentlicher Verkehr
  - 4.1 Modernisierung der Busflotte auf alternative Antriebsformen
  - 4.2 Integration von OnDemand-Angeboten
  - 4.3 Alternative Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs



## C

### Radverkehr & Mikromobilität

1. Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes
  - 1.1 Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes
  - 1.2 Umsetzung neuer Radwegeninfrastruktur
  - 1.3 Qualifizierung Stadtgrenzen überschreitender Radwegeverbindungen
  - 1.4 Kommunales Wegweiskonzept
  - 1.5 Aktionsprogramm Fahrradstraßen
  - 1.6 Aktionsprogramm GEÖffnete Einbahnstraßen
  - 1.7 Grüne Welle im Radverkehr
  - 1.8 Mängelbehebung, Bauseitige Führung, Reinigung und Winterdienst
2. Ausbau von Radabstellanlagen
  - 2.1 Aktionsprogramm „Rad abGEstellt“
3. Ausbau der öffentlichen Verleihsangebote
  - 3.1 GEteilte Fahrräder
  - 3.2 Empfehlung zum Umgang mit Elektrokleinstfahrzeugen
  - 3.3 Errichtung und Instandhaltung von Radservicestationen



## D

### Fußverkehr

1. Weiterentwicklung des Fußwegenetzes
  - 1.1 Maßnahmenprogramm Fußverkehr - barrierearme, sichere und attraktive Fußwege
  - 1.2 Maßnahmenprogramm zur Aufwertung straßenunabhängiger Fußwegeverbindungen
2. Fußverkehrsfreundliche Querungen
  - 2.1 Ausbau / Umbau / Modernisierung von Querungsmöglichkeiten
  - 2.2 Optimierung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren
3. Fußverkehr & öffentlicher Raum
  - 3.1 Maßnahmenprogramm zur Gestaltung des öffentlichen Raums von Plätzen
  - 3.2 Identifikation und Abbau von Angsträumen



## E

### Straßenraumgestaltung

1. Integrierte Entwicklung des Straßenraums
  - 1.1 Integrierte Netzkarte zur Verdichtung der Ansprüche an den Raum
  - 1.2 Umgestaltung mehrstreifiger Hauptverkehrsstraßen
  - 1.3 Aufwertung und integrierte Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen
  - 1.4 Maßnahmenprogramm Stadtteilumfahrten
  - 1.5 Aufwertung von Wohnstraßen
2. Integrierte und verkehrssichere Weiterentwicklung von Knotenpunkten
  - 2.1 Integrierte Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen
  - 2.2 Umgestaltung von Knotenpunkten in Wohnquartieren
3. Integrierte Entwicklung zentraler Räume und Quartiere
  - 3.1 Verkehrliche Konzeptionierung für attraktive und lebenswerte Zentren
  - 3.2 Erarbeitung von Nahmobilitätskonzepten



## F

### Barrierefreiheit

Die barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur ist eine Querschnittsaufgabe, welche bei allen Handlungsfeldern und Maßnahmen mitgedacht werden muss.

Konkrete Maßnahmen, die auf den Abbau von Barrieren abzielen, sind grau hinterlegt.

1. Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit
2. Abbau von Konflikten zwischen den Verkehrsarten
3. Verkehrssicheres Umfeld sensibler Einrichtungen
4. Verkehrssicherheitskampagnen



## G

### Verkehrssicherheit & sichere Mobilität

1. Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes
2. Weiterentwicklung des Mobilitäts-Atlas Gelsenkirchen
3. Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen
4. Kommunales Mobilitätsmanagement
5. Betriebliches Mobilitätsmanagement
6. Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas
7. Mobilitätsmanagement in Quartieren



## H

### Öffentlichkeitsarbeit & Mobilitätsmanagement

## 5 Maßnahmenverzeichnis

### Handlungsfeld A Kfz-Verkehr & Wirtschaftsverkehr

#### A1. Weiterentwicklung des Straßennetzes

[A1.1 Anpassung der hierarchischen Strukturen im Gelsenkirchener Straßennetz](#)

[A1.2 Erarbeitung eines perspektivischen Schnell-Langsam-Netzes](#)

[A1.3 Optimierung von Schwerverkehrsnetzen](#)

[A1.4 Digitale Offensive Straßeninfrastruktur](#)

#### A2. Parken und Laden

[A2.1 Erarbeitung einer kommunalen Parkraummanagementstrategie](#)

[A2.2 Förderung alternativer Antriebe](#)

[A2.3 Aufbau eines Carsharing-Angebots in Gelsenkirchen](#)

#### A3. Wirtschaftsverkehr und Logistik

[A3.1 Entwicklung von \(City-\) Logistik-Konzepten](#)

[A3.2 Prüfen von Potenzialen zur besseren Anbindung von Gewerbegebieten mit dem Umweltverbund](#)

[A3.3 Nutzung der Potentiale bi- und trimodaler Schnittstellen im Güterverkehr](#)

### Handlungsfeld B ÖPNV & Intermodalität

#### B1. Weiterentwicklung Bus- & Straßenbahnnetz

[B1.1 Erarbeitung eines Straßenbahnausbaukonzepts](#)

[B1.2 Ausbau des Bedienangebots zu Schwachverkehrszeiten und Neukonzeption des Nachtverkehrs](#)

[B1.3 Begleitung des Schnellbuskonzepts des VRR](#)

[B1.4 Maßnahmen im städtischen Busnetz zur besseren Anbindung unterversorgter Bereiche](#)

#### B2. Haltestellen, Haltepunkte & Bahnhöfe

[B2.1 Einrichtung und Ausbau von Haltestellen und Haltepunkten zu Mobilstationen](#)

[B2.2 Stärkung und Verknüpfung bestehender Schienenverbindungen in Gelsenkirchen](#)

[B2.3 Qualifizierung der Haltepunkte und Bahnhöfe des schienengebundenen Personennahverkehrs im Stadtgebiet](#)

[B2.4 Qualifizierung der Straßenbahn- und Bushaltestellen im Stadtgebiet](#)

[B2.5 Maßnahmen im Busnetz zur Vernetzung mit dem SPNV und regionalen Busangeboten](#)

[B2.6 Beschleunigung des innerstädtischen ÖPNV](#)

#### B3. Tarifstrukturen und regionales ÖPNV-Netz

[B3.1 Weiterentwicklung der Tarifstruktur](#)

[B3.2 Harmonisierung der Nahverkehrsplanungen im VRR](#)

[B3.3 Reaktivierung von SPNV-Strecken](#)

#### **B4. Neuer, nachhaltiger öffentlicher Verkehr**

[B4.1 Modernisierung der Busflotte auf alternative Antriebsformen](#)

[B4.2 Integration von OnDemand-Angeboten](#)

[B4.3 Alternative Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs](#)

### **Handlungsfeld C Radverkehr und Mikromobilität**

#### **C1. Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes**

[C1.1 Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes](#)

[C1.2 Umsetzung neuer Radwegeinfrastruktur](#)

[C1.3 Qualifizierung Stadtgrenzen überschreitender Radwegeverbindungen](#)

[C1.4 Kommunales Wegweisungskonzept](#)

[C1.5 Aktionsprogramm Fahrradstraßen](#)

[C1.6 Aktionsprogramm GEöffnete Einbahnstraßen](#)

[C1.7 Grüne Welle im Radverkehr](#)

[C1.8 Mängelbehebung, Baustellführung, Reinigung und Winterdienst](#)

#### **C2. Ausbau von Radabstellanlagen**

[C2.1 Aktionsprogramm „Rad abGEstellt“](#)

#### **C3. Ausbau der öffentlichen Verleihangebote**

[C3.1 GEteilte Fahrräder](#)

[C3.2 Empfehlungen zum Umgang mit Elektrokleinstfahrzeugen](#)

[C3.3 Errichtung und Instandhaltung von Radservicestationen](#)

### **Handlungsfeld D Fußverkehr**

#### **D1. Weiterentwicklung des Fußwegenetzes**

[D1.1 Maßnahmenprogramm Fußverkehr - barrierearme, sichere und attraktive Fußwegen](#)

[D1.2 Maßnahmenprogramm zur Aufwertung straßenunabhängiger Fußwegeverbindungen](#)

#### **D2. Fußverkehrsfreundliche Querungen**

[D2.1 Ausbau / Umbau / Modernisierung von Querungsmöglichkeiten](#)

[D2.2 Optimierung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren](#)

#### **D3. Fußverkehr & öffentlicher Raum**

[D3.1 Maßnahmenprogramm zur Gestaltung des öffentlichen Raums von Plätzen](#)

[D3.2 Identifikation und Abbau von Angsträumen](#)

## Handlungsfeld E Stadtraumgestaltung

### E1. Integrierte Entwicklung des Straßenraums

[E1.1 Integrierte Netzkarte zur Verdeutlichung der Ansprüche an den Raum](#)

[E1.2 Umgestaltung mehrstreifiger Hauptverkehrsstraßen](#)

[E1.3 Aufwertung und integrierte Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen](#)

[E1.4 Maßnahmenprogramm Stadtteileinfahrten](#)

[E1.5 Aufwertung von Wohnstraßen](#)

### E2. Integrierte und verkehrssichere Weiterentwicklung von Knotenpunkten

[E2.1 Integrierte Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen](#)

[E2.2 Umgestaltung von Knotenpunkten in Wohnquartieren](#)

### E3. Integrierte Entwicklung zentraler Räume und Quartiere

[E3.1 Verkehrliche Konzeptionierung für eine attraktive und lebenswerte Zentren](#)

[E3.2 Erarbeitung von Nahmobilitätskonzepten](#)

## Handlungsfeld F Barrierefreiheit

### A2 Parken und Laden

[A2.1 Erarbeitung einer kommunalen Parkraummanagementstrategie](#)

### B2 Haltestellen, Haltepunkte & Bahnhöfe

[B2.3 Qualifizierung der Haltepunkte und Bahnhöfe des schienengebundenen Personennahverkehrs im Stadtgebiet](#)

### C2 Ausbau von Radabstellanlagen

[C2.1 Aktionsprogramm „Rad abGestellt“](#)

### C3 Ausbau der öffentlichen Verleihangebote

[C3.2 Empfehlungen zum Umgang mit Elektrokleinstfahrzeugen](#)

### D1 Weiterentwicklung des Fußverkehrsnetzes

[D1.1 Maßnahmenprogramm Fußverkehr - barrierearme, sichere und attraktive Fußwege](#)

[D1.2 Maßnahmenprogramm zur Aufwertung straßenunabhängiger Fußwegeverbindungen](#)

### D2 Fußverkehrsfreundliche Querungen

[D2.1 Ausbau / Umbau / Modernisierung von Querungsmöglichkeiten](#)

[D2.2 Optimierung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren](#)

### D3 Fußverkehr & öffentlicher Raum

[D3.1 Maßnahmenprogramm zur Gestaltung des öffentlichen Raums von Plätzen](#)

[D3.2 Identifikation und Abbau von Angsträumen](#)

**E1 Integrierte Entwicklung des Straßenraums**[E1.2 Umgestaltung mehrstreifiger Hauptverkehrsstreifen](#)[E1.3 Aufwertung und integrierte Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen](#)**E2 Integrierte und verkehrssichere Weiterentwicklung von Knotenpunkten**[E2.1 Integrierte Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen](#)[E2.2 Umgestaltung von Knotenpunkten in Wohnquartieren](#)**E3 Integrierte Entwicklung zentraler Räume und Quartiere**[E3.1 Verkehrliche Konzeptionierung für attraktive und lebenswerte Zentren](#)[E3.2 Erarbeitung von Nahmobilitätskonzepten](#)**G1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit****G3 Abbau von Konflikten zwischen den Verkehrsarten****H3 Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen****Handlungsfeld G Verkehrssicherheit & sichere Mobilität**[G1. Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit](#)[G2. Abbau von Konflikten zwischen den Verkehrsarten](#)[G3. Verkehrssicheres Umfeld sensibler Einrichtungen](#)[G4. Verkehrssicherheitskampagne](#)**Handlungsfeld H Öffentlichkeitsarbeit & Mobilitätsmanagement**[H1. Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes](#)[H2. Weiterentwicklung des Mobilitätsatlas Gelsenkirchen](#)[H3. Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen](#)[H4. Kommunales Mobilitätsmanagement](#)[H5. Betriebliches Mobilitätsmanagement](#)[H6. Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas](#)[H7. Mobilitätsmanagement in Quartieren](#)

## 6 Maßnahmensteckbriefe

### 6.1 Kraftfahrzeugverkehr & Wirtschaftsverkehr

Die Stadt Gelsenkirchen verfügt über ein dichtes Straßennetz für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Alle Siedlungsbereiche sind gut miteinander verbunden. Insgesamt ist der PKW das meistgenutzte Verkehrsmittel und trägt einen großen Anteil an der aktuellen Verkehrsleistung der Bewohnerinnen und Bewohner von Gelsenkirchen. Die Schattenseite der starken und gut ausgebauten MIV-Infrastrukturen zeigt sich jedoch in Hinblick auf Straßenraumqualitäten und lokalen Verkehrsemissionen insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen. Die Überprägung durch den MIV einiger Räume, teils auch urban geprägter Teilräume, führt zu einer Einschränkung der Lebensqualität, insbesondere für die Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch Nutzerinnen und Nutzer der Nahmobilität.

Ziel ist daher zwar, Qualitäten im MIV und im Wirtschaftsverkehr zu erhalten, jedoch die negativen Auswirkungen durch den MIV zu reduzieren. Der Fokus liegt hierbei auf der integrierten Netzbeachtung. Im Mittelpunkt steht die Frage, welche Räume zukünftig welche Funktion haben sollen. In Bezug auf den MIV gilt es dabei zu klären, ob die vorhandenen Infrastrukturen notwendig sind oder diese teilweise auch zugunsten anderer Verkehrsmittel neu gestaltet werden können. Hierzu soll das MIV-Netz geprüft werden. Dabei werden bestehende Netze, insbesondere das Vorbehaltensnetz, aber auch z.B. das Schwerlastverkehrsnetz betrachtet und daraus Vorschläge für eine zukunftsgerichtete Anpassung der Netze entwickelt.

Darüber hinaus sollen Maßnahmen umgesetzt werden, die eine verträglichere Abwicklung der MIV- und der Wirtschaftsverkehre ermöglichen. So kann Gelsenkirchen als digitale Modellstadt bereits auf die bestehenden Konzepte aus z.B. dem Green City Plan aufbauen und die Maßnahmen, z.B. zur intelligenten Verkehrssteuerung und -lenkung, vorantreiben.

Neben dem fließenden MIV gilt es, auch zukunftsgerichtete Maßnahmen für den ruhenden Verkehr zu entwickeln. So wird der häufig schon begrenzte Seitenraum oft durch Parken zusätzlich verschmälert. Hier wird sich die Stadt Gelsenkirchen zukünftig verstärkt dafür einsetzen, dass die Nahmobilität Vorrang vor Parken im Seitenraum hat. Einer Neuorganisation des Parkangebotes sowohl in Bezug auf Parkraummanagement als auch in Bezug auf Parkraumangebot wird hierbei insbesondere in den zentralen Lagen eine hohe Priorität beigemessen.

In folgender Tabelle sind die Maßnahmenfelder des Handlungsfelds dargestellt:

Maßnahmentitel	Priorität
<b>A1. Weiterentwicklung des Straßennetzes</b>	<b>Oberpunkt</b>
A1.1 Anpassung der hierarchischen Strukturen im Gelsenkirchener Straßennetz	
A1.2 Erarbeitung eines perspektivischen Schnell- und Langsamnetzes	
A1.3 Optimierung von Schwerverkehrsnetzen	
A1.4 Digitale Offensive Straßeninfrastruktur	
<b>A2. Parken und Laden</b>	<b>Oberpunkt</b>
A2.1 Erarbeitung einer kommunalen Parkraummanagementstrategie	

A2.2 Förderung alternativer Antriebe	
A2.3 Aufbau eines Carsharing-Angebots in Gelsenkirchen	
<b>A3. Wirtschaftsverkehr und Logistik</b>	<b>Oberpunkt</b>
A3.1 Entwicklung von (City-) Logistik-Konzepten	
A3.2 Prüfen von Potenzialen zur besseren Anbindung von Gewerbegebieten mit dem Umweltverbund	
A3.3 Nutzung der Potentiale bi- und trimodaler Schnittstellen im Güterverkehr	

## Weiterentwicklung des Straßennetzes



## A1.1

**Anpassung der hierarchischen Strukturen im Gelsenkirchener Straßennetz**

Zeitraumen

**Anlass**

Nach §44 StrWG NRW ist die Stadt Gelsenkirchen als Stadt mit mehr als 80.000 Einwohnerinnen und Einwohnern Straßenbaulastträgerin für alle Kreisstraßen und die Ortsdurchfahrten der Landesstraßen und Bundesstraßen. Dementsprechend ist Gelsenkirchen für die Planung und den Aus- bzw. Umbau eines Großteils der Straßen verantwortlich. Das Vorbehaltsnetz liefert hierfür eine planerische Grundlage, Straßen in ein übergeordnetes Netz und ein untergeordnetes Netz zu kategorisieren. Das Vorbehaltsnetz ist bereits eine städtische Daueraufgabe und ist auf einem aktuellen Stand. Auf Basis der formulierten Ziele im Masterplanprozess sollten die Straßen des Vorbehaltsnetzes hinsichtlich ihrer Funktion für die verschiedenen Verkehrsträger dennoch geprüft werden. Ziel ist eine stärkere Berücksichtigung des Umweltverbundes im Straßenraum. Dies ist auf Straßen, die nicht im Vorbehaltsnetz sind, einfacher umzusetzen. Kernfragestellungen sind daher:

- Welche Straßen sind zwar Teil des Vorbehaltsnetzes, erfüllen jedoch keine gesamtstädtisch übergeordnete Funktion und können daher aus dem Vorbehaltsnetz genommen werden? Hierunter könnte z.B. die Goldbergstraße fallen.
- Welche Straßen erfüllen zwar momentan eine gesamtstädtische Funktion, sind aber Teil einer Mehrfacherschließung? Betreffen könnte dies z.B. die Ost-West sowie die Achsen in Schalke, Resse, Heßler und die City-Umfahrungen (Husemannstraße). Diese könnten daher ggf. für andere Nutzungen umgestaltet werden (Wohnqualität in Schalke & Resse, Raum für Nahmobilität, Aufenthalt etc. im Zentrum bzw. Heßler).
- Welche Straßen erfüllen eine zentrale Funktion für die Aufenthaltsqualitäten in den innerstädtischen Lagen und sollten daher vorrangig für andere Verkehrsmittel gestaltet werden? Ein Beispiel, welches hier zu prüfen gilt, ist die De-La Chevallerie-Straße, die für Buer eine herausragende Funktion hat. Zugleich existiert mit dem Buerscher Ring eine attraktive Alternative für den MIV.

Die aus dem Vorbehaltsnetz genommenen Straßen sollen im Hinblick auf Querschnitte und Flächenneuverteilungen für den Umweltverbund oder Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten umgestaltet werden. Vorher ist eine Prüfung der Verlagerungseffekte im Straßennetz verkehrsmittelübergreifend und gesamtstädtisch mit einem Verkehrsmodell zu prüfen. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass eine Straße zwar aus dem Vorbehaltsnetz genommen werden kann, jedoch die Belange des ÖPNVs es erfordern können, gewisse Straßenraumbreiten und weitere Anforderungen etc. weiter vorzuhalten (z.B.: Fersenbruch in Heßler). Auch ist nicht unberücksichtigt zu lassen, dass Straßen zwar aktuell keine gesamtstädtische Funktion besitzen, jedoch perspektivisch als verträglichere Ausweichrouten andere Straßen entlasten können.

## Umsetzung

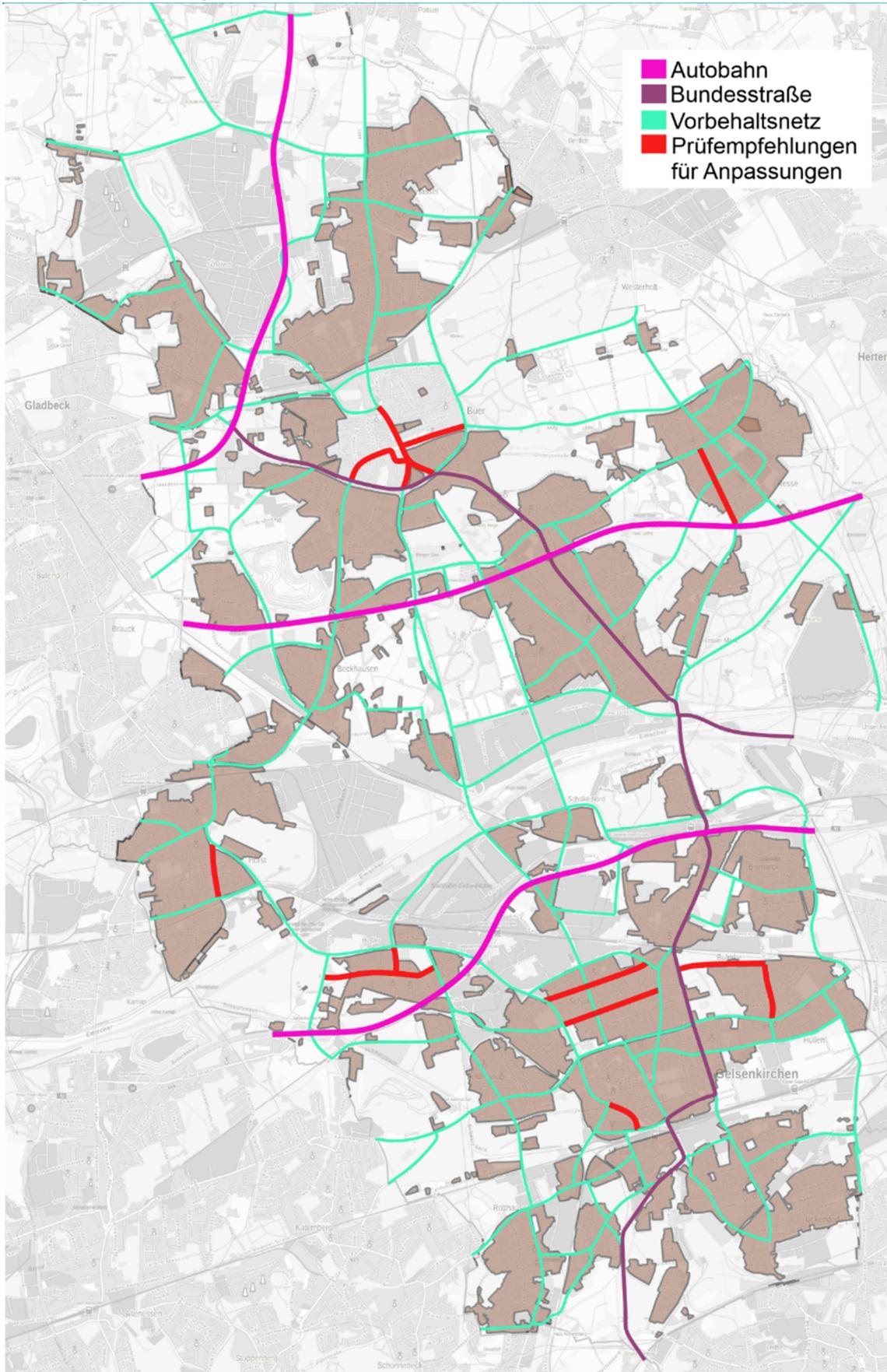
Als Grundlage bestehen bereits Prüfaufträge, die gutachterlich vorgeschlagen worden sind. Diese Liste ist gegebenenfalls auf Basis der oben genannten Kriterien weiter zu ergänzen. Anschließend sind die einzelnen Prüfaufträge nach einer Priorisierung abzuarbeiten. Aufgrund der räumlichen Zusammenhänge bietet es sich dabei an, die Prüfaufträge räumlich zu clustern und beispielsweise die Verkehrssituation in Buer oder Schalke als Gesamtes zu analysieren. Bei der Untersuchung der Straßen sind die Belange aller Verkehrsträger abzuwägen und gegenüberzustellen. Für alle Straßen, die anschließend per Ratsbeschluss aus dem Vorbehaltsnetz entnommen werden, sind Maßnahmen in Bezug auf Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeiten oder Straßenraumverteilungen jeweils im Einzelfall zu prüfen. Tempo 30 sollte hierbei die Regelgeschwindigkeit sein (vgl. [A12 Erarbeitung eines perspektivischen Schnell-Langsam-Netzes](#)). Im Folgenden sind bereits Straßen aus gutachterlicher Sicht vorgeschlagen, deren Funktion als Vorbehaltstraße für den MIV prioritär zu prüfen ist.

Tabelle 2: Prüfaufträge für Entnahme von Straßen aus Vorbehaltsnetz

Straße	Von	Bis
De-La-Chevallerie Straße	Kurt-Schumacher-Str.	Königswiese
Cranger Str.	Vom-Stein Str.	De-La-Chevallerie Straße
Goldbergstraße	De-La-Chevallerie Straße	Ostring
Horster Str.	Vinckestraße	De-La-Chevallerie Straße
Ahornstraße	Im Emscherbruch	Middelicher Str.
Schloßstraße	An der Rennbahn	Kranefeldstr.
Fersenbruch	Lehrhovebruch	Kanzlerstr.
Grimmstraße	Fersenbruch	Grothusstraße
Grillostraße	Kurt-Schumacher-Str.	Magdeburger Str.
Grenzstraße	Kurt-Schumacher-Str.	Bismarckstraße
Plutostraße/Hüller Straße	Florastraße	Hohenzollernstraße
Husemannstraße	Hiberniastraße	Rotthausersstraße

<b>Herkunft</b>	Gutachterbüro, Arbeitskreis	<b>Mögliche Förderung</b>	VM NRW
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Maßnahmenbündel
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	30.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

Abbildung 2: Prüfaufträge für Entnahme von Straßen aus Vorbehaltensnetz



## Weiterentwicklung des Straßennetzes

# A1.2 Erarbeitung eines perspektivischen Schnell-Langsam-Netzes



Zeitraumen

## Anlass

Das Vorbehaltsnetz in der Stadt Gelsenkirchen sichert die Erreichbarkeit der Quell- und Zielorte mit dem MIV. Diese hier gesicherten Verbindungen haben eine gesamtstädtische Funktion für den MIV. Das Vorbehaltsnetz und die daraus resultierenden Anforderungen stehen jedoch in Teilräumen in Konflikt mit den Ansprüchen und Bedürfnissen anderer Verkehrsteilnehmender und Anwohnenden. Dies betrifft Themen wie die Straßenraumgestaltung oder die Knotenpunktgestaltung, aber insbesondere auch die gefahrenen Geschwindigkeiten. Gerade in der Nähe von sensiblen Einrichtungen oder in dichten, urbanen Quartieren sind Geschwindigkeiten daher im Sinne der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität in der Stadt anzupassen. Daher gilt es das Vorbehaltsnetz zu unterteilen in Straßenabschnitte in denen der MIV schnell fließen soll/kann und Abschnitte in denen der MIV zwar fließen kann, aber andere Verkehrsteilnehmende stärker berücksichtigt werden.

### Kategorie 1: Umfeld von sensiblen Einrichtungen

Im Umfeld von sensiblen Einrichtungen oder Bereichen kann schon heute ein anderes Temporegime angeordnet werden (nach VwV-StVO inkl. Ergänzung des Bund-Länder-Fachausschusses StVO/OWi (BLFA-StVO) vom 25./26.09.2018 zum Radverkehr). Dies gilt für Straßenabschnitte mit

- unmittelbarem Zugangsbereich zu Kindergärten, Kitas, Schulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern
- vielen zu Fußgehenden
- vielen Radfahrenden
- viel Querungsverkehr (z.B. Nahbereich Einrichtungen mit starkem Quell- und Zielverkehr)
- sowie aus Gründen der Verkehrssicherheit (Unfallhäufungsstellen, keine sichere Radverkehrsführung möglich etc.).

Diese Bereiche wären in jedem Fall dem Langsamnetz zuzuordnen. Eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h und eine entsprechende Gestaltung zugunsten der Nahmobilität sind anzustreben.

### Kategorie 2: Siedlungsbereiche und urbane Straßenräume

Die Diskussionen, um eine weitere Vereinfachung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen umsetzen zu können, laufen derzeit (Stand 2021). Sieben deutsche Städte teils vergleichbarer Größe wollen in einem Pilotprojekt eine großflächige Anordnung von Tempo 30 testen (vgl. ZDF vom 6.07.21). Auch das Umweltbundesamt hat die Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in der Summe positiv bewertet (vgl. UBA 2016). Es ist also davon auszugehen, dass den Kommunen bei der Anordnung von Tempo 30 zukünftig größere Freiheiten gegeben werden.

Für die Stadt Gelsenkirchen ist daher zu empfehlen, Hauptverkehrsachsen zu identifizieren, die perspektivisch beruhigt bzw. entlastet werden sollen, um die Lebensqualität für die Anwohnenden zu erhöhen und die Nahmobilität zu stärken. Neben den aus Kat. 1 beschriebenen Hauptverkehrsstraßen betrifft dies vor allem auch die innerstädtischen, urbanen Verbindungen z.B. die südliche Kurt-Schumacher-Straße, die Florastraße im Bereich der Altstadt oder die De-La Chevallerie Straße (sofern diese nicht aus dem Vorbehaltsnetz genommen werden kann) in Buer sowie verschiedene Stadteildurchfahrten (z.B. durch Resse). Diese Straßen sind heute stark vom Verkehr belastet. Negative festgestellte Folgen des Verkehrs

sind hier z.B. Lärm- und Luftemissionen, verminderte Qualitäten für den Fuß- und Radverkehr sowie geringe Aufenthaltsqualitäten. Insbesondere vor dem Hintergrund der dichten Bebauung und der dadurch hohen Anzahl der Anwohnerinnen und Anwohner sind diese Straßen im Sinne der Lebensqualität und der Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner daher prioritär zu entlasten. Für diese Straßen des perspektivischen Langsamnetzes sind daher Geschwindigkeitsreduzierungen, Straßenraumumgestaltungen (z.B. Veränderungen am Querschnitt, Begrünungen) oder verkehrsberuhigende Maßnahmen zu prüfen. Um beispielsweise Lärmbelastungen für die Bevölkerung zu senken, könnten ggf. nach erfolgter Lärmbeurteilung die Geschwindigkeiten in den Nachtstunden reduziert werden.

### Kategorie 3: Schnellnetz

Die MIV-Erreichbarkeit muss gesichert sein. Dies gilt insbesondere für die Anbindung der verschiedenen Teilräume sowie der Anbindung der Gewerbegebiete, insbesondere des Hafens, an das überörtliche Verkehrsnetz. Daher verbleibt ein Netz mit Straßen, auf denen der MIV-Verkehr schnell fließen soll. Die Straßen sind so zu gestalten, dass auch an den Knoten der entsprechende Strom eines Schnellnetzes bspw. Vorrang vor einem Langsamnetzstrom hat.

Bei Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind nicht nur die Auswirkungen auf den MIV zu berücksichtigen. Die Angebotsqualität und der Betriebsablauf des ÖPNVs kann durch Temporeduzierungen ebenso eingeschränkt werden. Sofern dieser nicht auf besonderem Bahnkörper geführt wird, muss er sich an die geltende Höchstgeschwindigkeit halten. Zwar haben bspw. kurze Tempo-30-Abschnitte nur wenig Einfluss auf den ÖPNV, aber bei Linienverläufen über zahlreiche längere Tempo-30-Abschnitte hinweg können sich die Reisezeitverluste addieren. Das Umweltbundesamt empfiehlt daher bei umfangreichen Tempo 30 Planungen Einzelfallbetrachtungen der betroffenen ÖPNV-Linien (vgl. UBA 2016).

## Umsetzung

Im Vordergrund steht zunächst eine weitergehende Prüfung des Schnell- und Langsam-Netzes. Der gutachterliche Vorschlag sieht vor, die dicht bebauten, innenstädtischeren Straßen perspektivisch zum Langsamnetz zuzuordnen. Dadurch entfallen aber z.B. durchgängige schnelle Nord-Südachsen durch die Altstadt Gelsenkirchens sowie viele Ortsdurchfahrten für die heute noch Tempo 50 gilt. Hier sind weitergehende Prüfungen hinsichtlich der Machbarkeit zu empfehlen. Dabei müssen die Belange des MIVs und des ÖPNVs vertiefend berücksichtigt werden. Nicht überall erlaubt zudem die bestehende Rechtslage, hier insbesondere die Regelungen der Straßenverkehrsordnung, eine zügige Umsetzung. Nach § 45 Absatz 9 StVO Satz 1 sind Verkehrszeichen und -einrichtungen „nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist, wobei die örtlichen und verkehrlichen Verhältnisse zu würdigen sind. Insbesondere dürfen nach Satz 3 Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht“. Der gutachterliche Vorschlag ist also als Arbeitsgrundlage zu verstehen, die weiter vertieft werden muss.

Nach einer Festlegung auf ein perspektivisches Zielnetz, ist eine stufenweise Umsetzung des Schnell-Langsamnetzes zu empfehlen. Auf Basis der aktuellen Rechtslage können bereits einige Straßen umgestaltet werden bzw. ein anderes Temporegime verordnet werden. Dies betrifft z.B. Streckenabschnitte mit hohem Fußgängeraufkommen im Bereich der Versorgungszentren.

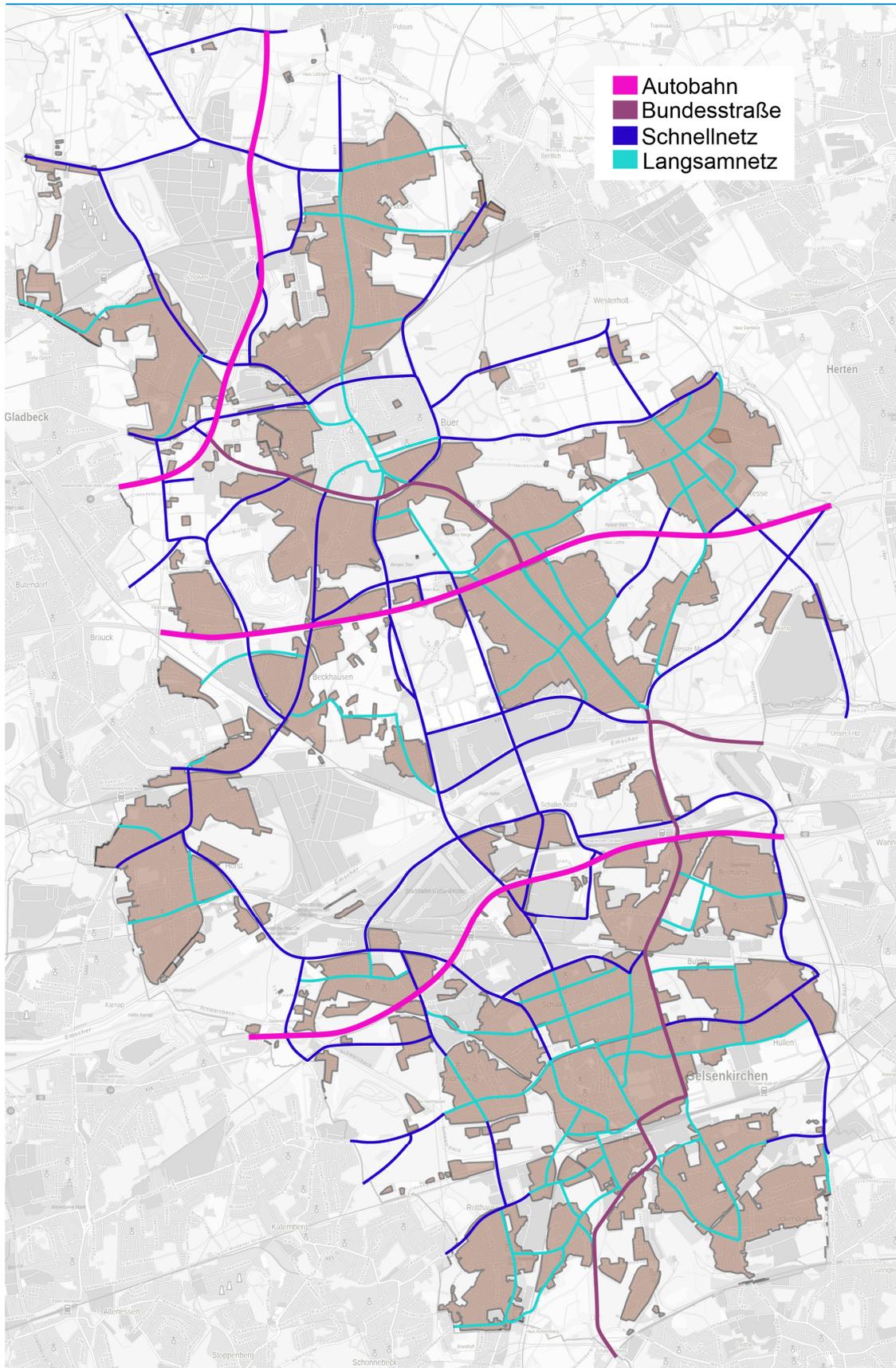
Zu empfehlen ist über Pilotprojekte und Verkehrsversuche erforderliche Maßnahmen temporär zu erproben. Hierbei können auch Verlagerungs- oder unerwünschte Nebeneffekte (Schleichverkehre) beobachtet werden. Gleichzeitig wird die Akzeptanz der Maßnahme erhöht. Wird die Maßnahme in der Summe

positiv bewertet, sollte diese dauerhaft eingeführt und entsprechende bauliche Maßnahmen umgesetzt werden.

Zu betonen ist, dass es sich um ein perspektivisches Netz handelt, welches auf gesetzlichen Rahmenbedingungen und Gestaltungsmöglichkeiten fußt. Daher ist eine stetige Evaluation der Möglichkeiten und Maßnahmen erforderlich. Die Stadt Gelsenkirchen kann hierbei aktiv über bspw. den Deutschen Städte- tag auf die gesetzgebenden Instanzen auf Bundesebene einwirken.

<b>Herkunft</b>	Gutachterbüro, Arbeitskreis	<b>Mögliche Förderung</b>	VM NRW
<b>Feder- führung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Maßnahmenbündel
<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	30.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>- Einspa- rung</b>			

Abbildung 3: Vorschlag eines perspektivischen Schnell-Langsam-Netz für Gelsenkirchen



## Weiterentwicklung des Straßennetzes

### A1.3 Optimierung von Schwerverkehrsnetzen



Zeitraumen

2022-2023

#### Anlass

Der Schwerlastverkehr ist eine der größten Lärm- und Umweltbelastungsquellen. Gleichzeitig ist dieser insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit im urbanen Bereich kritisch zu betrachten. Auf der anderen Seite sichert der Schwerlastverkehr die Wirtschaft und Leistungsfähigkeit der Stadt. Schwerlastverkehre sind für eine positive wirtschaftliche Entwicklung unvermeidbar, müssen jedoch möglichst über unsensible Achsen geführt werden.

Ziel muss es daher sein, insbesondere die zentralen Bereiche der Stadt Gelsenkirchen sowie die Wohngebiete vom Schwerlastverkehr zu entlasten. Auf Basis des bestehenden Schwerlastverkehrsnetz wurden daher gutachterliche Empfehlungen für ein perspektivisches Schwerlastverkehrsnetz gegeben, welche insbesondere in den zentralen Bereichen zur Veränderung der Verkehrsströme führen wird. Betroffen sind z.B. die Ring- und die Florastraße, die bis auf nicht vermeidbare Anlieferverkehre ins Zentrum vom Lkw-Verkehr freigehalten werden sollen. Im Hafengebiete und in den Gewerbegebieten bleibt eine leistungsstarke Anbindung weiterhin gegeben, aber auch hier werden zugunsten der Wohnbevölkerung Anpassungen vorgenommen. So wird beispielsweise im nördlichen Teil der Horster Straße bis Buer der Schwerlastverkehr auf die in diesem Bereich unsensiblere Kurt-Schumacher-Straße verlagert. Diese wird hingegen in Schalke entlastet.

#### Umsetzung

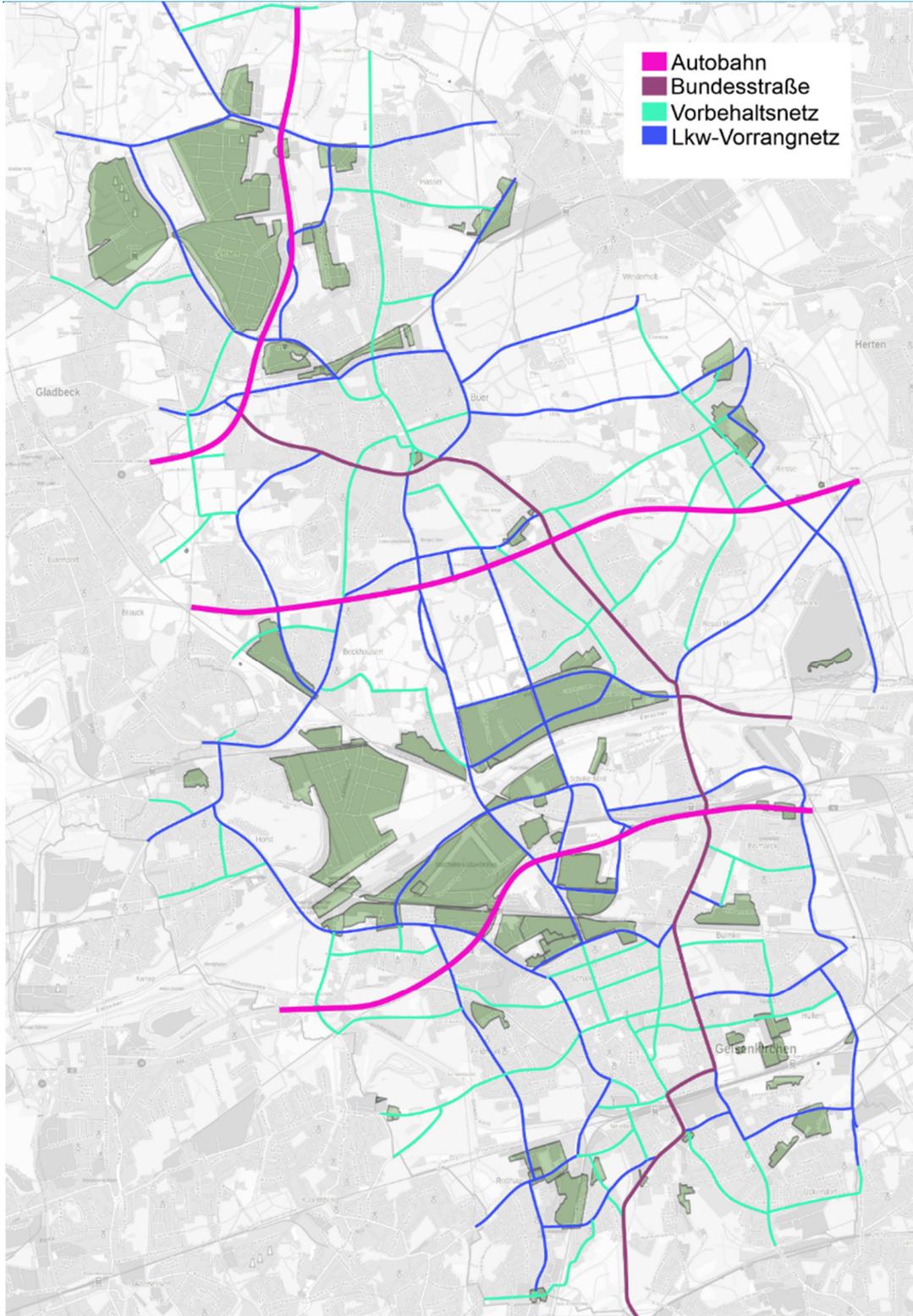
Zu Beginn ist eine Überprüfung der Schwerverkehrsanteile auf den Gelsenkirchener Straßen sinnvoll, um bestehende Fahrtbeziehungen zu aktualisieren. Daraufaufgehend sollte auf Basis des vorhandenen Schwerverkehrsnetzes und der Zielsetzung in Bezug auf Lärm, Luft und Lebensqualität im Masterplan Mobilität das Netz angepasst werden. Das neue Netz ist entsprechend auszuweisen und zu beschildern. Auf den SV-Vorrangstraßen dürfen Lkw uneingeschränkt verkehren, wobei in den sensiblen Abschnitten entsprechende Beruhigungsmaßnahmen durchzuführen sind. Sofern ein hoher Lkw-Durchfahrtsverkehr festgestellt wurde und die immissionschutzrechtlichen Grundlagen dafür vorliegen, sind im übrigen Netz für sensible Bereiche Lkw-Durchfahrtsverbote zu empfehlen. Ausgenommen von dem Durchfahrtsverbot bleibt der Lkw-Anliegerverkehr.

Eine Daueraufgabe ist die Informationsbereitstellung. Unternehmen und Fahrerinnen und Fahrer kommen aus der gesamten EU und verfügen häufig über keine Ortskenntnisse. Daher ist eine Eingliederung des Gelsenkirchener Schwerverkehrsnetzes in die bestehenden Routing-Apps und Navigationssysteme genauso wichtig, wie eine Konzeption einer Möglichkeit zur Kontrolle von Straßen, die kein Bestandteil des Schwerverkehrsnetzes sind. Eine sukzessive Überprüfung und Anpassung der ausgewiesenen Strecken sind dabei wichtig. Dies gilt im Besonderen, wenn neue Gewerbegebiete ausgewiesen werden.

<b>Herkunft</b>	Gutachterbüro, Arbeitskreis	<b>Mögliche Förderung</b>	VM NRW
-----------------	-----------------------------	---------------------------	--------

<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Maßnahmenbündel
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	75.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

Abbildung 4: Perspektivisches Schwerverkehrnetz



## Weiterentwicklung des Straßennetzes

# A1.4 Digitale Offensive Straßeninfrastruktur



Zeitraumen

## Anlass

Die fortschreitende Digitalisierung im Verkehrswesen bietet vor dem Hintergrund der Diskussionen über die Verkehrswende und besseren Auslastungen von Infrastrukturen Steuerungs- und Lenkungsmöglichkeiten. Intelligent und digital vernetzte Angebote ermöglichen es, Mobilität an die Anforderungen im Personen- und Güterverkehr, aber auch an die Anforderungen an Umwelt, Lebensqualität und Wirtschaftswachstum anzupassen.

Die Stadt Gelsenkirchen versteht nicht erst seit dem Titel Digitale Modellstadt das Thema Digitalisierung als einen maßgeblichen Faktor und Antrieb für die zukünftige Stadt- und Wirtschaftsentwicklung. Sie hat eine integrierte Strategie mit der Dachmarke „Vernetzte Stadt“ erarbeitet, die als Leitthema auch eine smarte und nachhaltige Mobilität umfasst. Handlungsfelder sind hierbei eine intelligente Verkehrssteuerung, Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund und Mobilität als Service sowie neue Mobilitätsinfrastrukturen. Hierbei werden viele Maßnahmen aus dem Green City Plan der Stadt Gelsenkirchen umgesetzt bzw. fortgeführt.

Mit dem ARENA PARK in Gelsenkirchen als Laborraum zur Erprobung innovativer digitaler Ansätze in der Stadt- und Mobilitätsentwicklung, den Aktivitäten zum intelligenten Parken, dem digitalen Baustellenmanagement sowie den grundlegenden Projekten zum Datenmanagement und der Bereitstellung für verschiedene Dienste und Dienstleistungen ist die Stadt Gelsenkirchen im bundesweiten Ranking mit ihrer Digitalstrategie bundesweit vorne anzusiedeln (vgl. Website: <https://oil.gelsenkirchen.de>).

## Umsetzung

Viele der Maßnahmen aus der Digitalisierungsstrategie im Mobilitätsbereich befinden sich bereits in der Umsetzung bzw. in der Erprobungsphase und entstammen u.a. Überlegungen aus dem GreenCity Plan der Stadt Gelsenkirchen. Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen in der Digitalisierungsstrategie genannt, die auf die Zielsetzungen des Masterplans Mobilität einwirken. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass einzelne Maßnahmen ihre Wirkungen nur regional entfalten können bzw. andere Maßnahmen auf Bundesebene angesiedelt sind und eher der Mitarbeit bzw. einer Anwendung bedürfen, beispielsweise eine bundesweite App zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger. Die bereits begonnenen Aktivitäten der Stadt Gelsenkirchen sind fortzuführen und weiter auszubauen.

### Fortführung bestehender Ansätze

- Weitere Generierung und Nutzung von Daten für die digitale Infrastruktur der Stadt Gelsenkirchen (zur Vernetzung unterschiedlicher technischer Systeme, Ermittlung von Daten aus den Bereichen Radverkehr, Mikromobilität und ÖPNV, Nutzung von Mobilfunkdaten für Verkehrsplanung und -modellierung etc.)
- Definition zukünftiger Schwerpunkte aus der Digitalisierungsstrategie und dem GreenCity Plan in enger Abstimmung mit den Zielen des Masterplans Mobilität, beispielsweise Mobility as a Service (MaaS)
- Aufbau bzw. Weiterführung des Aufbaus von digitaler Infrastruktur im Straßenverkehr, Ausweitung erfolgreicher Modellprojekte aus dem GreenCity Plan („Intelligentes Parksystem“ und „Umweltsensitive Verkehrssteuerung“) auf die Gesamtstadt.

**Weitere zu erprobende Ansätze**

- Identifikation geeigneter neuer Laborräume, beispielsweise in Verbindung mit einem ISEK-Gebiet zur Erprobung von Maßnahmen (z.B. autonomer Shuttle/Quartiersbus)
- Dynamische Nutzung der Straßeninfrastruktur in Abhängigkeit vom Aufkommen der Verkehrsträger (Einrichtung von „sogenannten“ Umweltpuren (Fahrspuren für Busse und Radverkehr, teilweise auch für E-Fahrzeuge) und deren Mitnutzung, wenn keines der vorgesehenen Fahrzeuge sie nutzt), Erfassung von Fahrgemeinschaften in Pkw, flexible Fahrbahnsysteme mit Beleuchtungssystemen zur flexiblen Freigabe von Vorfahrten im ÖPNV und Radverkehr), Detektion von Fahrrädern und flexible LSA-Schaltungen (grüne Welle Radverkehr), Freigabezeiten für den Radverkehr in Abhängigkeit vom Wetter an LSA verkürzen ...

<b>Herkunft</b>	Stabsstelle Vernetze Stadt und Referat Verkehr in enger Zusammenarbeit mit Wirtschaft, Wissenschaft und Mobilitätsdienstleistern	<b>Mögliche Förderung</b>	VM NRW
<b>Federführung</b>	69/DCO	<b>Maßnahmenart</b>	Maßnahmenbündel
<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	5.100.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## Parken und Laden

## A2.1 Erarbeitung einer kommunalen Parkraummanagementstrategie



Zeitraumen

### Anlass

Durch eine Parkraummanagementstrategie sollen Potenziale eröffnet werden, Zentren und Stadtteile einerseits verkehrlich zu entlasten und Freiräume zur Umgestaltung/Umnutzung zu gewinnen, und andererseits ihre allgemeine Erreichbarkeit zu erhalten und zu stärken. Eine Entlastung der Straßenräume vom Parkdruck ist eine Grundlage, um den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV zu fördern sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen. Auf der anderen Seite soll die Verbesserung des Radverkehrs und ÖPNV dazu beitragen, dass das Auto weniger genutzt wird und der Parkdruck sinkt.

### Umsetzung

Das Thema Parken ist ein vielfach diskutiertes und sensibles Thema, daher ist vor (oder spätestens zu Beginn) der Erarbeitung einer kommunalen Parkraummanagementstrategie ein politischer Grundsatzbeschluss zum Umgang mit dem öffentlichen Parkraum in Gelsenkirchen zu erwirken. Dieser sollte folgende Zielsetzungen beinhalten:

- Zur Realisierung der Ziele des Masterplan Mobilität (insbes. Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund) sind der Ausbau des Umweltverbunds (Pull-Maßnahmen, Anreize), aber auch begleitende oder sich anschließende Gegenmaßnahmen (Push-Maßnahmen) notwendig. Teil dieser Push-Maßnahmen ist das Parkraummanagement.
- Das Parken soll im öffentlichen Raum reduziert und auf Großparkplätze und Parkbauten konzentriert werden.
- Das Parken im öffentlichen Straßenraum soll mehr kosten als auf Großparkplätzen oder in Parkbauten. Dazu ist die Parkgebührenordnung anzupassen. Zu empfehlen ist, dass das Parken im öffentlichen Raum zukünftig an den Parkbauten orientiert wird. Diese liegen beispielsweise aktuell deutlich höher (z.B. Contiparks: 1,50 €, Parkhaus Ahstraße 0,80 € zu 0,75 € im öffentlichen Raum)
- Das Parken in Wohnquartieren soll in den privaten Raum (ggf. auch Quartiersgaragen) verlagert und falls das nicht möglich ist, stadtverträglich, d.h. unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und ausreichend breiter Geh- und Fahrbahnbreiten, abgewickelt werden. Ein wirksames Steuerungselement hierzu ist die Stellplatzsatzung, die parallel erarbeitet wird. Die Stellplatzsatzung kann für Neu- und Umbauvorhaben entsprechende Vorgaben zur Herstellung von Stellplätzen machen. Auch können dort Verlagerungsmaßnahmen z.B. die Mobilitätsmanagement gefördert werden (z.B. reduzierter Stellplatzbedarf)
- Ein Bekenntnis zum öffentlichen Parken in den Zentren. In den Zentren Altstadt und Buer wird das für die Öffentlichkeit nutzbare Parkraumangebot (Kennziffer: öffentliches Parkraumangebot)
  - a) ab 2025 pro Jahr um 2% zu Gunsten von Flächen für den Umweltverbund oder zur Steigerung der Aufenthaltsqualität umgewandelt.
  - b) nicht erhöht (Basisjahr 2021).

Wesentliche Bausteine einer zu entwickelnden kommunalen Parkraummanagementstrategie sind:

- Umfassende Parkraumerhebungen in relevanten Bereichen der Stadt (z.B. Altstadt, Buer, Stadtteilzentren, usw.)
- Identifizierung der Bereiche im Stadtgebiet mit hohem Parkraumproblematiken, die durch Gehwegparken erzeugt werden. Dies kann auch im Rahmen der Quartierskonzepte (siehe [E3.2 Erarbeitung von Nahmobilitätskonzepten](#)) untersucht werden. Diese Bereiche gilt es verkehrsordnerisch neu zu organisieren. Dabei kann eine Freigabe von Gehwegparken (Vz 315) angeordnet werden, wenn die Mindestbreiten für die Nahmobilität erfüllt werden (siehe Fuß-/Radverkehr). In Bereichen, in denen für die Nahmobilität bislang aufgrund von Gehwegparken keine Mindestbreiten erfüllt werden, sollte ein Vollzugsdefizit vermieden werden und der Verkehrsraum entsprechend überwacht werden.
- Konzeption einer kommunalen Strategie zum Parkraummanagement (aufbauend auf dem politischen Grundsatzbeschluss, verkehrspolitischen Zielen des Masterplans Mobilität und den Parkraumerhebungen) unter Berücksichtigung der aktuellen ordnungsrechtlichen Vorgaben (z.B. Gebühren für Bewohnerparkausweise) sowie innovativer Möglichkeiten (z.B. Digitalisierung des Parkens)
- Integration der kommunalen Stellplatzsatzung in die kommunale Parkraummanagementstrategie
- Öffentlichkeitsarbeit zur Parkraumstrategie, u.a. zum Gehwegparken gerade in vermehrt davon betroffenen Gebieten
- Sukzessive Umsetzung der erarbeiteten Parkraumstrategie
- Aufgreifen der bestehenden Maßnahmenansätze zum Green City Plan. Dies betrifft vor allem die Erweiterung des intelligenten Parksystems auf die Gesamtstadt

<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Organisatorische Einzelmaßnahmen
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	420.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

**A2.2****Parken und Laden****Förderung alternativer Antriebe**

Zeitraumen

**Anlass**

Die Verbreitung von emissionsarmen Antrieben, insbesondere der Elektromobilität und von Wasserstofflösungen, kann einen Beitrag zur Senkung der Verkehrsemissionen leisten, da zumindest vor Ort der Schadstoff- sowie Lärmausstoß deutlich reduziert wird. Eine Grundvoraussetzung für eine klimafreundliche Mobilität ist, dass der notwendige Strom CO<sub>2</sub>-frei produziert wird. Dies wird in Deutschland erst langfristig gegeben sein. Verkehrsvermeidende oder straßenraumtlastende Wirkungen durch Kfz mit emissionsarmen Antrieben sind allerdings nicht zu erwarten.

Da die Elektromobilität durch aktuelle Förderprogramme und die aktuelle Diskussion zum Klimaschutz immer mehr zum Thema wird, ist für Gelsenkirchen eine Strategie notwendig, um für die kommenden Herausforderungen gewappnet zu sein.

**Umsetzung**

Sowohl eine geeignete Infrastruktur als auch Vergünstigungen und Anreize können die alternativen Antriebe im Kfz-Verkehr von kommunaler Seite aus fördern. Sonderparkplätze und Ladesäulen in Gelsenkirchen stellen bereits den Beginn einer flächendeckenden Förderung dar. Eine Weiterentwicklung ist jedoch erforderlich:

**Unterstützung von E-Fahrzeugen im Neubau**

- Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastrukturgesetz regelt zukünftig die Herstellung von Ladeinfrastrukturen bei Neu- und Umplanungen von Gebäuden. Demnach ist je nach Größe (benötigte Stellplätze) und Funktion (Wohngebäude/Nichtwohngebäude) des Gebäudes eine bestimmte Anzahl an Ladepunkten vorzusehen. Zusätzlich sind weitere Parkplätze für eine zukünftige Umwandlung (Nachfragesteigerung) mit Schutzrohren für Elektrokabel vorzubereiten.

**Unterstützung von E-Fahrzeugen im Bestand**

- Nutzung von bestehenden und ggf. zukünftigen Regelungsmöglichkeiten der StVO hinsichtlich alternativ angetriebener Fahrzeuge (z.B. Bevorrechtigungen - bisher durch Ratsbeschluss befristet bis 31.12.2023), geringere Parkgebühren, usw.)
- Einrichtung von (Schnell-)Ladeinfrastruktur an Großparkplätzen und ggf. Parkbauten in der Nähe der Zentren sowie im Umfeld der Versorgungszentren, des großflächigen Einzelhandels und ggf. an P+R-Anlagen. An diesen Standorten ist mit längeren Standzeiten der Kfz zu rechnen, daher kann bereits die Normalladeinfrastruktur als ausreichendes Angebot angesehen werden.
- Prüfung eines städtischen Förderprogramms für private und / oder gewerbliche Ladeinfrastruktur

**Umstellung der kommunalen Fahrzeugflotte**

- Sukzessive Umstellung der Fahrzeugflotten der Verwaltung und aller städtischen Betriebe auf alternative Antriebsformen

**Nutzung der Potentiale durch den Anschluss an die Wasserstoffpipeline GetH2**

- Die Stadt unterstützt die Verlängerung der Wasserstoffpipeline GetH2 von Scholven bis Stadthafen.

<p>➤ Prüfung der Potentiale einer Wasserstofftankstelle für die verstärkte Nutzung von wasserstoffbetriebenen Lkw und Bussen. Die Potentiale und Möglichkeiten sind mit lokalen Unternehmen und der BOGESTRA und Vestischen auszuloten.</p>			
<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	Richtlinie progres.nrw
<b>Federführung</b>		<b>Maßnahmenart</b>	Organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	160.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## Parken und Laden



## A2.3 Aufbau eines Carsharing-Angebots in Gelsenkirchen

Zeitraumen

### Anlass

Carsharing hat deutschlandweit in den letzten Jahren stetig zugenommen<sup>1</sup>. Untersuchungen zum Carsharing deuten vor allem für verdichtete Gebiete mit hohem Parkdruck Potenziale an. So kann dort ein Carsharing-Fahrzeug bis zu 15 private Pkw ersetzen. In vielen Ballungsräumen und Großstädten ist Carsharing vergleichsweise weit verbreitet. In Gelsenkirchen hingegen bisher kaum. Dies liegt nicht zuletzt an der Lage und der Struktur der Stadt Gelsenkirchen, die die bisherigen Bemühungen und Aktivitäten seitens der Stadt Gelsenkirchen sehr erschwert haben und damit auch das Anwerben von Carsharing-Anbietern nicht erfolgreich war. Nach dem im Zielsystem zum Masterplan Mobilität aufgeführten Unterziel „Neue Mobilitätsformen & alternative Antriebe als Teil einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung erproben und in die bestehenden Systeme integrieren“ ist auch zu prüfen, ob für Carsharing in Gelsenkirchen ein größerer Markt besteht.

Neben der Frage nach wirtschaftlichen Betriebsmodellen kann auch die z.T. unzureichende Vernetzung von Carsharing-Modellen benachbarter Städte ein Grund dafür sein, dass der Aufbau eines flächendeckenden Carsharing-Angebots in Gelsenkirchen bisher nicht erfolgreich war. Ein Positivbeispiel stellt für diesen Zusammenhang das „Stadtteilauto<sup>2</sup>“ dar, das von Münster ausgehend mehrere Stationen auch im Umland (u.a. in Hamm, Dülmen, Steinfurt, Warendorf) umfasst. In der Metropole Ruhr existiert mit dem RUHRAUTOe eine gemeinsame Initiative von Kommunen, Aufgabenträgern, Mobilitätsdienstleistern sowie dem Wohnungsunternehmen VIVAWEST, die in den kommenden Jahren ihr Angebot ausbauen wollen. In Gelsenkirchen ist dieses Angebot an den Standorten Wissenschaftspark und AKAFÖ-Wodanstraße zu finden. Darüber hinaus ist im Zusammenhang mit dem Ausbau von Mobilstationen mit der BOGESTRA die Integration von Carsharing-Angeboten zu prüfen. Hier existieren bereits Beispiele in Bochum, auch in Kooperation mit einer Wohnungsbaugesellschaft. Ebenfalls gute Beispiele gibt es bei der Integration von Carsharing in ein betriebliches Mobilitätsmanagement (siehe [H5 Betriebliches Mobilitätsmanagement](#)), sodass der Beschäftigtenverkehr die notwendige Basisnachfrage abdeckt und die Fahrzeuge darüber hinaus auch öffentlich buchbar sind<sup>3</sup>.

Aufgrund des Umstands, dass Carsharing in Gelsenkirchen wie oben dargestellt noch wenig verbreitet ist, können sich Potenziale insbesondere im Zusammenhang mit größeren Wohnungsbauvorhaben oder Siedlungsprojekten und ggf. der kommunalen Stellplatzsatzung ergeben. Darüber hinaus kann Carsharing auch als Teil des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagement (siehe [H4 Kommunales Mobilitätsmanagement](#) und [H5 Betriebliches Mobilitätsmanagement](#)) sinnvoll integriert werden. Hierbei ist zu prüfen, ob die Stadtverwaltung Gelsenkirchen sowie weitere große Unternehmen als Ankermieter zum Aufbau eines Carsharingsystems beitragen können. Auch die interkommunale Kooperation und Abstimmung mit den Umlandkommunen ist beim Aufbau eines potenziell einheitlichen Carsharing-Angebots zu berücksichtigen. Die Bestrebungen mit RUHRAUTOe oder einem anderen Angebot sind dahingehend fortzuführen und zu erweitern.

## Umsetzung

- Prüfung großer Unternehmen und der Stadtverwaltung als Ankermieter für Carsharing
- Prüfung von für Gelsenkirchen passender Carsharing-Systeme und E-Roller-Sharing-Systeme
- Kooperationen mit städtischen Betrieben, der BOGESTRA GmbH und weiteren Unternehmen ausbauen
- Kooperation mit geeigneten Carsharing-Anbietern zum Aufbau eines Carsharing-Angebots sowie mit Anbietern von E-Rollern
- Identifizierung geeigneter Standorte (stationsbasiert) bzw. geeigneter Bedienbereich (free-floating) im Gelsenkirchener Stadtgebiet im Zusammenhang mit Mobilstationen
- Integration des Carsharing-Angebots ins Ticketing und in eine MaaS-App

<b>Herkunft</b>	Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

<sup>1</sup> Im Jahr 2010 waren ca. 160.000 Carsharing-Nutzende registriert, im Jahr 2015 bereits 1 Mio. und 2019 rund 2.5 Mio. (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/324692/umfrage/carsharing-nutzer-in-deutschland/>).

<sup>2</sup> <https://www.stadtteilauto.com>

<sup>3</sup> Ein Best Practice-Beispiel ist Flensburg: Hier wurde das Carsharing zunächst erfolgreich in ein betriebliches Mobilitätsmanagement integriert, stetig ausgebaut (vgl. Heinrich-Böll-Stiftung 2020: Praxis kommunale Verkehrswende, S. 87).

## Wirtschaftsverkehr und Vernetzung



## A3.1 Entwicklung von (City-) Logistik-Konzepten

Zeitraumen

### Anlass

Eine innerstädtische City-Logistik soll dazu beitragen, die notwendigen Lieferverkehre durch eine Bündelung der Güter- und Warenströme zu reduzieren. Neue Ansätze zur City-Logistik mit umweltfreundlichen Fahrzeugen sind ein Baustein, die verkehrsbedingten Emissionen und auch den Flächenverbrauch in Zentren und Stadtteilen zu mindern.

Dass die Marktdurchdringung von E-Fahrzeugen im Wirtschaftsverkehr bereits von statten geht, zeigen bspw. die aktuellen Entwicklungen bei der Deutschen Post, die mit dem elektrobetriebenen Streetscooter sukzessive ihre Last-Mile-Logistikflotte auf umweltfreundliche Antriebe umstellt. Bis in das Jahr 2050 hat das Unternehmen eine Null-Emissionen-Logistik beschlossen. Weitere Unternehmen folgen.

Auch alternative Fahrzeuge werden in der innerstädtischen Logistik vermehrt eingesetzt. Einen Beitrag zur Emissionsreduzierung und zur Flächeneinsparung leisten Lastenfahräder, die in einigen Städten auch in City-Logistik-Konzepten für die letzte Meile eingesetzt werden (z. B. Mikrodepots und Cargobikes in Hamburg<sup>4</sup>, Velo-Lieferdienste in der Schweiz<sup>5</sup>, die Initiative CargoBike der IHK und der Wirtschaftsförderung Dortmund). Zunehmend kommen auch (wieder) Handkarren zum Einsatz - in Kombination mit einem Lieferwagen als temporärer Zustellstützpunkt.

Zu prüfen ist die Einrichtung von Logistikhubs bzw. Mikrodepots zunächst in den Zentren Buer und City. Ein solcher Logistik-Hub kann von Kurier-, Express- und Paket (KEP)-Diensten als Umschlagsort genutzt werden, um Warenlieferungen im innerstädtischen Bereich auf „der letzten Meile“ mit alternativen Antrieben oder mittels (elektrischen) Lastenrädern durchzuführen. Dabei kann auch geprüft werden, ob und inwiefern Zufahrtbeschränkungen für nicht emissionsfreie Lieferfahrzeuge durch räumliche oder auch zeitliche Beschränkungen in Betracht gezogen werden. Eine enge Abstimmung mit den großen KEP- und Logistikunternehmen ist zu empfehlen. Darüber hinaus ist die Einrichtung von Lieferzonen zu prüfen. Dabei werden Stellplätze dem Lieferverkehr vorbehalten. Hierdurch werden Verkehrsbehinderungen durch das Parken in der zweiten Reihe vermieden werden.

### Umsetzung

Für die Stadt Gelsenkirchen wird bedeutend sein, koordinierend und als Impulsgeber auf die City-Logistik, in enger Kooperation mit der IHK und der HWK, einzuwirken. Fördernde Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Logistik sollten etabliert und Überzeugungsarbeit durch Anreize geleistet werden, so dass Unternehmen eigenmotiviert ihre Fahrzeugflotte stufenweise umstellen. Hierbei haben die Kooperation und Beratung mit Wirtschaftsverbänden eine hervorgehobene Bedeutung. Der Ansatz sollte auf Motivation setzen.

- Kurzfristige Prüfung von Standorten für Mikrodepots: Prüfung und wo möglich Umsetzung von Abhol- und Paketstationen sowie Mikrodepots schon kurzfristig, auch losgelöst von einem umfassenden City-Logistik-Konzept; zum Beispiel an Parkplätzen, an Bahnhöfen und an Einzelhandelsagglomerationen sowie im Zusammenspiel mit Mobilstationen (siehe Maßnahmenfeld XY)
- Machbarkeitsuntersuchung und Verfahrensbegleitung für ein City-Logistik-Konzept  
Es bietet sich ein Modellprojekt in einem der beiden Zentren (Altstadt oder Buer) an, das zum

<sup>4</sup> <http://cargobike.jetzt/3sat-ueber-ups-modellprojekt/>

Start dienstleisterbezogen mit mobilen Lkw-Wechselbrücken, Mikrodepots und Paketschließfächern arbeitet und Lastenräder sowie Handkarren integriert. In den folgenden Schritten wird das City-Logistik-Konzept mit weiteren Fahrzeugen (E-Lieferfahrzeuge), festen Umschlagspunkten (z. B. leerstehende Ladenlokale oder Großparkplätze, ggf. auch Parkhäuser) anbieterübergreifend ausgebaut.

- Gewinnung von Partnern für ein City-Logistik-Konzept, zum Beispiel durch Vermietung von Werbeflächen auf den eingesetzten Fahrzeugen und Auszeichnung teilnehmender Unternehmen/Betriebe
- Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Überzeugungsarbeit für innovative Fahrzeuge: gezielte Ansprache von Unternehmen; Initiierung von Informationskampagnen oder -tagen zusammen mit den Wirtschaftsverbänden und Fahrzeugherstellern; öffentlichkeitswirksame Würdigung und Zertifizierung von Unternehmen, die innovative Fahrzeuge einsetzen (z. B. durch gezielte Unternehmensbesuche, Labels), Testmöglichkeit von städtischen Lastenfahrrädern für Unternehmen und Bewerbung der Aktion
- Bevorzugung verträglicherer Fahrzeugtypen bei Zufahrts- und Parkregelungen: Nutzung der neuen Möglichkeiten der StVO zur Förderung von Elektrofahrzeugen: z. B. gesonderte Stellplätze für Elektrofahrzeuge und Ausweisung spezieller Ladezonen für Lieferfahrzeuge im Rahmen des City-Logistik-Konzeptes, Erweiterung der vorgeschriebenen Lieferzeiträume in Stadtteilen für E-Fahrzeuge/Lastenräder
- Verträgliche Abwicklung des Lieferverkehrs in Wohnquartieren: Gerade in dicht besiedelten und vom ruhenden Kfz-Verkehr geprägten Quartieren könnten mittelfristig Lieferzonen eingerichtet werden. Alternativen sind temporäre Lieferzonen: unter der Woche zwischen 9:00 -17:00 Uhr sowie samstags zwischen 9:00 – 14:00 Uhr werden einzelne Flächen als Ladezonen für den Lieferverkehr genutzt und außerhalb dieser Kernzeiten können sie als Parkflächen genutzt werden. Bei Neuplanungen sind diese Lieferzonen von Anfang an bei Bedarf miteinzurichten.

Es bietet sich an, die Maßnahme im Zusammenhang mit dem „Konzept zur Unterstützung der Umsetzung einer autoarmen Innenstadt“ anzugehen.

<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Organisatorische Einzelmaßnahmen
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	1.140.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

<sup>5</sup> <http://www.velolieferdienste.ch/index.php/de/>

## A3.2

### Wirtschaftsverkehr und Vernetzung

## Prüfen von Potenzialen zur besseren Anbindung von Gewerbegebieten mit dem Umweltverbund



Zeitraumen	
------------	--

### Anlass

Die teilweise historisch oder auch raumstrukturell bedingten Lagen von Gewerbegebieten oder hohe Prioritäten bei Standortentscheidungen zugunsten der Nähe zu Autobahnanschlüssen stellen für die Anbindung der Gewerbegebiete mit dem ÖPNV und dem Radverkehr eine große Herausforderung dar. Schichtzeiten, großflächige und von den Wohngebieten separierte autoorientierte Lagen, Schwerlast- und Lieferverkehre sowie unterschiedliche Anforderungen an die Mobilität erschweren eine optimale Anbindung mit Bus, Bahn oder Fahrrad. Demgegenüber steht eine hohe Anzahl von Beschäftigten und Unternehmen, die ein attraktives Angebot im Umweltverbund wünschen. Die Anzahl der Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds auf dem Weg zu Arbeit zu erhöhen ist gleichzeitig ein Ziel, das die Stadt Gelsenkirchen verfolgen möchte. Kernpunkt ist die Beratung von Betrieben, Unternehmen sowie Institutionen und Behörden im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (siehe [H5 Betriebliches Mobilitätsmanagement](#)). Hierbei geht es darum, den Beschäftigten Alternativen zum Pkw auf dem Weg zur Arbeit aufzuzeigen. Die Optimierung der Wege und das Aufzeigen von Alternativen stehen unter den Zielen effizient, sicher, stressfrei und klimaschonend. Dabei ist es notwendig, dass Unternehmen und Mobilitätsdienstleister gemeinsam mit der Stadt entsprechende Maßnahmenansätze entwickeln und umsetzen. Um die kommunalen finanziellen und personellen Kapazitäten möglichst effizient einzusetzen, infrastrukturelle und organisatorische Maßnahmen seitens Unternehmen, Mobilitätsdienstleister und Stadt zu erproben, sind die Potenziale zur besseren Anbindung von Gewerbegebieten mit dem Umweltverbund parallel zum betrieblichen Mobilitätsmanagement zu prüfen. Die Wirkungen durch Mobilitätsberatungen für Beschäftigte erhöhen sich insbesondere dort, wo entsprechende Anbindungen bereits vorhanden sind oder mit einfachen und kostengünstigen Maßnahmen optimiert werden können. Hierbei sind zunächst die Gewerbegebiete mit einer hohen Anzahl an Arbeitsplätzen zu berücksichtigen, unabhängig von der Anzahl der dort ansässigen Unternehmen, um eine größtmögliche Wirkung zu erzielen. Eine grundsätzliche Potenzialanalyse zur verbesserten Anbindung von Gewerbegebieten kann auch Bestandteil eines Prüfauftrags des Nahverkehrsplans sein. Wenn eine Anbindungsoptimierung mit dem ÖPNV allein nicht möglich ist, dann wären im nächsten Schritt weitere Maßnahmen zu prüfen, beispielsweise die Einrichtung von Fahrradverleihstationen für die „letzte Meile“ zur Verknüpfung mit dem ÖPNV oder eine verbesserte Radanbindung.

### Umsetzung

#### Untersuchung der Struktur der Gewerbegebiete

- Auswahl von Gewerbegebieten unter Berücksichtigung der Eignung zur optimierten Anbindung mit dem ÖPNV, dem Radverkehr oder über eine Vernetzung der Verkehrsträger
- Analyse der strukturellen Voraussetzungen der Gewerbegebiete. Im Fokus liegen dabei die Lage sowie die räumliche Einbindung in die Siedlungsstrukturen und strukturelle Daten, wie die Art und Anzahl der Betriebe und die Anzahl der Beschäftigten.
- Analyse der Anbindung mit dem ÖPNV und dem Radverkehr

- Anschließende Auswahl eines Modellgebiets, um exemplarisch, gemeinsam mit den Unternehmen, Maßnahmenansätze und Umsetzungen aufzuzeigen und zu realisieren

#### Optimierungspotenziale und Maßnahmen

- Für den ÖPNV können eine Vielzahl von Maßnahmen die Anbindung der Gewerbegebiete an Bus und Bahn verbessern. Dies sind einerseits neue Verbindungen, veränderte Linienführungen oder zusätzliche Haltestellen. Gleichzeitig könne auch klassische Bedarfsverkehr oder die Integration von On-Demand-Verkehren das Angebot verbessern.
- Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung der Gewerbegebiete für den Radverkehr sind einerseits sichere und zügig zu befahrende Radwege und andererseits qualitativ hochwertige und sichere Abstellanlagen für die Radfahrenden an ihren jeweiligen Arbeitsplätzen. Neben der Anbindung der Gewerbegebiete ist auch die Durchwegung in den Gewerbegebieten zu berücksichtigen.
- Als Alternative zu reinen ÖPNV-Angeboten kann auch eine bessere Vernetzung durch Leihradstationen oder Mobilstationen erzielt werden. Hierzu sind mögliche/sinnvolle Ausstattungsmerkmale von Mobilstationen in Gewerbegebieten zu definieren und die Anbindung an Bahnhöfe sowie zentrale Straßenbahn- und Bushaltestellen zu betrachten.
- Die Erkenntnisse aus den Analysen und die Maßnahmen führen zu einer Priorisierung. Einerseits wird erkennbar, in welchen Gebieten bereits mit geringem Aufwand Verbesserungen in der Anbindung erzielt werden und andererseits Gewerbegebiete hervorgehoben, bei denen eine Optimierung der Anbindung an den Umweltverbund vordringlich vorangetrieben werden sollte.

Eine Umsetzung kann nur in enger Abstimmung mit den Unternehmen in den Gewerbegebieten erfolgen und wird im Optimalfall zusammen mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement realisiert. Hier bietet sich als Modellgebiet das Gewerbegebiet Emscherstraße an, in dem bereits eine Klimamanagerin arbeitet und in dem ein unternehmensübergreifendes Vorgehen ermöglicht werden kann. Es bestehen enge Wechselwirkungen zur Maßnahme „Betriebliches Mobilitätsmanagement“

<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Organisatorische Einzelmaßnahme
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	30.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

**A3.3****Wirtschaftsverkehr und Vernetzung****Nutzung der Potentiale bi- und trimodaler Schnittstellen im Güterverkehr**

Zeitraumen

**Anlass**

Das weitverzweigte Schienennetz in der Stadt Gelsenkirchen und der Rhein-Herne-Kanal (mit Stadthafen und Hafen Grimberg) bieten Potential, Güterverkehre verstärkt auch über das Schienen- und Kanalnetz abzuwickeln. Dadurch können die teils stark belasteten Straßen Gelsenkirchens, und die der Region, vom Güterverkehr entlastet und so ein Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität geleistet werden. Notwendige über die Straße abzuwickelnde Güterverkehre können gleichzeitig effizienter transportiert werden. Verbesserte Bedingungen für die verstärkte Abwicklung des Güterverkehrs über das Schienen- und Kanalnetz sind auch ein Standortfaktor des Wirtschaftsstandorts Gelsenkirchens. Viele Gleisanschlüsse zu Gewerbegebieten wurden in den letzten Jahrzehnten rückgebaut, ehemalige Güterbahntrassen zu Radwegen umgestaltet und teilweise sind die ehemaligen Güterbahntrassen und Gleisanschlüsse bereits überbaut. So muss der Ansatz sein, noch bestehende Schienenanbindungen und Gleisanschlüsse zu sichern und Standorte zu identifizieren, bei denen sich eine Wiedererrichtung von Gleisen oder Anschlüssen für die Stadt und für Unternehmen lohnt.

**Umsetzung**

Zur Nutzung der Potentiale bi- und trimodaler Schnittstellen im Güterverkehr werden im Kern zwei strategische Maßnahmenansätze empfohlen:

**Flächensicherung bzw. -gewinnung**

Für die Ausweitung bzw. Einrichtung trimodaler Schnittstellen sind Flächen im Umfeld des Stadthafens bzw. des Hafens Grimberg notwendig; allerdings stehen dort aufgrund langfristiger Verträge nur wenige bzw. keine Flächen für eine derartige Nutzung zur Verfügung (Auskunft Wirtschaftsförderung Gelsenkirchen im Rahmen des Workshops Wirtschaftsverkehr am 19.11.2021)

- Langfristige Ermittlung und Sicherung der Potenzialflächen und Sicherung von Trassen und Gleisanschlüssen an den Häfen und in den Gewerbegebieten
- Ermittlung des Flächenbedarfs für einen Gleisanschluss Hafen Grimberg im südlichen Bereich und Prüfung von Maßnahmen zur langfristigen Sicherung / Nutzung der benötigten Flächen (ehemals angeschlossen über die Erzbahntrasse bzw. aus Westen über den damaligen Anschluss der Zeche Consolidation). Heute stellen sich durch Abriss und Neubau von Brückenbauwerken beispielsweise über den Hüller Bach, die Erzbahntrasse als Radweg und Straßenumbauten neue Restriktionen). Im Rahmen der Variantenüberlegungen für die Verlegung der Grimbergstraße sollte ein möglicher Gleisanschluss in den Abwägungsprozess einfließen.
- Prüfung der Möglichkeiten Gleisanschlüsse an und in weiteren Gewerbegebieten einzurichten
- Prüfung der Möglichkeit das Projekt zur Einrichtung trimodaler Schnittstellen im Güterverkehr als Forschungsprojekt gefördert zu bekommen

**Vorhandene Potentiale stärken**

In Gelsenkirchen bestehen noch Potentiale die vorhandenen Schnittstellen stärker zu nutzen:

- Ermittlung der Auslastung der vorhandenen bi- und trimodalen Schnittstellen

- Auf der Fläche des Schalker Vereins nutzt Wheels Logistics den Gleisanschluss und bewirbt die Nutzung auch bei anderen Unternehmen auf der Fläche.
- Unternehmen aus dem Umfeld der Schnittstellen verstärkt auf die Möglichkeiten der bi- bzw. trimodalen Schnittstellen ansprechen und zur Nutzung der Gleis- bzw. Kanalanschlüsse motivieren.
- Enge Abstimmung und Kooperation zwischen Wirtschaftsförderung und Referat Verkehr.

Zur Sicherung von Flächen bzw. zur konzeptionellen Weiterentwicklung besteht die Möglichkeit, einen Masterplan Logistik (inkl. festgelegter Routen, Regelungen und Besonderheiten zu Überführungsbauwerken etc.) ergänzend zum Masterplan Mobilität zu erstellen.

<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69/WiFö	<b>Maßnahmenart</b>	Organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	40.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## 6.2 ÖPNV & Intermodalität

Eine Besonderheit im Rahmen des Masterplans Mobilität stellt das Handlungsfeld ÖPNV dar. Es ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass der Großteil der Maßnahmen Gegenstand der Nahverkehrsplanung der Stadt Gelsenkirchen ist. Da es sich beim Masterplan Mobilität um einen strategischen Gesamtplan handelt, der alle Verkehrsträger umfasst, sind die Maßnahmen hier ausgeführt. Eine Prüfung und Umsetzung vieler Maßnahmen ist oder wird Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sein. Die Laufzeit eines Nahverkehrsplans beträgt ca. 5 Jahre. Der Masterplan Mobilität umfasst mit ca. 15 Jahren eine deutlich längere Laufzeit und enthält daher einige strategische Maßnahmenvorschläge bzw. Prüfaufträge, die über die 5 Jahre eines NVP hinausgehen.

Als Teil der Landesstrategie zur vernetzten Mobilität werden Mobilstationen durch das Land NRW, z. B. durch die Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (Föri-MM), gefördert. In der pauschalisierten Investitionsförderung nach §12 ÖPNVG NRW können die Zweckverbände zudem Investitionen für die Förderung von Mobilstationen anzeigen. Eine konzeptionelle Planungsgrundlage besteht bereits durch ein verbandweites Gutachten für die Errichtung von Mobilstationsstandorten. Die BOGESTRA und die Stadt Gelsenkirchen haben sich bereits vor dem Gutachten des VRR mit der Thematik auseinandergesetzt und sich mit dem Themenfeld der Intermodalität auseinandergesetzt. Neben den Mobilstationen in diesem Handlungsfeld finden sich weitere Verknüpfungsangebote im Handlungsfeld Radverkehr und Mikromobilität.

Maßnahmentitel	Priorität
<b>B1. Weiterentwicklung Bus- &amp; Straßenbahnnetz</b>	<b>Oberpunkt</b>
B1.1 Erarbeitung eines Straßenbahnausbaukonzepts	
B1.2 Ausbau des Bedienungsangebots zu Schwachverkehrszeiten und Neukonzeption des Nachtverkehrs	
B1.3 Begleitung des Schnellbuskonzepts des VRR	
B1.4 Maßnahmen im städtischen Busnetz zur besseren Anbindung unterversorgter Bereiche	
<b>B2. Haltestellen, Haltepunkte &amp; Bahnhöfe</b>	<b>Oberpunkt</b>
B2.1 Einrichtung von & Ausbau von Haltestellen und Haltepunkten zu Mobilstationen	
B2.2 Stärkung und Verknüpfung bestehender Schienenverbindungen in Gelsenkirchen	
B2.3 Qualifizierung der Haltepunkte und Bahnhöfe des schienengebundenen Personennahverkehrs im Stadtgebiet	
B2.4 Qualifizierung der Straßenbahn- und Bushaltestellen im Stadtgebiet	
B2.5 Maßnahmen im Busnetz zur Vertaktung mit dem SPNV und regionalen Busangeboten	
B2.6 Beschleunigung des innerstädtischen ÖPNV	
<b>B3. Tarifstrukturen und regionales ÖPNV-Netz</b>	<b>Oberpunkt</b>
B3.1 Weiterentwicklung der Tarifstruktur	
B3.2 Harmonisierung der Nahverkehrsplanungen im VRR	
B3.3 Reaktivierung von SPNV-Strecken	
<b>B4. Neuer, nachhaltiger öffentlicher Verkehr</b>	<b>Oberpunkt</b>
B4.1 Modernisierung der Busflotte auf alternative Antriebsformen	

B4.2 Integration von OnDemand-Angeboten	
B4.3 Alternative Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs	

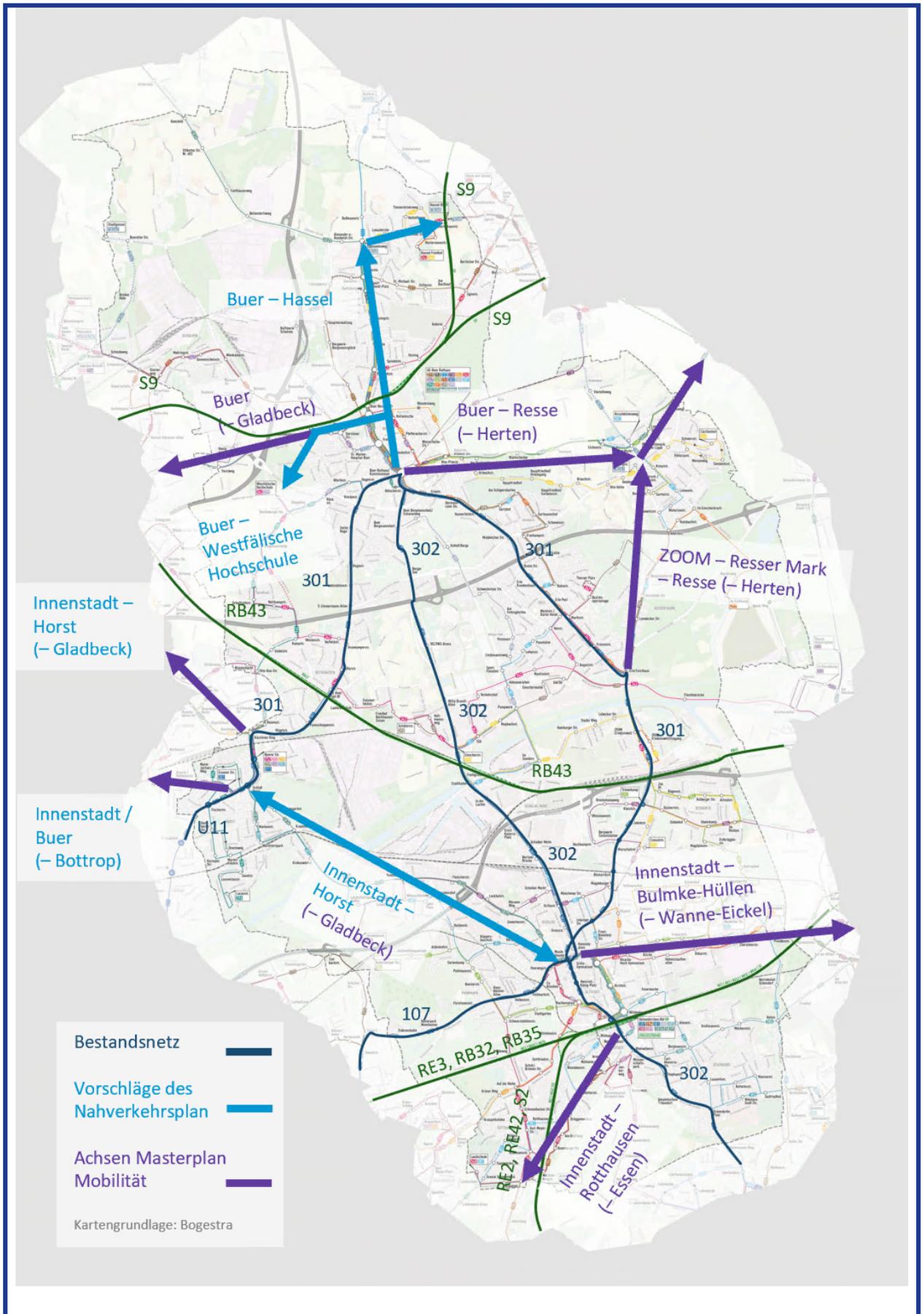


insbesondere auch vor dem Hintergrund der Klimaschutzaktivitäten der Stadt Gelsenkirchen. Die durchgeführte Potenzialuntersuchung prognostiziert durch die Realisierung des Ringschlusses nennenswerte CO<sub>2</sub>-Einsparungen.

Darauf aufbauend sollte in einem zukünftigen Schritt die Erarbeitung eines übergeordneten Straßenbahnausbaukonzepts erfolgen. Dies sieht vor, die bestehenden Ausbaubestrebungen in einen größeren Zusammenhang zu setzen und neben den kommunal bestehenden Potenzialen auch jene Bedarfe und Potenziale im Zusammenhang mit Nachbarkommunen einbeziehen. Gelsenkirchen ist, wie die Bestandsanalyse zum Masterplan Mobilität gezeigt hat, durch die Lage in der Metropole Ruhr nicht nur von Mobilität innerhalb der Stadtgrenzen geprägt. In der Stadt werden erhebliche Anteile der Mobilität auch von Arbeitspendelnden ausgelöst, durch die Verkehr über die Stadtgrenzen hinweg entsteht. Dementsprechend sollen zusätzliche Achsen in die Ausbauüberlegungen einbezogen und vor allem auch geprüft werden, inwiefern die Möglichkeit besteht, attraktive Verbindungen in Nachbarkommunen zu schaffen. Dazu sind die Nachbarkommunen und -kreise natürlich ebenso einzubeziehen wie die betreffenden Verkehrsunternehmen.

Die bestehenden Planungen sollen in diesem Zusammenhang nicht unbeachtet bleiben, sondern in die Erarbeitung eines übergeordneten Straßenbahnausbaukonzepts integriert werden. Hierbei ist zu beachten, dass langlaufende Verbindungen höhere Potenziale und bessere Kosten-Nutzen-Verhältnisse aufweisen können als eher kurze Linienergänzungen, insbesondere dann, wenn Busleistungen ersetzt werden können. Auch weitere Projekte, die in der Vergangenheit angestoßen worden sind, es aber nie zur Umsetzungsreife gebracht haben, können vor dem Hintergrund der Erarbeitung eines übergeordneten Straßenbahnausbaukonzepts neu geprüft und ggf. einbezogen werden.

Dazu sind zunächst potenzielle Achsen, die sich für eine Straßenbahnverbindung eignen könnten zu identifizieren. Dies wären zum einen Achsen, auf denen stadtübergreifende Verbindungen vom Bus- auf Straßenbahnbetrieb aufgewertet und neue hochqualitative Achsen entstehen können. Beispielsweise sind im Fall der Straßenbahnachse nach Wanne-Eickel durch den Anschluss an die dortige Linie 306 betriebliche Vorteile sowie neue Direktverbindungen zu erwarten. Die Achse über Rotthausen nach Essen könnte eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung schaffen, die das in Ost-West-Richtung verlaufende SPNV optimal ergänzt. Durch eine Verlängerung der derzeit untersuchten Strecke Innenstadt – Horst nach Gladbeck und/oder Bottrop können Busleistungen eingespart werden und neue Verbindungen entstehen. Eine mögliche Verbindung zwischen Buer – und Gladbeck schafft neue Vernetzungen und eine schnelle Verbindung, die größtenteils auf einem für die Stadtbahn Rhein-Ruhr angelegten Mittelstreifen verkehren könnte. Neue Verbindungseffekte ergeben sich auch für die Achse nach Resse, über die qualitativ hochwertige Direktverbindungen geschaffen werden können. Durch eine Planung bis zum neuen S-Bahnhalte in Herten würden sich weitere positive Netzeffekte ergeben. Neben den erschließbaren Potenzialen für den öffentlichen Verkehr wäre hierbei vor allem auch darauf zu achten, ob sich die bestehende Infrastruktur und der Querschnitt der vorhandenen Straßen für den Bau einer Straßenbahnverbindung eignen. Die nachfolgende kartographische Darstellung enthält Achsoptionen für den Ausbau des Straßenbahnnetzes. Die potenziellen Achsen sind in Folgeuntersuchungen auf ihre Machbarkeit zu untersuchen und die Kosten im Verhältnis zum Nutzen zu ermitteln. Bei der Untersuchung der potenziellen Achsen sind alternative Verkehrsträger ebenfalls zu prüfen und in ihrer Wirksamkeit der Straßenbahn gegenüberzustellen.



## Umsetzung

### Ringschluss (vgl. PTV 2022: S. 69)

- Abstimmung BOGESTRA, zuständige Behörden, Fördermittelgeber
- Vertiefende Untersuchung der Vorzugsvariante
- Vergabe Leistungsphasen HOAI 1 und 2
- Durchführung Standardisierte Bewertung

### Straßenbahnausbaukonzept

- Definition von potenziellen Achsen in die Nachbarkommunen, die sich für eine Straßenbahnverbindung eignen könnten
- Kartografische Darstellung der Achsoptionen
- Beschreibung der mit den Achsen einhergehenden Verbindungs- und Erschließungsoptionen
- Einbezug bestehender Planungsvorhaben i. V. m. der Möglichkeit diese in Achsen weiter zu denken und ggf. wirtschaftlicher darstellen zu können
- Stadtgrenzen übergreifende Konzeptionierung

<b>Herkunft</b>	Nahverkehrsplan, Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Einzelmaßnahme
<b>Priorität</b>	Stufe 1: hoch Stufe 2: mittel	<b>Kostenschätzung</b>	Stufe 1: 250.000,00 € Stufe 2: 100.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## Weiterentwicklung des Bus- und Straßennetzes



# B1. Ausbau des Bedienungsangebots zu Schwachverkehrszeiten und Neukonzeption des Nachtverkehrs

Zeitraumen

## Anlass

Die Bedienangebote des öffentlichen Verkehrs zur Schwachverkehrszeit und im Nachtverkehr stellen ein besonderes Qualitätsmerkmal für den ÖPNV dar. Kulturelle Veranstaltungen, Ausflüge, Besuche am Wochenende und die sich weiter diversifizierende Arbeitswelt erhöhen den Bedarf nach attraktiven ÖV-Angeboten außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Dieser Punkt ist auch im Zielsystem zum Masterplan Mobilität über das Unterziel „Attraktive ÖV-Erreichbarkeit (z.B. Bedienungszeitraum, Taktung, usw.) für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen“ aufgenommen. Der Nachtverkehr ist bereits Bestandteil des aktuellen Nahverkehrsplans.

In Gelsenkirchen sind viele der bestehenden Angebote des öffentlichen Verkehrs auch in Nachtverkehrszeiten vorhanden, doch in einigen, z.T. auch zentralen, Bereichen bestehen Optimierungspotenziale. Hierzu gehört beispielsweise ein Nachtverkehrsangebot der Linie 302. Insbesondere auf der interkommunalen Verbindung zwischen Bochum Hbf. und Gelsenkirchen Hbf. sollte dies geprüft werden. Innerhalb Bochums werden die meisten Schienenverbindungen auch als Nachtexpress (NE) bedient (U35 Herne – Bochum, 306 Wanne-Eickel – Bochum, 318 Bo-Gerthe – Bo-Dahlhausen). Lediglich die wichtige Straßenbahnverbindung 302 von Bochum-Langendreer über Wattenscheid nach Gelsenkirchen weist kein derartiges Angebot auf. Die Strecke Gelsenkirchen – Bochum wird nachts durch die Regionalbahn 46 bedient. Diese Verbindung hat vorrangig die Aufgabe einer schnellen Verbindung, während die Angebote des NE vorrangig der Erschließung dienen. Seit einigen Jahren verkehrt die NE-Linie 10 auf der nahezu selben Strecke wie die Linie 302. In Gelsenkirchen-Schalke sowie zwischen Wattenscheid und Bochum wird die Verbindung unter Auslassung von Haltestellen beschleunigt geführt. Teilstrecken der Linie 302 werden in Gelsenkirchen und Bochum derzeit durch andere Linien des Nachtexpress bedient (NE12 und NE1). Die Bedienung durch die Linie 302 auch nachts hätte den Vorteil, dass den Fahrgästen das bekannte Linienangebot aus dem Tagesverkehr angeboten wird und die Attraktivität des Straßenbahnverkehrs (Schienenbonus) im Vergleich zum Bus – trotz einer längeren Fahrzeit – mehr Fahrgäste anspricht. Für diese Verbindung müsste nur der Stadtbahnhof Gelsenkirchen Hbf. auch nachts geöffnet werden. Die anderen kommunalen Schienenverbindungen Gelsenkirchens sollten aufgrund der erheblich höheren Betriebskosten bei Öffnung der unterirdischen Stadtbahnhaltestellen (Linie 301) und der hinsichtlich der Erschließung flexibleren Linienführungsmöglichkeiten auch weiterhin als Busverbindungen bedient werden.

Andere Nachtverbindungen sind vorrangig auf den kommunalen Verkehr ausgerichtet – so existiert keine Verbindungen zwischen Bulmke-Hüllen und Wanne-Eickel, die Verbindung zwischen Gelsenkirchen und Essen-Steele ist in Rotthausen gebrochen (NE14 und TaxiBus), die Verbindung aus Essen-Karnap (NE2) endet kurz hinter der Stadtgrenze an der Trabrennbahn. Auch hier ist zu prüfen, inwiefern das Nachtangebot unter der Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit weiterentwickelt werden kann.

## Umsetzung

- Fortschreibung im Rahmen des Nahverkehrsplans

<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Prüfung eines Nachtverkehrsangebots der Linie 302 zwischen den Hauptbahnhöfen Bochum und Gelsenkirchen und der Vor- und Nachteile gegenüber dem bestehenden Angebot (NE10 bzw. NE1/NE13)</li> <li>➤ Neukonzeption des Gelsenkirchener Nachtverkehrs unter Ausbau stadtübergreifender und interkommunaler Verbindungen</li> <li>➤ Prüfung von Defiziten in Schwachverkehrszeiten</li> </ul>			
<b>Herkunft</b>	Nahverkehrsplan, Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	25.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

**B1.  
3****Weiterentwicklung des Bus- und Straßennetzes  
Begleitung des Schnellbuskon-  
zepts des VRR**

Zeitraumen

**Anlass**

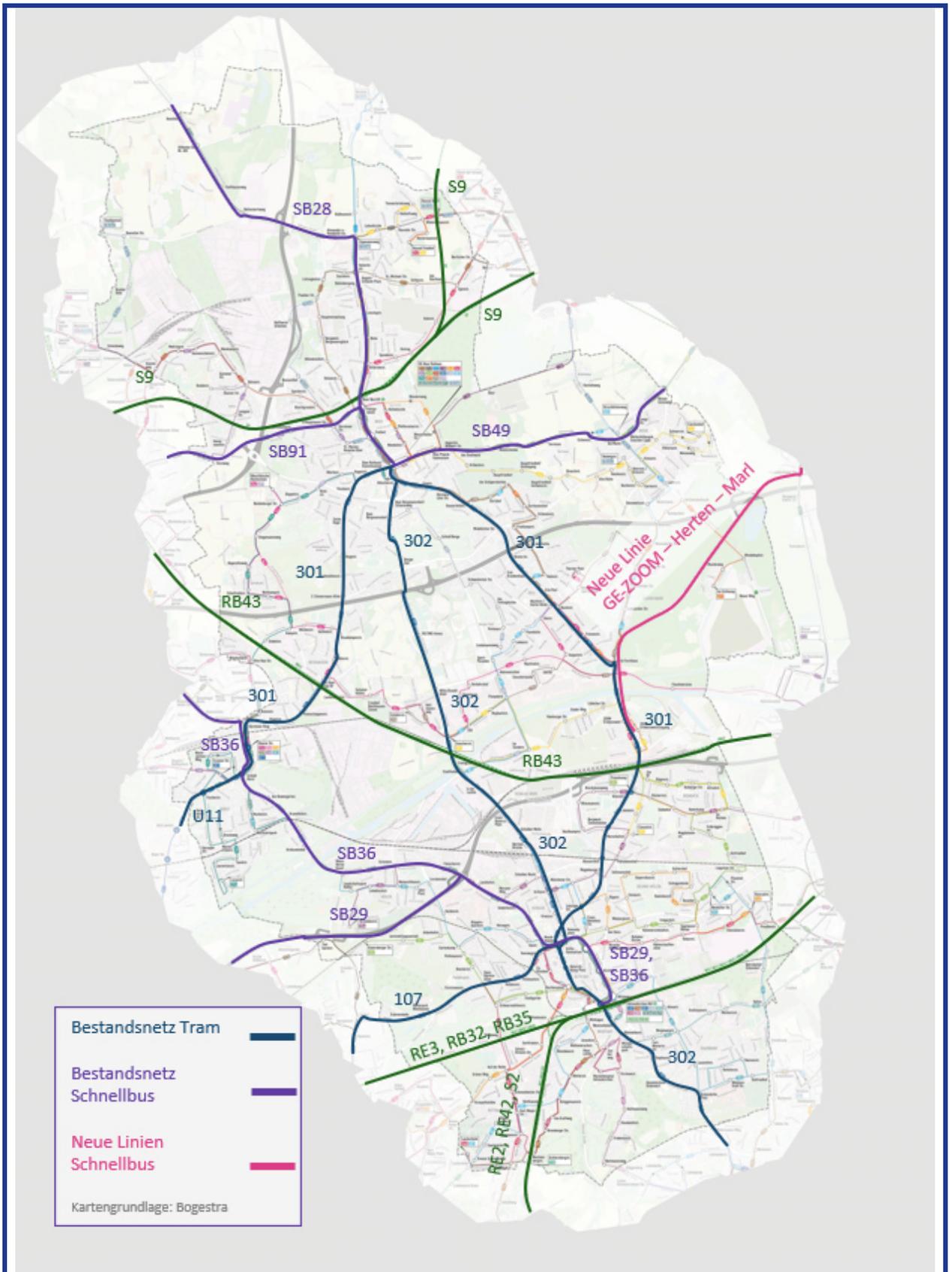
Der VRR hat im Jahr 2020 für das Gesamtgebiet des VRR ein Schnellbuskonzept erarbeitet, um ein interkommunales Regional- und Schnellbusnetz zu entwickeln. Dieses Netz soll die SPNV-Strukturen ergänzen und diese in sich besser miteinander vernetzen. Des Weiteren sollen mit dem entstehenden Regional- und Schnellbusnetz auch SPNV-ferne Bereiche im VRR mit schnellen Verbindungen angebunden werden. Um diese SPNV-fernen Bereiche an die Schiene anzubinden, liegt ein besonderer Fokus auf der Verknüpfung des entwickelten Regional- und Schnellbusnetzes mit dem SPNV. Bei der Erarbeitung des Schnellbuskonzepts wurden z.T. bereits existierende (Schnell-)Buslinien einbezogen und es ist angedacht, auch auf die Verknüpfung von Buslinien (z.B. in Form von Busknoten) zu achten. (vgl. Schnellbuskonzept VRR 2020) Die Umsetzung des Schnellbuskonzepts ist abhängig von der Finanzierung und den beteiligten Gebietskörperschaften. In einer ersten Umsetzungstranche sind die Gelsenkirchen betreffenden Linien nicht enthalten. Das Schnellbuskonzept soll regelmäßig durch den VRR fortgeschrieben werden.

Neben Linien, die in das Konzept unverändert zum heutigen Stand aufgenommen wurden (SB 23, SB28, SB49), enthält das Konzept des VRR für Gelsenkirchen folgende relevante Linien:

Bestandslinie (SB 36) mit Verlängerung nach Dinslaken: Dinslaken – Bottrop-Kirchhellen – Gladbeck – Horst – Gelsenkirchen HBF

Bestandslinie (SB 29) mit Verlängerung nach Oberhausen-Sterkrade: Oberhausen-Sterkrade – Bottrop – Gelsenkirchen

Neue Linie: Marl – Herten – Gelsenkirchen Bismarck – Gelsenkirchen Zoom (mit Anschluss an die Straßenbahn)



Im Zielsystem zum Masterplan Mobilität ist das Unterziel „Weiterentwicklung des ÖVs als Rückgrat der städtischen Mobilität durch Optimierung, Ausweitung und Kommunikation des bestehenden Angebots“

aufgeführt. Für Gelsenkirchen ist es dementsprechend wichtig, die neuen bzw. angepassten Schnellbuslinien mit Bezug zu Gelsenkirchen zu prüfen und eine Rückmeldung hinsichtlich potenzieller Ergänzungen, Alternativen oder zusätzlichen Verbindungen an den VRR zu geben. So kann sichergestellt werden, dass in das Schnellbuskonzept des VRR einerseits die lokale Expertise aus Gelsenkirchen einfließt und das andererseits eine Abstimmung mit dem bestehenden Busverkehrsangebot, den lokalen Gegebenheiten sowie den potenziellen Gelsenkirchener Ausbauprojekten stattfindet. Dabei sollten Verkehre vermieden werden, die parallel zu bestehenden Angeboten (insbesondere der Straßenbahn) verkehren, um eine Kannibalisierung der Linien untereinander zu verhindern. Nach Einführung von neuen bzw. angepassten Linien bedarf es einer Kommunikation der mit den Linien einhergehenden Verbindungsmöglichkeiten. Darüber hinaus muss das Schnellbuskonzept des VRR vor allem auch mit der Erarbeitung des Straßenbahnausbaukonzepts (siehe [B1.1 Erarbeitung eines Straßenbahnausbaukonzepts](#)) abgeglichen werden.

## Umsetzung

- Prüfauftrag Fortschreibung NVP
- Prüfung der angepassten und neuen Schnellbuslinien aus dem Schnellbuskonzept
- Identifizierung von potenziellen Ergänzungen, Alternativen oder zusätzlichen Achsen zu den angedachten Schnellbuslinien
- Abgleich der Konzeption mit der Erarbeitung eines Straßenbahnausbaukonzepts
- Planungsziel: keine Schaffung von parallelen Strukturen (Schnellbus / Schnellbus oder Schnellbus / Straßenbahn)

<b>Herkunft</b>	Schnellbuskonzept des VRR (2020), Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	niedrig	<b>Kostenschätzung</b>	
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## Weiterentwicklung des Bus- und Straßennetzes



# B1.4

## Maßnahmen im städtischen Busnetz zur besseren Anbindung unterversorgter Bereiche

Zeitraumen

### Anlass

Der innerstädtische Busverkehr übernimmt die Feinerschließung im Stadtgebiet. Durch die bestehenden Bushaltestellen in Gelsenkirchen wird grundsätzlich eine gute Erschließungswirkung erzielt. Für eine attraktive Nutzbarkeit des Busverkehrsangebots ist aber nicht nur die Nähe zu einer Bushaltestelle entscheidend. Viel größere Bedeutung haben i.d.R. der Bedienzeitraum, die Taktung sowie die (im besten Fall ohne Umstieg) erreichbaren Ziele. Die Bestandsanalyse zum Masterplan Mobilität hat ergeben, dass die angesprochenen Angebotsqualitäten (Bedienzeitraum, Taktung, erreichbare Ziele) des ÖVs in einigen Stadtteilen (z.B. Resser Mark, Scholven, Heßler) z.T. unterdurchschnittlich sind. In das Zielsystem zum Masterplan Mobilität ist dementsprechend das Unterziel „Attraktive ÖV-Erreichbarkeit (z.B. Bedienzeitraum, Taktung, usw.) für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen“ eingegangen. Diese Maßnahme wurde und wird als „klassische Aufgabe“ im Rahmen des Nahverkehrsplans behandelt

Darauf aufbauend ist kontinuierlich zu beobachten und zu prüfen, welche Mobilitätsbedarfe im städtischen sowie interkommunalen Busverkehr bestehen und welche ergänzenden Angebote aufgebaut werden können. Dabei sollte insbesondere die zubringende Funktion des Busverkehrs in die Stadt- und Stadtteilzentren sowie zu den Haltepunkten der Straßenbahn und des SPNV berücksichtigt und gestärkt werden. Des Weiteren ist diese zubringende Funktion auch für die Verknüpfung von Verkehren an Mobilstationen relevant (siehe [B2.1 Errichtung und Ausbau von Haltestellen und Haltepunkten zu Mobilstationen](#)). Dieser Aufgabe ist die Stadt Gelsenkirchen gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen in den letzten Jahren kontinuierlich im Rahmen der Nahverkehrsplanfortschreibungen nachgekommen. Dies wird auch zukünftig erfolgen, dabei ist auch zu prüfen, inwieweit Bedarfsangebote als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot Angebotsverbesserungen in den oben genannten Räumen darstellen können. Dies insbesondere vor dem Hintergrund eines effizienten Mitteleinsatzes und in Bezug auf den Einsatz kleinerer (und damit ausgelasteter) und energieeffizienterer Fahrzeuge.

### Umsetzung

- Kontinuierliche Beobachtung und Prüfung der Mobilitätsbedarfe im städtischen sowie interkommunalen Busverkehr (Nahverkehrsplan)
- Forcierung der zubringenden Funktion des Busverkehrs in die Stadt- und Stadtteilzentren sowie zu den Haltepunkten der Straßenbahn sowie des SPNV
- Prüfen des Einsatzes von alternativen Bedienungsformen

<b>Herkunft</b>	Nahverkehrsplan/ Bestandsanalyse	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Daueraufgabe

<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## Haltestellen, Haltepunkte, Bahnhöfe



## B2.1 Einrichtung und Ausbau von Haltestellen und Haltepunkten zu Mobilstationen

Zeitraumen

### Anlass

Die Verknüpfung von Verkehrsträgern ist ein wichtiger werdendes Thema, insbesondere in verdichteten Räumen und Großstädten. Mehr und mehr Menschen sind in ihrer alltäglichen Mobilität multi- bzw. intermodal (unterschiedliche Verkehrsmittel im Wochenverlauf bzw. auf einem Weg) unterwegs. Diesen Trend kann die Mobilitätsplanung unterstützen, indem Mobilstationen im Stadtgebiet errichtet werden. Die Bestandsanalyse zum Masterplan Mobilität hat gezeigt, dass die „Aufwertung zentraler SPNV-Bahnhöfe, Ausbau/Erneuerung als intermodale Verknüpfungspunkte“ ein zentrales Handlungserfordernis darstellt. Darauf aufbauend ist dem Zielsystem zum Masterplan Mobilität das Unterziel „Förderung von nahtloser, verkehrsmittelübergreifender Mobilität durch den Ausbau von Mobilitätsschnittstellen (Infrastrukturen, Informationen, Tarife)“ integriert worden.

Die Einteilung von Mobilstationen in Kategorien/Hierarchien ist kritisch zu sehen. Eine stringente Umsetzung von festgelegten Kategorien wird aufgrund unterschiedlicher Gegebenheiten als schwierig erachtet (Flächenverfügbarkeit, Nachfragepotenziale, ggf. Bereitschaft von Mobilitätspartnern, sich zu beteiligen). Zudem besteht die Gefahr, dass die Festlegung/Beschreibung von Kategorien Erwartungen an die Ausstattung von Mobilstationen weckt, die ggf. nicht erfüllt werden können oder dass mit der Einteilung in eine bestimmte Kategorie Wertigkeiten für Mobilstationen entstehen könnten. Auch sind Kategorien aus Kundensicht schwer kommunizierbar, da selbst bei Einteilung in die gleiche Kategorie an den jeweiligen Mobilstationen nicht zwingend das gleiche Angebot verfügbar sein muss.

Daher soll es keine expliziten Kategorien geben, sondern es werden individuelle Angebote aus dem Baukasten geschaffen.

Angelehnt an das Mobilstationskonzept des VRR, das Fachgutachten Multimodale Mobilität der BOGESTRA sowie den Green City Plan wird ein flexibles System vorgeschlagen, welches mittelfristig auch auf Gewerbegebiete und wohnstandortnahe Mobilstationen ohne Haltestelle ausgedehnt werden soll. Die Einrichtung bzw. der Ausbau von Haltestellen und Haltepunkten zu Mobilstationen ist darüber hinaus ein übergeordneter Anhaltspunkt zur Integration von zusätzlichen Mobilitätsangeboten wie beispielsweise B+R-Möglichkeiten oder Sharing-Angeboten (Bike-, Car oder E-Scooter-Sharing). Daher verfügt die Maßnahme über weitreichende Schnittstellen zu weiteren Maßnahmen des Handlungskonzepts (z.B. Maßnahmen B2.3, B2.4, B2.5, A1.4, C3.1, C3.2). Zu berücksichtigen und in ein Gesamtkonzept einzubinden sind darüber hinaus die geplanten privaten Mobilitätshubs Green City Hub AHAG und Hattinger Straße, FAKT AG.

### Umsetzung

- Definition eines Baukastens von Ausstattungselementen
- Identifizierung und Kartierung geeigneter Standorte für intermodale Verknüpfungspunkte und möglicher Ausstattungsmerkmale
- Einordnung der identifizierten Standorte nach Umsetzungsprioritäten
- Städtebauliche und gestalterische Aufwertung von intermodalen Verknüpfungspunkten und deren Umfeld in einheitlichem Corporate Design

<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Integration von Freefloating-Angeboten durch Einrichtung von Incentive-Zonen</li> <li>➤ Ggf. spätere Integration von weiteren Ausstattungsmerkmalen</li> <li>➤ Verknüpfung der Angebote durch einheitliche MaaS-App, die Standorte identifiziert, Routenvorschläge als auch Buchungs- und Bezahlvorgänge verkehrsmittelübergreifend in einer App ermöglicht.</li> </ul>			
<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem, Gutachten PTV	<b>Mögliche Förderung</b>	Individuell je Ausstattungsmerkmal
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	bauliche Einzelmaßnahmen
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	1.000.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## Haltestellen, Haltepunkte, Bahnhöfe



## B2.2 Stärkung und Verknüpfung bestehender Schienenverbindungen in Gelsenkirchen

Zeitraumen

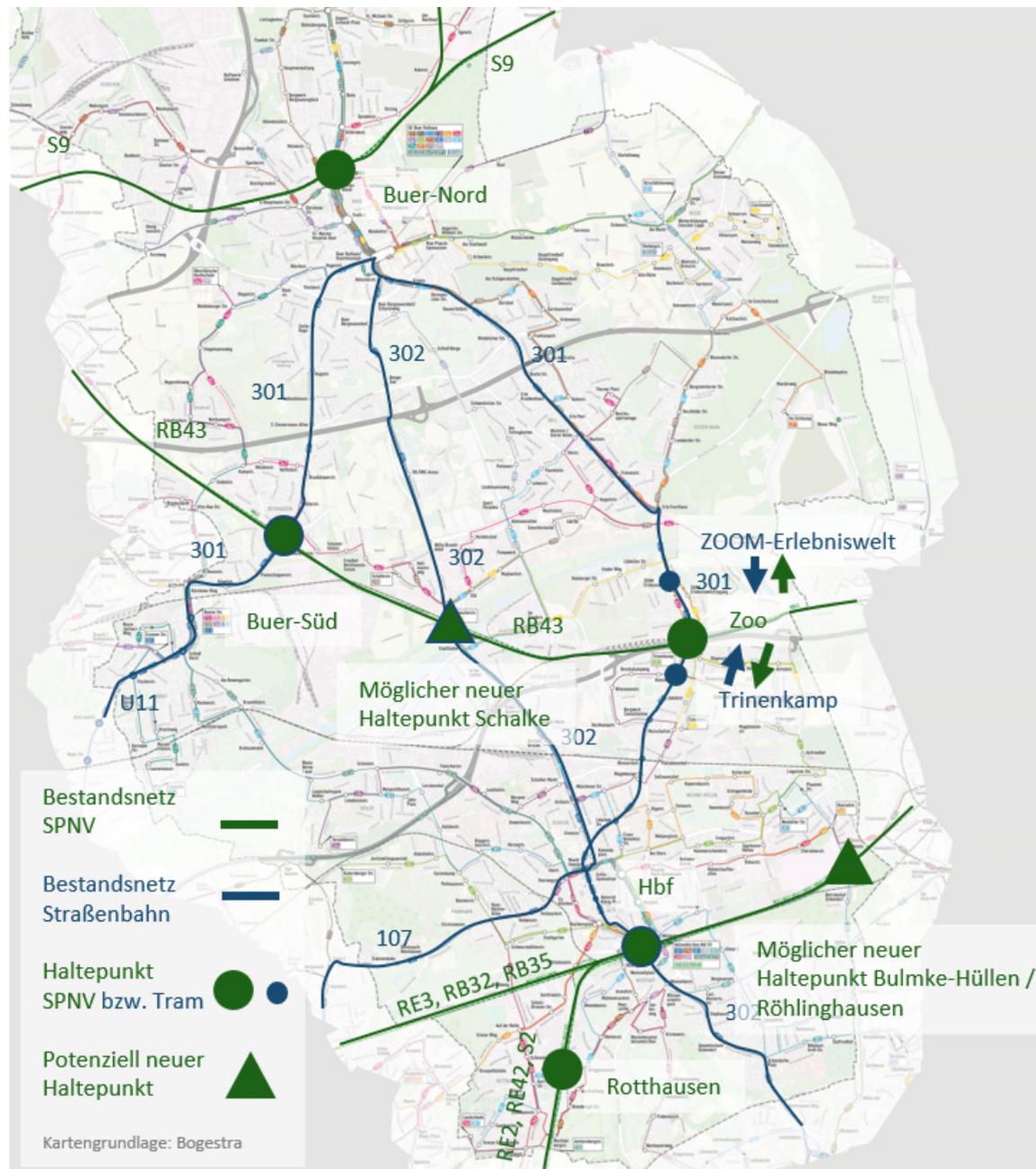
### Anlass

Die Bestandsanalyse zum Masterplan Mobilität hat gezeigt, dass die regionale SPNV-Anbindungsqualität im Stadtgebiet unterschiedlich ist. Das liegt insbesondere an der in Nord-Süd-Richtung bestehenden Längsausdehnung des Stadtgebiets und der vor allem in Ost-West-Richtung verlaufenden Schieneninfrastruktur des SPNV. Dadurch bestehen innerhalb des Stadtgebiets nur relativ wenige SPNV-Haltepunkte. Die SPNV-Verbindungen laufen darüber hinaus z.T. auch parallel zueinander, weshalb kaum direkte Querverbindungen zwischen der im nördlichen Stadtgebiet (Herten bzw. Marl – GE-Buer-Nord – Gladbeck) verlaufenden, der diagonal von Südost nach Nordwest (Wanne-Eickel – GE-Zoo – GE-Buer-Süd – Gladbeck) verlaufenden und der im südlichen Stadtgebiet (Wanne-Eickel – GE-Hbf – Essen) verlaufenden Trassen bestehen. Daraus resultiert, dass durch die SPNV-Verbindungen kaum innerstädtische Erschließung ermöglicht wird.

Das im Zielsystem zum Masterplan Mobilität integrierte Unterziel „Förderung von nahtloser, verkehrsmittelübergreifender Mobilität durch den Ausbau von Mobilitätsschnittstellen (Infrastrukturen, Informationen, Tarife)“ soll dazu beitragen die Erschließungswirkung und Bedeutung des SPNV auch für den innerstädtischen sowie regionalen SPNV in Gelsenkirchen zu erhöhen. Hierzu bestehen mehrere Ansatzpunkte:

- Es ist zu prüfen, ob durch die Einrichtung eines neuen Haltepunkts der Linie RB 43 zwischen Gelsenkirchen Zoo und Gelsenkirchen Buer Süd eine sinnvolle und attraktive Verknüpfung mit der Linie 302 erreicht werden könnte. Die Verknüpfung der Linie 302 und RB 43 ist bislang noch nicht möglich und könnte neue Potenziale im ÖV erschließen. Ein neuer Haltepunkt der RB 43 im Bereich Sutumer Brücken würde ca. 200 Meter entfernt vom Haltepunkt Emscherstraße der Linie 302 liegen und könnte über ein Beschilderungskonzept und die Gestaltung im Corporate Design sowie ggf. weitere Mobilitätsangebote miteinander verknüpft werden. Durch die Verknüpfung wird die RB 43 insgesamt gestärkt und eine attraktive Verbindung von Schalke nach Wanne-Eickel, Herne, Castrop-Rauxel und Dortmund sowie nach Gladbeck, Bottrop (Movie Park) und Dorsten geschaffen werden. Durch die Anbindung an die im dichten Takt verkehrende Linie 302 sind verkürzte Reisezeiten zu erwarten. Zudem wird die Anbindung an die Arena aus den genannten Städten gestärkt.
- Ein weiterer Haltepunkt im Bereich des Gewerbegebiets an der Europastraße könnte ebenfalls geprüft werden. Hier ist insbesondere die angestrebte Nutzung ausschlaggebend, da Nutzungspotenziale vor allem dann bestehen werden, wenn viele Arbeitsplätze im Gewerbegebiet angesiedelt werden.
- Aufbau eines Beschilderungskonzepts zur Verknüpfung des Haltepunkts GE-Zoo (RB 43) mit den Haltepunkten der Linie 301 (Zoom-Erlebnisswelt / Trinenkamp) zur besseren Sichtbarkeit und Integration der bestehenden Angebote.

Die hier skizzierte Maßnahme Stärkung und Verknüpfung bestehender Schienenverbindungen in Gelsenkirchen an Haltepunkten steht in engem Zusammenhang mit Maßnahme [B2.1 Einrichtung und Ausbau von Haltestellen und Haltepunkten zu Mobilstationen](#). Dementsprechend sind bei Umsetzung die erarbeiteten Kategorien sowie Prioritäten aus der Maßnahme zu berücksichtigen.



## Umsetzung

- Prüfauftrag zusätzlicher Bahnhofshaltepunkt RB 43 zwischen Gelsenkirchen Zoo und Gelsenkirchen Buer Süd in Höhe Kurt-Schuhmacher-Straße zur potenziellen Verknüpfung der RB 43 und der Linie 302 zur Stärkung der Erschließungsfunktion der RB 43 und der gleichzeitigen Erhöhung der Vernetzungsmöglichkeiten im Schienennetz der Stadt Gelsenkirchen

<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ggf. Prüfung weiterer potenzieller Bahnhaltunkte in Gelsenkirchen</li> <li>➤ Prüfauftrag Fortschreibung Nahverkehrsplan VRR“</li> <li>➤ Ggf. noch Anmeldung für die aktuelle Fortschreibung des NVP VRR</li> <li>➤ Beschilderungskonzepte zur Verknüpfung von Haltepunkten</li> <li>➤ Ausbau der zu verknüpfenden Haltepunkte nach dem Corporate Design von „mobil.nrw“</li> </ul>			
<b>Herkunft</b>	Nahverkehrsplan, Bestandsanalyse, Zielsystem, gutachterlich	<b>Mögliche Förderung</b>	§ 13 ÖPNVG NRW
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	bauliche Einzelmaßnahme
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	120.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			



## Haltestellen, Haltepunkte, Bahnhöfe

### B2.3

## Qualifizierung der Haltepunkte und Bahnhöfe des schienengebundenen Personennahverkehrs im Stadtgebiet

Zeitraumen	
------------	--

### Anlass

Die Gestaltung sowie die Ausstattung von Haltepunkten und Bahnhöfen des SPNV sind bedeutende Kriterien für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrssystems einer Stadt. Für Bestandsnutzerinnen und -nutzer sowie insb. auch für potenzielle Neunutzerinnen und -nutzer stellen sie das prägende Bild des öffentlichen Verkehrs dar und sind darüber hinaus oftmals der erste Berührungspunkt mit dem Gelsenkirchener ÖPNV-System für Pendlerinnen und Pendler umliegender Kommunen. Aus der Bestandsanalyse zum Masterplan Mobilität konnte ermittelt werden, dass die weitreichenden Modernisierungsbedarfe an SPNV-Haltepunkten (z.B. GE-Zoo, GE-Buer-Süd) eine Schwäche des öffentlichen Verkehrs in Gelsenkirchen darstellen, was im Zusammenhang mit der oben beschriebenen Bedeutung der SPNV-Haltepunkte dementsprechenden Handlungsbedarf entstehen lässt.

In Verbindung mit Maßnahme [B2.1 Einrichtung und Ausbau von Haltestellen und Haltepunkten zu Mobilstationen](#) sind die Haltepunkte und Bahnhöfe des SPNVs in Gelsenkirchen zu qualifizieren. Dazu sind einerseits die in Maßnahme B2.1 definierten Standards insofern anzusetzen, falls die betreffenden Haltepunkte und Bahnhöfe als Mobilstationen ausgebaut werden sollen. Andernfalls bedarf es der Definition eigener Standards für Haltepunkte und Bahnhöfe des SPNV. Besondere Priorität hat in der Maßnahmenumsetzung die Herstellung der Barrierefreiheit. Vordringlicher Bedarf zur Qualifizierung besteht insbesondere an den Bahnhöfen GE-Buer-Süd, Rotthausen Bf und Gelsenkirchen Zoo. Im Zuge des Bahnsteighöhenkonzepts des VRR sollen alle Bahnsteige im Verbandsgebiet zukünftig eine Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante haben. Bislang wurden die Bahnsteige der S-Bahn mit einer Höhe von 96 cm ausgebaut. Die seit Ende 2019 eingesetzten Fahrzeuge auf den Linien S2 und S9 sind bereits auf die Zielbahnsteighöhe ausgelegt und können die bisherigen Stationen nicht mehr barrierefrei bedienen. Laut Migrationsplan des VRR soll GE-Buer Nord ab 2027, GE-Hassel ab 2029 und GE-Rotthausen erst ab 2030 barrierefrei ausgebaut werden. Es ist in Zusammenarbeit mit dem VRR zu prüfen, inwiefern diese Ausbauten bereits früher erfolgen können um den Fahrgästen einen höhengleichen, barrierefreien Einstieg in die S-Bahn zu ermöglichen.

### Umsetzung

- Festlegung von Standards in Bezug auf Ausstattung und Gestaltung der Haltepunkte und Bahnhöfe (u.a. Komfort, Informationsangebot, Mobilitätsschnittstellen)
- Herstellung der Barrierefreiheit

<b>Herkunft</b>	Nahverkehrsplan VRR, Bestandsanalyse	<b>Mögliche Förderung</b>	§ 13 ÖPNVG NRW
-----------------	--------------------------------------	---------------------------	----------------

<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

Haltestellen, Haltepunkte, Bahnhöfe



# B2.4 Qualifizierung der Straßenbahn- und Bushaltestellen im Stadtgebiet

Zeitraumen	
------------	--

## Anlass

Die in Maßnahme [B2.3 Qualifizierung der Haltepunkte und Bahnhöfe des schienengebundenen Personennahverkehrs im Stadtgebiet](#) bereits beschriebene Gestaltung und Ausstattung von Haltepunkten und Bahnhöfen des SPNVs gilt gleichermaßen auch für die Straßenbahn- und Bushaltestellen im Stadtgebiet. Es gilt auch hier das Erscheinungsbild und die Komfortmerkmale der für den ÖPNV prägenden Haltestellen zu attraktivieren und qualitativ zu verbessern, u.a. auch um die Zugänglichkeit zum ÖPNV aufzuwerten. Damit ist insbesondere auch die Herstellung einer möglichst vollständigen Barrierefreiheit im Sinne von § 8 Abs. 3 des PBefG gemeint. Diese gesetzliche Vorgabe hat in der Bestandsanalyse zum Masterplan Mobilität mit dazu geführt, dass die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit ein zentrales Handlungserfordernis darstellt. Begründete Ausnahmen dazu können im Nahverkehrsplan verankert werden. Die Vorgabe der Barrierefreiheit und damit der komfortablen Zugänglichkeit zu den Bushaltestellen im Stadtgebiet wurde auch im Zielsystem zum Masterplan Mobilität verankert. Das Unterziel „Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und barrierefreie Zugänglichkeit zu allen Mobilitätsangeboten für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen“ bildet diese Vorgabe deutlich ab.

In Verbindung mit Maßnahme [B2.1 Einrichtung und Ausbau von Haltestellen und Haltepunkten zu Mobilstationen](#) sind die Straßenbahn- und Bushaltestellen in Gelsenkirchen zu qualifizieren. Die bestehenden Haltestellenkataster der Verkehrsunternehmen sind zusammenzuführen und nach der Festsetzung der Standards für Haltestellen fortzuschreiben und laufend zu aktualisieren. Besondere Priorität hat in der Maßnahmenumsetzung die Herstellung der Barrierefreiheit.

Der aktuelle Nahverkehrsplan definiert bereits Standards und definiert konkrete Umsetzungszeiträume für den barrierefreien Umbau der Bus- und Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet.

## Umsetzung

- Zusammenführen der vorhandenen Daten der VU zu einer stadtweiten Informationsgrundlage
- Aufbau eines stadtweiten Haltestellenkatasters
- Festlegung von Standards in Bezug auf Ausstattung und Gestaltung der Haltestellen im Nahverkehrsplan (u.a. Komfort, Informationsangebot, Mobilitätsschnittstellen)
- Evaluation der bereits im aktuellen NVP definierten Umsetzungszeiträume für den barrierefreien Umbau der Bus- und Straßenbahnhaltestellen
- Herstellung der Barrierefreiheit

<b>Herkunft</b>	Nahverkehrsplan, Gesetzliche Vorgabe zur Herstellung der Barrierefreiheit, Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	§ 13 ÖPNVG NRW
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Daueraufgabe

Priorität		Kostenschätzung	1.400.000,00 €
CO <sub>2</sub> -Einsparung			

B2.  
5

**Haltstellen, Haltepunkte, Bahnhöfe**

**Maßnahmen im Straßenbahn- und Busnetz zur Vertaktung mit dem SPNV und regionalen Busangeboten**



Zeitraumen	
------------	--

### Anlass

Das innerstädtische Busnetz dient insbesondere der Feinerschließung des Gelsenkirchener Stadtgebiets und ist von hoher Bedeutung als Rückgrat für den Umweltverbund und als Alternative zum eigenen Auto. Mit Maßnahme [B2.5 Maßnahmen im städtischen Busnetz zur besseren Anbindung unterversorgter Bereiche](#) wird die in der Bestandsanalyse zum Masterplan Mobilität identifizierte Schwäche, das einige „Angebotsqualitäten des ÖV in einigen Stadtteilen unterdurchschnittlich (z.B. Resser Mark, Scholven, Heßler)“ sind angegangen. Um dem im Zielsystem zum Masterplan Mobilität enthaltenen Unterziel „Förderung von nahtloser, verkehrsmittelübergreifender Mobilität durch den Ausbau von Mobilitätsschnittstellen (Infrastrukturen, Informationen, Tarife)“ gerecht zu werden, ist die Anbindung des Bus- und Straßenbahnnetzes auch an überregionale Verbindungen im SPNV und an Schnellbusse) zu prüfen. Dies erfolgt kontinuierlich als laufende Aufgabe in Zusammenarbeit der Stadt Gelsenkirchen mit den Verkehrsunternehmen und ebenfalls bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans der Stadt Gelsenkirchen.

Zu den übergeordneten Mobilitätsmöglichkeiten gehören neben dem bereits genannten Schnellbuskonzept des VRR (siehe [B1.3 Begleitung Schnellbuskonzepts des VRR](#)) auch die Fahrplananpassungen im regionalen und überregionalen Bahnverkehr. Viele SPNV-Linien verkehren in einem 30-Minuten-Takt, auch weite Teile des städtischen Nahverkehrs werden in einem 7,5 / 15 / 30-Minuten-Raster bedient. Ggf. ergeben sich durch die Umsetzung des RRX (ca. 2030) und auch der Konzeption zum Deutschlandtakt weitere Erfordernisse. Hierdurch werden sich möglicherweise Anpassungs-Bedarfe im innerstädtischen Busnetz von Gelsenkirchen ergeben. Diese gilt es möglichst zeitnah in den Linienfahrplan zu integrieren und darüber hinaus auch in Verbindung mit den neu entstehenden Möglichkeiten zu kommunizieren. Es ist sicherzustellen, dass über das innerstädtische Busnetz die Anschlüsse an den SPNV und regionale Verkehre gut und komfortabel erreicht werden können und somit eine möglichst nahtlose Mobilität geschaffen wird.

### Umsetzung

- Bestandteil der Nahverkehrsplanfortschreibung
- Abstimmung, Anpassung und Harmonisierung der innerstädtischen Fahrpläne von Bus & Straßenbahn an regionale sowie überregionale Taktvorgaben (Schnellbuskonzept VRR, bestehende Regionallinien, RRX, zukünftiger Deutschlandtakt)
- Prüfen eines stadtweiten 7,5/15/30-Minuten-Takt-Schemas

<b>Herkunft</b>	Nahverkehrsplan, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	§ 13 ÖPNVG NRW
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Daueraufgabe

<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

B2.  
6

**Haltestellen, Haltepunkte, Bahnhöfe**

**Beschleunigung des innerstädtischen ÖPNV**



Zeitraumen	
------------	--

### Anlass

Pünktlichkeit und Schnelligkeit des ÖPNV sind zwei bedeutende Aspekte, die mitentscheidend für die Qualität des ÖPNV-Angebots sind und in hohem Maße zu Entscheidungen für bzw. gegen die Nutzung des ÖPNV beitragen. Insbesondere der Busverkehr ist im Hinblick auf Pünktlichkeit und Schnelligkeit von den Verkehrsbelastungen und der Verkehrssituation im Stadtgebiet abhängig, da er nur in Einzelfällen auf separaten Spuren geführt wird. Die Straßenbahn hingegen ist insgesamt unabhängiger vom generellen Verkehrsaufkommen in der Stadt, teilt sich an Knotenpunkten und ggf. an bestimmten Streckenabschnitten mit gemeinsamer Führung aber trotz allem den Verkehrsraum mit Kraftfahrzeugen, Fahrrädern und Fußgängern. Besonderes Augenmerk liegt für die Aspekte Pünktlichkeit und Schnelligkeit auf den Spitzenzeiten des Verkehrs, in denen der ÖPNV ggf. in der Lage sein kann, Schnelligkeitsdefizite gegenüber dem motorisierten Individualverkehr abzubauen.

Eine Beschleunigung des innerstädtischen ÖPNV ist vor allem über Bevorrechtigungen möglich. Im Zielsystem zum Masterplan Mobilität sind dazu die Unterziele „Neustrukturierung und -verteilung von Straßenräumen zugunsten des Umweltverbunds“ sowie „Digitalisierung im Umweltverbund (Ticketing, Tarife, Bevorrechtigung, grüne Welle) zu etablieren und neue Entwicklungen zu erproben“ aufgenommen worden. Bevorrechtigungen können beispielsweise in Form von Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen oder die Einrichtung von separaten Spuren erreicht werden. (Bussonderfahrstreifen/Busschleusen). Dabei sind die Belange der anderen Verkehrsträger selbstverständlich zu berücksichtigen und gegeneinander abzuwägen.

Grundsätzlich wird dieses Thema kontinuierlich im „Tagesgeschäft“ und im Nahverkehrsplan der Stadt Gelsenkirchen berücksichtigt.

### Umsetzung

- Relevant für die Nahverkehrsplanfortschreibung
- Prüfung der Einrichtung von Bus- oder Umweltpuren bzw. Busschleusen an für den ÖPNV entscheidenden Knotenpunkten
- Nutzungskontrolle der eingerichteten Bus- oder Umweltpuren zur Vermeidung unerlaubter Nutzung
- Fortführung des Ausbaus der ÖPNV-Bevorrechtigung an LSA als wichtiges Schlüsselement für die ÖPNV-Attraktivität

<b>Herkunft</b>	Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	§ 13 ÖPNVG NRW
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	bauliche Einzelmaßnahmen

<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	1.950.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

**Tarifstrukturen und regionales ÖPNV-Netz**

**B3.1 Weiterentwicklung der Tarifstruktur**



### Anlass

Ein übersichtliches, intuitives Tarifsystem mit angemessenen Fahrpreisen ist ein bedeutender Baustein eines ganzheitlich hochwertigen ÖPNV-Angebots. In Gelsenkirchen gelten die Tarife und Bestimmungen des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR), der für ein einheitliches Ticketsortiment in Gelsenkirchen sowie der umliegenden Region sorgt. Innerhalb der Stadt gilt die Preisstufe A2 (Einzelfahrt 2,80 €; Stand: 01.01.2021), die im Verbundraum in den elf größeren Städten bzw. Großstädten gilt, die nach Einschätzung des VRR über ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz verfügen. Darüber hinaus bestehen zahlreiche Ticketangebote für verschiedene Mobilitätsansprüche.

Im Zielsystem zum Masterplan Mobilität ist das Unterziel „Digitalisierung im Umweltverbund (Ticketing, Tarife, Bevorrechtigungen, grüne Welle) etablieren und neue Entwicklungen erproben“ aufgeführt. Dies soll ermöglichen, dass neuartige Strukturen, wie z.B. ein elektronisches Preis- und Abrechnungssystem von der Stadt Gelsenkirchen begleitet und die Einführung von transparenten, attraktiven und zielgruppenspezifischen ÖPNV-Tarifen aktiv mitgestaltet werden sollen. Im VRR werden ab dem Jahr 2022 beispielsweise entfernungsabhängige Check-in / Check-out bzw. Be-out-Systeme (CiBo) eingeführt werden, die auf Basis der Luftlinie berechnet werden. Dieses Tarifsystem dient auch dem Abbau von Grenzen im Verbundraum. Diesen Entwicklungen gegenüber gilt es, sich offen zu zeigen, um insbesondere die einfache Buchung von Mobilitätsketten zu ermöglichen. An dieser Stelle bestehen zahlreiche Anknüpfungspunkte zu weiteren Maßnahmen, die letztlich dazu führen sollen, dass immer mehr Mobilitätsangebote des Umweltverbunds in eine übergeordnete Zugangs- und Bezahlmöglichkeit integriert werden.

### Umsetzung

Zwar ist der Einfluss der Stadt Gelsenkirchen aufgrund der Zuständigkeit des VRR für den Tarifverbund gering, dennoch können über Politik und Arbeitskreise Gelsenkirchen-spezifische Inhalte eingebracht werden.

- Begleitung von neuartigen Strukturen, z.B. elektronisches Preis- und Abrechnungssystem
- Mitgestaltung transparenter, attraktiver und zielgruppenspezifischer ÖPNV-Tarife (z.B. entfernungsabhängiger CiBo-Systeme)
- Integration weiterer Mobilitätsangebote des Umweltverbunds in eine übergreifende Zugangsmöglichkeit im Sinne von Mobility as a Service durch VRR und Verkehrsunternehmen

<b>Herkunft</b>	Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Daueraufgabe

<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

**Tarifstrukturen und regionales ÖPNV-Netz**

## B3.2 Harmonisierung der Nahverkehrsplanungen im VRR



Zeitraumen

### Anlass

Innerhalb des Verbundraums des VRR werden zahlreiche Wege zwischen den Kommunen zurückgelegt. Angesichts dessen ist eine Abstimmung zwischen den Kommunen des VRR Verbundraums über interkommunale Verbindungen des öffentlichen Verkehrs und eine Anpassung der verschiedenen kommunalen Verkehrssysteme aneinander unabdingbar. Ansonsten entstehen mehr und mehr Insellösungen innerhalb der Metropole Ruhr, wodurch die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs stagniert oder sogar abnehmen würde, anstatt sich zu verbessern. Nach dem im Zielsystem zum Masterplan Mobilität verankerten Oberziel „Mobile Stadt vernetzt in der Metropole Ruhr“ ist es daher notwendig, die Harmonisierung der Nahverkehrsplanungen im VRR weiterzuentwickeln.

Die Stadt Gelsenkirchen sollte hierzu eine Positionierung erarbeiten, die im Diskurs zu den Nahverkehrsplanungen im VRR die Ziele und Maßnahmen des Masterplans Mobilität verfolgt und vertritt und in diesem Zusammenhang insbesondere übergeordnete Planungen und Vorhaben, wie das Schnellbuskonzept des VRR, die vollständige Einführung des RRX sowie die Bestrebungen zum Deutschlandtakt berücksichtigt. Dementsprechend bestehen bei dieser Maßnahme Überschneidungen zu den Maßnahmen [B1.1 Erarbeitung eines Straßenbahnausbaukonzepts](#), [B1.3 Begleitung des Schnellbuskonzepts des VRR](#) sowie [B2.6 Beschleunigung des innerstädtischen ÖPNV](#).

### Umsetzung

- Begleitung des Prozesses seitens der Stadt Gelsenkirchen zur Harmonisierung der Nahverkehrsplanungen im VRR
- Abgleich mit den Zielen und Szenarien des Masterplan Mobilität

<b>Herkunft</b>	Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	niedrig	<b>Kostenschätzung</b>	
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

**B3.3****Tarifstrukturen und regionales ÖPNV-Netz****Reaktivierung von SPNV-Strecken**

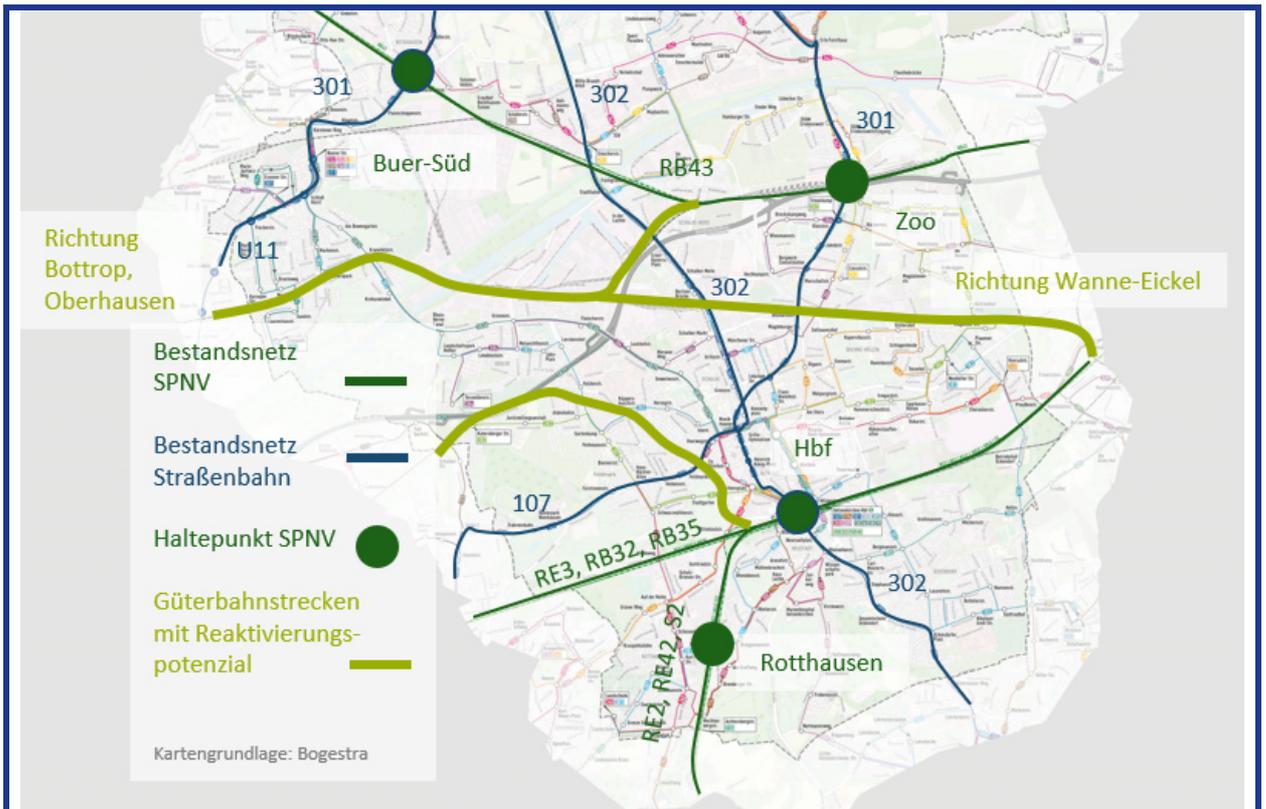
Zeitraumen

**Anlass**

Durch die industrielle Prägung bestehen in Gelsenkirchen noch einige Bahnstrecken, die aktuell nur im Güterverkehr bedient werden. Für eine höhere Angebotsqualität gilt es zu prüfen, inwiefern eine Bedienung dieser Strecken durch Personenzüge sinnvoll ist. Zu untersuchen ist zum einen der Personenverkehr auf der Strecke zwischen Wanne-Eickel-Hbf in Ost-West-Richtung durch das Stadtgebiet Gelsenkirchen. Diese schließt in Bottrop südlich des dortigen Hauptbahnhofs wieder an das SPNV-Netz an. Es besteht in Gelsenkirchen-Schalke ein Anschluss an die Strecke Bochum - Gelsenkirchen, die heute durch die RB43 bedient wird (Haltepunkt Gelsenkirchen-Zoo). Die Strecke ist zu großen Teilen zweigleisig und vollständig elektrifiziert.

Ebenso prüfbar für die Nutzung durch Personenzüge ist die eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke Gelsenkirchen-Hessler – Wanne-Eickel, die am Gelsenkirchener Hbf. aus dem Netz ausfädelt und nach Essen-Katernberg verläuft. Ab dort ist die ehemalige Strecke stillgelegt. Eine Reaktivierung für den SPNV ist damit aufgrund der begrenzten Netzwirkung als eingeschränkt sinnvoll zu bezeichnen.

Da die Bestandsanalyse zum Masterplan Mobilität festgestellt hat, dass die „regionale SPNV-Anbindungsqualität im Stadtgebiet ungleich verteilt [ist und] in Randbereich [...] der SPNV nicht konkurrenzfähig ist“ sollte sich die Stadt Gelsenkirchen zur Reaktivierung von SPNV-Strecken grundsätzlich positionieren. Am meisten Potenzial für eine Reaktivierung wird aufgrund der vorhandenen Infrastruktur in der Strecke zwischen Wanne-Eickel und Bottrop gesehen.



## Umsetzung

- Prüfung von Reaktivierungen von Schienenstrecken im Stadtgebiet durch die Stadt als strategische Planung
- Reaktivierungsgutachten durch den VRR

<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse	<b>Mögliche Förderung</b>	GVFG § 13 ÖPNVG NRW
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorisch Einzelmaßnahmen
<b>Priorität</b>	niedrig	<b>Kostenschätzung</b>	120.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## Neuer, nachhaltiger öffentlicher Verkehr



### B4.1 Modernisierung der Busflotte auf alternative Antriebsformen

Zeitraumen	
------------	--

#### Anlass

Der Busverkehr in Gelsenkirchen geht mit Luft- und Lärmemissionen einher, die es vor dem Hintergrund nationaler und internationaler Klimagesetzgebung sowie maßgeblicher Planwerke für die Stadt Gelsenkirchen (z.B. Lärmaktionsplanung, Luftreinhalteplanung, Green City Plan, Klimakonzept) zu verringern gilt. Dazu sind weitere sukzessive Umrüstung und Modernisierung der Busflotten, die auf Gelsenkirchener Stadtgebiet verkehren, unumgänglich. Da in Gelsenkirchen auch regionale Buslinien unterwegs sind und weiterhin sein werden, ist deren Umrüstung und Modernisierung auch in den Nahverkehrsplanungen sowie im Rahmen von Leistungsausschreibungen zu berücksichtigen. Seit 2020 setzt die BOGESTRA auf der Linie 380 reine E-Busse ein. Diese ergänzen die bereits seit Jahren fahrenden Hybridbusse. Im Rahmen der Modernisierung der Busflotte sind die Erfahrungen mit den E-Bussen für weitere E-Bus-Beschaffungen (z.B. Gelenkbusse) zu nutzen und die Umstellung auf alternative Antriebe voranzutreiben.

Im Zielsystem zum Masterplan Mobilität ist das Unterziel „Neue Mobilitätsformen & alternative Antriebe als Teil einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung erproben und in die bestehenden Systeme integrieren“ verankert. Des Weiteren kann die Stadt Gelsenkirchen durch Unterstützung der Verkehrsunternehmen und Kooperationen mit diesen dazu beitragen, dass Modernisierungsaktivitäten beschleunigt werden. Diese Punkte betreffen insbesondere die (Lade)Infrastrukturplanung und die damit verbundene Flächenverfügbarkeit sowie die Akquisition von Fördermitteln, bei der die Stadt Gelsenkirchen unterstützend tätig werden kann. Auch ein gemeinsames Marketing von Stadt und Verkehrsunternehmen zur Einführung von alternativen Antriebsformen im öffentlichen Verkehr ist anzustreben.

#### Umsetzung

- Unterstützung und Kooperation bei den Modernisierungsaktivitäten der Verkehrsunternehmen (z.B. Testbetriebe, (Lade)Infrastrukturplanung, Fördermittel, usw.)
- Gemeinsames Marketing zur Einführung alternativer Antriebsformen

<b>Herkunft</b>	Zielsystem, Clean Vehicles Directive“ (kurz CVD, Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161	<b>Mögliche Förderung</b>	BMU, Land und VRR; 90 % Ladeinfrastruktur Land
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	

CO <sub>2</sub> - Einspa- rung	
--------------------------------------	--



## Neuer, nachhaltiger öffentlicher Verkehr

# B4.2 Integration von OnDemand-Angeboten

Zeitraumen	
------------	--

## Anlass

Die Bedienangebote des öffentlichen Verkehrs in Schwachverkehrszeiten stellen ein besonderes Qualitätsmerkmal dar. Kulturelle Veranstaltungen, Ausflüge, Geselligkeit am Wochenende und die sich weiter diversifizierende Arbeitswelt erhöhen den Bedarf nach attraktiven ÖV-Angeboten auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Dieser Punkt ist auch im Zielsystem zum Masterplan Mobilität über das Unterziel „Attraktive ÖV-Erreichbarkeit (z.B. Bedienungszeitraum, Taktung, usw.) für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen“ aufgenommen worden. Des Weiteren adressiert das Unterziel „Neue Mobilitätsformen & alternative Antriebe als Teil einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung erproben und in die bestehenden Systeme integrieren“ die Implementierung von neuen Mobilitätsansätzen im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

Dementsprechend soll die Möglichkeit geprüft werden, das bestehende ÖPNV-Angebot in Gelsenkirchen über On-Demand-Angebote sinnvoll zu ergänzen. Um Kannibalisierungseffekte zu vermeiden, soll explizit keine Konkurrenz zu den bestehenden Angeboten des ÖPNV, insbesondere zu Schienenverkehren, geschaffen werden. Im Stadtgebiet Gelsenkirchen gibt es seit vielen Jahren etablierte Formen des Bedarfsverkehrs im ÖPNV (TaxiBus und AnrufsammelTaxi). Sie verkehren bereits heute als Ergänzungen des bestehenden ÖPNV-Angebots in Schwachverkehrszeiten, an Wochenenden und Feiertagen bzw. in nachfrageschwachen Achsenzwischenräumen. Ggf. ist eine Umstellung schwach nachgefragter Linie mit vordergründiger Erschließungsfunktion möglich. Hierbei kann auch die Anbindung von Gewerbegebieten im Rahmen einer Prüfung solcher Angebote berücksichtigt werden. Andererseits ist die Anbindung bestimmter Freizeitziele durch ergänzende On-Demand-Angebote ein mögliches Einsatzgebiet. Der VRR führt zur Thematik Ridepooling derzeit eine Studie durch. Die Ergebnisse hieraus können Anstöße für die Einsatzgebiete von On-Demand-Verkehren in Gelsenkirchen sein (Verfügbarkeit Mai 2022).

## Umsetzung

- Prüfauftrag im Nahverkehrsplan
- Prüfung der Möglichkeit über On-Demand-Angebote das ÖPNV-System in Gelsenkirchen, insbesondere in Schwachverkehrszeiten sowie an Wochenenden und Feiertagen, sinnvoll zu ergänzen
- Prüfung der Möglichkeit bestimmte Freizeitziele durch On-Demand-Angebote besser erreichbar zu machen
- Prüfung der Möglichkeit ein On-Demand-Angebot insb. auf die Zubringerfunktion zu SPNV-Angeboten auszurichten

<b>Herkunft</b>	Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	aktuell keine Förderung
-----------------	------------	---------------------------	-------------------------

<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	230.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## Neuer, nachhaltiger öffentlicher Verkehr



### B4.3 Alternative Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs

Zeitraumen	
------------	--

#### Anlass

Die Entwicklung alternativer Möglichkeiten im öffentlichen Verkehr geht stetig voran. Nach wie vor ist das autonome Fahren – sowohl im motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch im ÖPNV – ein vielfach diskutiertes Thema, dessen Möglichkeiten und Potenziale nicht abschließend bewertbar sind. Für den Verkehr mit Bussen sind die aktuellen technischen Entwicklungen im Bereich des autonomen Fahrens zu berücksichtigen, was möglicherweise ein in Zukunft großes Einsatzfeld darstellen kann. Insbesondere bisher nicht wirtschaftlich zu betreibende Linien könnten langfristig aufgrund sinkender Personalkosten ermöglicht werden. Dazu sollten aktuelle Pilotprojekte deutscher Städte (z.B. Monheim, Drolshagen) beobachtet und ggf. eigene Testbetriebe aufgebaut werden.

Ver mehrt kommt in Städten auch die Idee auf Seilbahnverbindungen zwischen bestimmten Punkten im Stadtgebiet zu schaffen. In der Regel geht es hierbei darum topographische Höhenunterschiede oder bestimmte Barrieren, wie einen Flusslauf oder bauliche Infrastrukturen (Schienen, Straßen) zu überwinden. Weitere Entwicklungen (z.B. upBUS) versuchen autonomes Fahren und die Vorteile einer Seilbahn miteinander zu verbinden.

Vor dem Hintergrund des im Zielsystem zum Masterplan Mobilität eingebrachten Unterziels „Neue Mobilitätsformen & alternative Antriebe als Teil einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung erproben und in die bestehenden Systeme integrieren“ sind die genannten Aspekte auch für die Stadt Gelsenkirchen zu prüfen. Im Bereich des autonomen Busverkehrs sind entweder die Evaluationen angesprochener Pilotversuche abzuwarten und auf Grundlage der Ergebnisse Einführungsmöglichkeiten für die Stadt Gelsenkirchen zu prüfen oder eigene Pilotversuche durchzuführen. In beiden Fällen übernimmt die Stadt Gelsenkirchen eher eine koordinierende, denn initiiierende Funktion und arbeitet eng mit den Verkehrsunternehmen zusammen.

Erste gutachterliche Einschätzung:

Zunächst ist festzuhalten, dass im Stadtgebiet keine Höhenunterschiede vorliegen, bei denen eine Seilbahnverbindung ihre Vorteile ausspielen könnte. Es bestehen zwar einige relevante natürliche sowie bauliche Barrieren im Stadtgebiet (z.B. Emscher, Rhein-Herne-Kanal, Autobahnen), allerdings ist mit den Straßenbahnlinien 301 und 302 bereits ein effizienteres, öffentliches Verkehrsmittel zur Überwindung dieser vorhanden. Da eine Seilbahn darüber hinaus nur bestimmte Punkt-zu-Punkt-Verbindungen ermöglicht und der Aufbau eines neuen öffentlichen Verkehrssystems viele finanzielle Mittel binden würde, ist zunächst nicht ersichtlich inwiefern eine Seilbahnverbindung in Verbindung mit einem autonomen Bussystem dem öffentlichen Verkehr in Gelsenkirchen zuträglich sein kann. Im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Straßenbahnausbaukonzepts (siehe [B1.1](#)), der Stärkung und Verknüpfung bestehender Schienenverbindungen in Gelsenkirchen an Haltepunkten (Maßnahme [B2.2](#)) und der Beschleunigung des innerstädtischen ÖPNV (Maßnahme [B2.6](#)) kann die Idee einer Seilbahnverbindung verkehrsträgeroffen mitgeprüft werden.

#### Umsetzung

➤ Prüfung der Potenziale neu entwickelter Formen des öffentlichen Verkehrs für Gelsenkirchen (z.B. upBUS als Möglichkeit der Verknüpfung von autonomer Mobilität und den Möglichkeiten einer Seilbahn)			
<b>Herkunft</b>	Politischer Auftrag, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	Aktuell nur Seilbahnen in Förderung
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Einzelmaßnahme
<b>Priorität</b>	niedrig	<b>Kostenschätzung</b>	30.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## 6.3 Radverkehr & Mikromobilität

Radfahren ist ein wesentlicher Teil der Antwort auf die aktuellen Probleme und Faktor zur Realisierung der Zukunftsansprüche der Mobilität. Es ist eine emissionsfreie, preiswerte und zugleich auch schnelle Fortbewegungsart, die im Stadtverkehr mit dem Kfz-Verkehr oder dem ÖPNV konkurrieren kann. Radfahren ist gesund und trägt wesentlich zur Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt bei. Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs, der insbesondere im städtischen Umfeld im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähigen Geschwindigkeit und der mittlerweile vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten (z. B. Pedelecs/ E-Bikes auch für Langstrecken und Pendler, Lastenfahrräder, etc.) stellt der Radverkehr im städtischen Umfeld auch im Alltagsverkehr eine komfortable und klimaneutrale Alternative zum Kfz-Verkehr dar und kann zur verkehrlichen Entlastung beitragen.

Nicht erst seit der Pandemie gewinnt Radfahren zunehmend an Bedeutung und Popularität. In Deutschland wurden 2019 mit Fahrrädern und E-Bikes gut 4,2 Milliarden Euro umgesetzt, das war ein Plus von 34 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Seit Ausbruch der COVID-19 Pandemie ist die Nachfrage noch einmal stark angestiegen. Zudem wurden dem Radverkehr aufgrund des steigenden Verkehrsanteils während der Pandemie vielerorts zusätzliche Flächen zur Verfügung gestellt.

Die Stärke des Fahrrades liegt zunächst vor allem im Kurzstreckenbereich (bis zu 5 Kilometer; ca. 20 Minuten Wegezeit). Mit E-Bikes und Pedelecs sind nun aber auch größere Distanzen einfacher zu bewältigen, so dass das Radfahren auch auf Pendeldistanzen für viele Arbeitnehmenden zu einer Alternative geworden ist; auch die Topografie rückt dadurch als Hemmnis zunehmend in den Hintergrund.

Um die grundsätzlich positiven Rahmenbedingungen und Entwicklungstendenzen im Radverkehr zu nutzen, bedarf es einer verstärkten Radverkehrsförderung seitens der Stadt Gelsenkirchen. Das Ziel, die Potenziale des Radverkehrs zu aktivieren, erfordert die Herstellung entsprechender Rahmenbedingungen. Die Bestandsanalyse hat dabei insbesondere die folgenden Handlungsbedarfe definiert:

- Radverkehrsführung in den Bestandsquartieren (insb. um die Altstadt herum besteht hierzu erheblicher Erneuerungsbedarf)
- Querungsvorgänge im Bereich der Hauptverkehrsachsen müssen beschleunigt werden und mehr Verkehrssicherheit bieten
- Entlang der hauptsächlichen Verkehrsströme im Stadtgebiet (insb. in Nord-Süd-Richtung) braucht es durchgängige Radverkehrsinfrastrukturen

### Grundsätze der radverkehrsfreundlichen Verkehrsplanung

Eine radverkehrsfreundliche Gestaltung Gelsenkirchens bedingt Maßnahmen in der Radinfrastruktur sowie in der strategischen und organisatorischen Ausrichtung. In vielen Straßenräumen existieren heute noch keine adäquaten Radverkehrsanlagen bspw. durch eine gemeinsame Führung der Radfahrenden mit dem Fußverkehr oder Konflikte mit dem ruhenden oder abbiegenden Kfz-Verkehr. So entstehen Konflikte, die die Verkehrssicherheit und den Nutzungskomfort im Radverkehr stark einschränken.

Das Hauptaugenmerk soll beim Radverkehr in Gelsenkirchen daher auf die Schaffung und Etablierung eines zusammenhängenden, durchgängigen und möglichst umwegfreien Radverkehrsnetzes

nach aktuellen Standards der Regelwerke gelegt werden. Dies betrifft insbesondere die Schließung von zentralen Netzlücken, die Einbindung aller Stadtteile in das Radverkehrsnetz sowie direkte und komfortable Verbindungen in die umliegenden Kommunen.

Mit dem Zukunftsprogramm Radverkehr hat die Stadt Gelsenkirchen wichtige Weichenstellungen für die kommenden Jahre gesetzt.

Neben dem Radverkehr spielen die Verkehrsarten der Mikromobilität in diesem Handlungsfeld ebenfalls eine Rolle. Dazu sind neben Skateboards, seit 2019 verstärkt auch E-Scooter im öffentlichen Raum zu beobachten. Da diese auf den für Radfahrende vorgesehenen Wegen unterwegs sind, steigt der Bedarf nach einer attraktiven und sicheren Radwegeinfrastruktur zusätzlich. Zudem sind geeignete Maßnahmen zur verträglichen Abwicklung des E-Scooter-Betriebs zu ergreifen.

Ein weiterer wesentlicher Baustein der Fahrradmobilität und dessen Förderung sind quantitativ wie qualitativ ausreichende und sichere Radabstellanlagen. In der Regel bestehen, insbesondere im Wohnumfeld, vor Einzelhandelsstandorten sowie an Arbeits- und Freizeitstätten, für das Auto hochwertigere Abstellmöglichkeiten als für das Fahrrad. So muss das Fahrrad oftmals aus dem Keller auf die Straße gehoben werden oder es steht wetter- und vandalismusungeschützt an Laternen, Baumscheiben oder Ähnlichem im öffentlichen Raum. Daher ist dem Aspekt der Radabstellanlagen ebenfalls eine hohe Priorität einzuräumen.

Die Zieldimensionen *Ein starker, vernetzter Umweltverbund für die Mobilitätswende, Mobilität als Teil einer sozialen & gesunden Stadt und Mobile Stadt vernetzt in der Metropole Ruhr* stellen wichtige Rahmenbedingungen für die Maßnahmenfelder im Handlungsfeld Radverkehr & Mikromobilität dar. Dabei sind die folgenden Unterziele besonders relevant:

- Schaffung eines hochwertigen, feinmaschigen Alltags- und Freizeitwegenetzes für den Fuß- und Radverkehr, welches alle relevanten Ziele in der Stadt verbindet
- Förderung von nahtloser, verkehrsmittelübergreifender Mobilität durch den Ausbau von Mobilitätsschnittstellen (Infrastrukturen, Informationen, Tarife)
- Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur in der Stadtgesellschaft zur Etablierung der Belange des Umweltverbundes in allen Entscheidungsprozessen
- Stärkung von gesundheitsfördernden Mobilitätsformen im Alltags- und Freizeitverkehr (z.B. Rad- und Fußverkehr)
- Neustrukturierung und -verteilung von Straßenräumen zugunsten des Umweltverbundes
- Die Potenziale der Nahmobilität in den Quartieren stärker nutzen
- Verbesserung der Anbindung Gelsenkirchens an die Nachbarkommunen insbesondere im Radverkehr (regionale Radwegeverbindungen)

### **Maßnahmentabelle des Handlungsfelds**

In der folgenden Tabelle sind die Maßnahmen des Handlungsfelds Radverkehr & Mikromobilität dargestellt. Hierbei wird eine Vielzahl unterschiedlicher infrastruktureller Maßnahmen angestrebt, mit dem Ziel eine ganzheitliche Verbesserung der Angebotsqualität im Radverkehr zu erreichen und somit die Nachfrage zu steigern. Grundlegendes Element ist dabei die Netzinfrastruktur, bei der beispielsweise auch die Einrichtung von Fahrradstraßen eine wichtige Rolle spielt. Ein verbessertes Angebot an Radabstellanlagen sowie die Integration von Verleihangeboten stärkt den

Radverkehr zusätzlich und erweitert die Nutzungsvielfalt sowie Bedienung unterschiedlicher Ansprüche und Bedürfnisse.

**Tabelle: Maßnahmenübersicht Radverkehr & Mikromobilität**

Maßnahmentitel	Priorität
<b>C1. Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes</b>	<b>Oberpunkt</b>
C1.1 Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes	
C1.2 Umsetzung neuer Radwegeinfrastruktur	
C1.3 Qualifizierung Stadtgrenzen überschreitender Radwegeverbindungen	
C1.4 Kommunales Wegweisungskonzept	
C1.5 Aktionsprogramm Fahrradstraßen	
C1.6 Aktionsprogramm GEöffnete Einbahnstraßen	
C1.7 Grüne Welle im Radverkehr	
C1.8 Mängelbehebung, Baustellführung, Reinigung und Winterdienst	
<b>C2. Ausbau von Radabstellanlagen</b>	<b>Oberpunkt</b>
C2.1 Aktionsprogramm „Rad abGestellt“	
<b>C3. Ausbau der öffentlichen Verleihangebote</b>	<b>Oberpunkt</b>
C3.1 GEteilte Fahrräder	
C3.2 Empfehlungen zum Umgang mit Elektrokleinstfahrzeugen	
C3.3 Errichtung und Instandhaltung von Radservicestationen	

## Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes



## C1.1 Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes

Zeitraumen

### Anlass

Gelsenkirchen besitzt insbesondere auf wichtigen Freizeitverkehrsachsen bereits gut ausgebaute Radrouten wie beispielsweise am Rhein-Herne-Kanal. Eine Analyse der wichtigen übergeordneten Wegeverbindungen, offenbaren jedoch noch Mängel im Wegebestand (vgl. Bestandsanalyse). Mit dem Ziel, den Radverkehr im Alltag vieler Menschen stärker zu etablieren und zentrale Ziele des Alltags- und Freizeitverkehrs besser an den Umweltverbund anzubinden, ergibt sich die Konsequenz, dass ein qualitativ hochwertiges Radverkehrsnetz mit guter lokaler und regionaler Anbindung in Gelsenkirchen entwickelt werden soll.

Das Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr soll für die Weiterentwicklung der Radverkehrsführung in Gelsenkirchen einen Rahmen darstellen und Prioritäten setzen. Mit dem Radverkehrsnetz wird angestrebt, wichtige Zielorte komfortabel durch den Radverkehr erreichbar zu machen. Außerdem soll es eine wichtige Anbindungsfunktion von den Quell- und Zielorten, wie bspw. Wohngebiete, Gewerbegebiete, die in Nebenrouten und über das weitere Straßen- und Wegenetz weiterführend erschlossen werden, einnehmen. Gesteigerte Reichweiten durch Elektromobilität im Radverkehr steigern zudem den Fokus auf regionale Anbindungen.

Die Grundlagen für die Netzentwicklung im Alltagsverkehr bilden das Radverkehrsnetz Gelsenkirchen, welches 2013 erarbeitet, 2017 fortgeschrieben und mit dem Zukunftsprogramm Radverkehr auch weiterhin regelmäßig fortgeschrieben wird sowie das Regionale Radwegenetz des Regionalverband Ruhr für die Metropole Ruhr. Gemäß der unterschiedlichen Verbindungserfordernisse und Potenziale gliedert sich das regionale Radverkehrsnetz in drei Kategorien und Qualitätsstandards: Radschnellverbindungen, regionale Radhauptverbindung und regionale Radverbindung (vgl. RVR 2018). Das vom Rat der Stadt Gelsenkirchen beschlossene Regionale Radwegenetz wird bereits sukzessive umgesetzt, gilt als Bedarfsplan für die Radverkehrsplanung und als Grundlage für die Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes. Das regionale Radwegenetz setzt, zumindest bei den Radschnellverbindungen und den regionalen Radhauptverbindungen, sehr hohe Qualitätsanforderungen in Bezug auf Führungsformen und Breiten sowie an den Knotenpunkten; die Umsetzung führt im städtisch verdichteten Raum zu einigen Herausforderungen. Die Entwicklung des kommunalen Radhauptverkehrsnetzes orientiert sich zunächst an den Verbindungsfunktionen zwischen den Zentren und Nebenzentren sowie der Nebenzentren untereinander; weitere Ziele werden eingebunden. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur muss sich mindestens an den aktuellen Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) orientieren. Mit der neuen ERA 2022 wird es neben den Radschnellverbindungen und dem bisherigen ERA-Standard einen weiteren Standard geben, der von den Qualitätsanforderungen zwischen den beiden genannten liegen wird. Dieser Standard ist in Abhängigkeit vom geschätzten Aufkommen an Radfahrenden und den Umsetzungsmöglichkeiten auf den wichtigen Verbindungen des kommunalen Radverkehrsnetzes anzustreben. Dabei gilt es auch hier die unterschiedlichen Belange der Verkehrsträger untereinander abzuwägen.

## Umsetzungsschritte

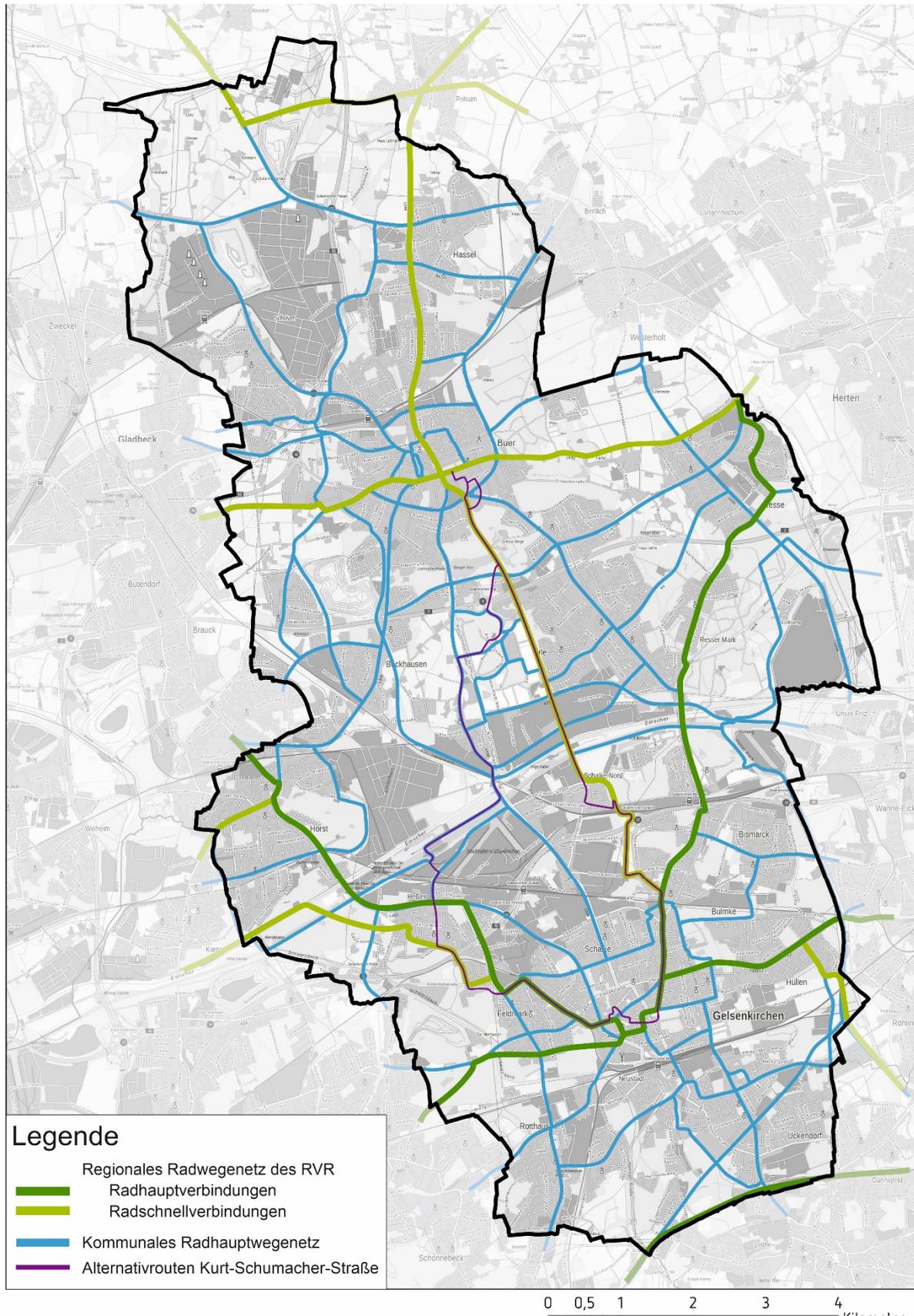
Zur Schaffung attraktiver Radwegeverbindungen ist ein gesamtstädtisches Radverkehrsnetz zu entwickeln. Dies soll folgende Netzstruktur mit den zugrunde liegenden Standards aufweisen:

- **Regionale Radschnellverbindungen und regionale Radhauptverbindungen:** Die wichtigsten regionale Anbindungen von Gelsenkirchen in benachbarte Kommunen und darüber hinaus werden diesen Kategorien zugeordnet. Diese entsprechen dem Regionalen Radwegenetz des Regionalverbands Ruhr und erfordern einen entsprechenden Ausbau gemäß dem Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW bzw. bei Radhauptverbindungen den H RSV 2021. Dies bedeutet, dass bspw. eine eigenständige Führung im Zweirichtungsverkehr mit einer Breite von mind. 4 m bei Radschnellverbindungen und 3 m bei Radhauptverbindungen aufweisen muss.
- **Kommunales Radhauptwegenetz:** Es verbindet die wichtigsten Ziele und Quellen (hier Zentren und Nebenzentren) sowie weitere wichtige Ziele (SPNV und große ÖPNV-Haltepunkte, Bildungseinrichtungen, Freizeitziele, soziale Einrichtungen etc.) mit den Wohnquartieren und untereinander. Das kommunale Radhauptwegenetz orientiert sich im Wesentlichen an dem bisherigen Radverkehrsnetz der Stadt Gelsenkirchen. Minimalstandards in der Ausführung sind die Qualitätsstandards der ERA 2010, die im nächsten Jahr von der ERA 2022 abgelöst werden. Der dann neu eingeführte Standard der Radhaupttroute besitzt einen höheren Standard als die bisherigen Maße der ERA 2010. Hier gilt es für Gelsenkirchen zu prüfen, auf welchen Verbindungen diese Standards in Bezug auf das zukünftige Radverkehrsaufkommen zukünftig in Frage kommen können. Eine Umsetzung, in Abwägung mit Ansprüchen anderer Verkehrsarten und der Verbindungsfunktion der jeweiligen Straße für die anderen Verkehrsarten im Straßenraum, ist zu prüfen.

Ergänzt wird das Radhauptwegenetz für den Alltagsverkehr durch die Tempo-30 Zonen in Gelsenkirchen, in denen eine separate Führung des Radverkehrs weder notwendig noch zulässig ist. Die nachfolgende Karte zeigt einen ersten Entwurf eines Radverkehrsnetzes, der in Bezug auf Aufkommen, daraus abgeleiteten Qualitätsstandards, Belangen anderer Verkehrsträger, Umsetzung und Prioritäten zu prüfen ist.

<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem, Koalitionsvertrag	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nah, FöRi MM, FöRi Klimaschutzprojekte
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	80.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

Abbildung 6: Gesamtstädtisches Radhauptverkehrsnetz in Gelsenkirchen



## Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes



## C1.2 Umsetzung neuer Radwegeinfrastruktur

Zeitraumen

### Anlass

Radfahrende müssen vom Start bis zum Ziel sicher, komfortabel und möglichst zügig fahren können. Schwachstellen im Radverkehrsnetz machen das Radfahren unattraktiv. Gleichzeitig steigt der Nutzungsdruck auf das vorhandene Radverkehrsnetz durch steigende Radfahrendenzahlen, höhere Geschwindigkeiten, breitere Fahrzeuge und mehr Elektromobilität (Pedelecs, ggf. E-Roller etc.). Deswegen ist neben dem Ausbau der schnellen Verbindungen eine flächige Verbesserung des Radverkehrsnetzes und der zugehörigen Knotenpunkte zu intensivieren.

In den gängigen Regelwerken werden verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt, wie der Radverkehr inner- und außerorts geführt werden sollte. Die Entscheidung über die Wahl der Führungsform orientiert sich dabei an den Kfz-Belastungsbereichen sowie den örtlichen Gegebenheiten. Zu betonen ist dabei, dass grundsätzlich häufig mehrere Führungsformen möglich sind. Im Sinne der Radverkehrsförderung zu empfehlen, sind dabei insbesondere komfortable, schnelle und sichere Radverkehrsführungen. So sind beispielsweise Radfahrstreifen gegenüber Schutzstreifen, sofern die räumlichen Gegebenheiten dies zulassen, zu bevorzugen. Diese schaffen ein höheres Sicherheitsgefühl und weisen dem Radverkehr einen eigenen Raum zu. Generell ist zudem eine Trennung vom Fußverkehr insbesondere in innerstädtischen Lagen zu empfehlen. Seitenabstände zum ruhenden Verkehr (Dooring-Zone) sind in jedem Fall bei Führung im Straßenraum einzuhalten. Sind Führungen im Seitenraum aufgrund hoher Verkehrsstärken erforderlich, bieten sich bauliche Radwege getrennt vom Fußverkehr an. Auf gemeinsame Geh- und Radwege sollte insbesondere in stark frequentierten Bereichen eher verzichtet werden. Bei hohen Verkehrsbelastungen sind auch Geschwindigkeitsreduzierungen für den Kfz-Verkehr zu prüfen, um die Geschwindigkeiten anzupassen und den Radverkehr auf der Straße führen zu können. Ggf. ist eine alternative Radverkehrsführung zu prüfen.

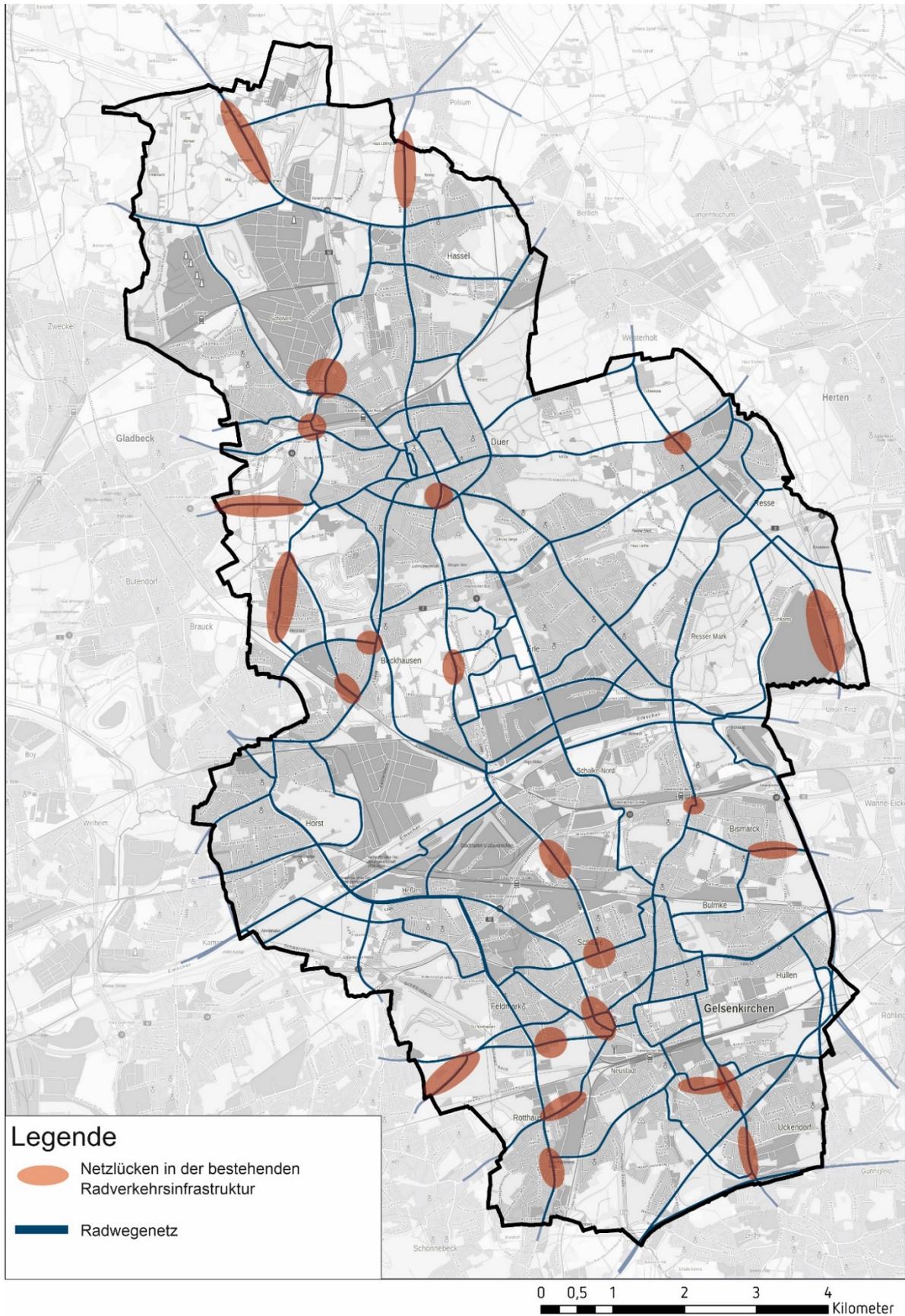
Zu betonen ist, dass die Regelwerke zwar Standards (die sich mit der neuen ERA 2022 nochmal ändern werden) vorgeben, aber Städte und Gemeinden Standards nicht zeitgleich an allen Stellen umsetzen können. Daher ist eine Priorisierung der Maßnahmen und ihre Umsetzung im Radverkehrsnetz notwendig. Über das 2021 verabschiedete Zukunftsprogramm Radverkehr, welches regelmäßig fortgeschrieben werden soll, werden Prioritäten und Umsetzungsreihenfolgen definiert. Wichtigste Maßnahmen sind in der Regel Netzlückenschlüsse oder auch die Anhebung von vorhandenen Standards anhand der neuen Anforderungen der ERA 2022. Die nachfolgende Karte zeigt Netzlücken im vorgeschlagenen kommunalen Radhauptwegenetz. Die Netzentwicklung und die Identifizierung von Netzlücken sind weiterhin ein wesentlicher Bestandteil bei der Fortschreibung des Zukunftsprogramms Radverkehr.

### Umsetzungsschritte

- Identifizieren von Netzlücken im regionalen und kommunalen Radhauptverkehrsnetz.
- Prioritätenbildung (z.B. Unfälle, fehlende Infrastruktur, Verbindungsfunktion, Potenziale, ...).
- Implementierung von sicherer Radverkehrsinfrastruktur auf den regionalen und kommunalen Radhauptverbindungen im Alltagsverkehr.
- Umsetzung und Bewerbung konkurrenzfähiger und konfliktfreier Achsen für den Radverkehr

(insb. in Nord-Süd-Richtung: Ausbau der Kurt-Schumacher-Straße und in Stadtteilzentren) in Verbindung mit dem 2021 aufgestellten Zukunftsprogramm Radverkehr.			
<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nah, FöRi MM, FöRi Klimaschutzprojekte
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische und bauliche Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	14.000.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

Abbildung 7: Identifizierte Netzlücken im gesamtstädtischen Radhauptverkehrsnetz in Gelsenkirchen



C1.3

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

## Qualifizierung Stadtgrenzen überschreitender Radwegeverbindungen



Zeitraumen

### Anlass

Die Polyzentralität der Metropole Ruhr sorgt für starke Verkehrsbeziehungen der Städte untereinander. Auch der Radverkehr ist daher auf regionale Sicht zu entwickeln und zu verbessern. Die Beteiligung angrenzender Kommunen hat dabei eine Schlüsselrolle. Bestehende Radnetze der einzelnen Städte können durch Lückenschlüsse verknüpft werden. Bei der Führung neuer Radwege ist darauf zu achten, dass die Strecke möglichst direkt geführt wird. Durch die Länge der Radwege ist es sinnvoll, Raststätten in Form von Bänken und Radabstellanlagen in regelmäßigen Abständen einzurichten.

Für eine Nutzung durch die breite Bevölkerung ist eine Bekanntmachung nötig. Eine öffentlichkeitswirksame Darstellung neuer Radverbindungen und eine gute Informationsverbreitung über Beschilderungen oder Applikationen können dafür sorgen, dass die Radwege regelmäßiger genutzt werden.

In der Stadtgrenzen übergreifenden Umsetzung sind dabei insbesondere die in der Maßnahme [C1.1 Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes](#) entwickelten Radschnellverbindungen zu den Nachbarkommunen weiterzuführen und so wichtige Pendlerverbindungen zu stärken. Auch der Ausbau des RS1 sowie direkte Anbindungen dahin, stellen eine wichtige Verbindung zu Nachbarkommunen dar und erfordern eine ausreichende Qualität (siehe auch Zukunftsprogramm Radverkehr, Maßnahmensteckbrief: Qualitätsverbesserung RS1-Anschluss).

### Umsetzungsschritte

- Ausbau bzw. Verdichtung bestehender Radverbindungen zu angrenzenden Kommunen nach entwickelten Standards über das regionale Radwegenetz des RVR hinaus sowie Abstimmungen mit den betroffenen Kommunen.

<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nah, FöRi MM, FöRi Klimaschutzprojekte
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische und bauliche Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	6.500.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## C1.4

## Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes



## Kommunales Wegweisungskonzept

Zeitraumen

### Anlass

Um den Radfahrenden ein lückenloses Wegenetz, aber auch eine unkomplizierte Wegweisung zu Radabstellanlagen oder attraktiven Zielen zu ermöglichen, ist eine selbsterklärende, möglichst einfach gehaltene Beschilderung notwendig. Besonders durch die neu geschaffenen Haupt- und Nebenrouten besteht ein Bedarf nach zusätzlicher, verständlicher und einheitlicher Beschilderung.

Generell ist die Beschilderung nach den Vorgaben des HBR (Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr) zu planen und auszuführen sowie auf einen Wiedererkennungswert und einfaches Verständnis zu achten. Ebenso ist eine „Informationsflut“ zu vermeiden. Um ein einheitliches Bild im Stadtgebiet sicherzustellen, ist auch eine Abstimmung mit einem Wegweisungssystem für zu Fuß Gehende zu empfehlen (siehe [D1.1 Maßnahmenprogramm Fußverkehr – barrierearme, sichere und attraktive Fußwege](#)).

Wegweisungssysteme dienen zur Orientierung im gesamten Stadtgebiet. An Knotenpunkten und Abzweigungen ist die Wegweisung besonders wichtig. In den Ortsteilzentren können eine Markierung oder allgemeine Wegweisungssysteme, die zu Radverkehrsinfrastrukturen führen, von besonderer Bedeutung sein, um die Orientierung zu erleichtern und schneller an das gesetzte Ziel zu gelangen. Eine touristische Wegweisung ist zudem für Ortsfremde von besonderer Bedeutung. Neben sichtbaren Wegweisern und Markierungen können auch Übersichtskarten vom Stadtgebiet aufgestellt werden, die Symbolik und Ziele beschreiben und erklären. Alternativ können QR-Codes angebracht werden mit hinterlegter digitaler Karte inkl. Standortanzeige. Hier bietet sich eine Verlinkung mit dem Mobilitätsatlas Gelsenkirchen an. Eine Broschüre, die wichtige Routen sowie Quellen und Ziele und auch Radabstellanlagen beinhaltet, kann ebenfalls erstellt, an touristischen Standorten ausgelegt und digital den Nutzenden über die verschiedenen Plattformen zur Verfügung gestellt werden. Eine erste touristische Radfahrkarte wurde dazu bereits zu den neu ausgewiesenen Nord-Süd-Verbindungen erstellt und veröffentlicht. Das bereits heute bestehende georeferenzierte Angebot im öffentlich zugänglichen Geoatlas (z.B. zu Radabstellanlagen und Servicestationen) sollte weiterhin gepflegt und beworben werden.

### Umsetzungsschritte

- Erarbeitung eines detaillierten Konzepts für eine kommunale Wegweisung integriert ins Radverkehrsnetz NRW mit Zielorten von hoher Bedeutung (Siehe auch Zukunftsprogramm Radverkehr, Maßnahmensteckbrief: Landesweites Radwegenetz NRW).
- Ausweisung weiterer regionaler Radverkehrsrouten für den Freizeitverkehr nach den Vorgaben des HBR.

<b>Herkunft</b>	Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nah, FöRi MM, FöRi Klimaschutzprojekte
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische und bauliche Einzelmaßnahme

<b>Priorität</b>	niedrig	<b>Kostenschätzung</b>	140.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			



## C1.5 Aktionsprogramm Fahrradstraßen

Zeitraumen

### Anlass

Die dicht bebauten Wohnquartiere insbesondere im Innenstadtbereich Gelsenkirchens bieten wenig Raum zur Anlage gesicherter Radverkehrsführungen im Straßen- oder Seitenraum. Zur gezielten Förderung des Radverkehrs ist eine Führung im Mischverkehr jedoch häufig nicht ausreichend. Fahrradstraßen (oder auch Fahrradzonen) sind ein geeignetes Instrument, in bestehenden Quartieren durch Bevorrechtigung die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr zu erhöhen. Der meist geringe Infrastrukturaufwand ermöglicht eine zügige Realisierung. Das Potenzial zur Bündelung von Radverkehren sorgt zudem für eine gesteigerte Wahrnehmung des Radverkehrs und Entlastung auf anderen Verkehrsachsen.

Durch das Ausweisen einer Fahrradstraße mittels Verkehrszeichen 244 der StVO wird eine Straße umgewidmet und ausschließlich für den Radverkehr freigegeben. Zusatzschilder erlauben ggf. auch die Benutzung durch andere Verkehrsteilnehmende („unechte Fahrradstraße“), es gilt Tempo 30. Weitere Freiheiten wie das Fahren nebeneinander verbessern den Fahrkomfort für Radfahrende.

Das Aktionsprogramm Fahrradstraßen ist im direkten Zusammenhang mit dem im aufgestellten Zukunftsprogramm Radverkehr enthaltenen Maßnahmensteckbrief „Ausweisung von Fahrradstraßen“ zu erarbeiten.

### Umsetzungsschritte

- Einrichtung neuer Fahrradstraßen zur Umsetzung des weiterentwickelten Radverkehrsnetzes. Hierzu sieht auch das Zukunftsprogramm Radverkehr im Maßnahmensteckbrief „Ausweisung von Fahrradstraßen“ eine Fortschreibung der Prüfung vor.
- Zu prüfen ist grundsätzlich, ob die verkehrlichen Grundvoraussetzungen für die Ausweisung einer Fahrradstraße bestehen. So sollte die ausgewählte Straße nur eine untergeordnete Rolle für den Kfz-Verkehr haben, maximal im Bedeutungsgrad einer Sammelstraße, und entsprechend geringe Kfz-Verkehrsfrequenzen aufweisen. Aufgrund der Geschwindigkeitsbeschränkung ist es zudem wünschenswert, dass die Straße auch baulich durch Fahrbahnbreite und weitere Elemente dem Charakter einer Tempo-30-Zone entspricht. Gleichzeitig sind die Mindestmaße einer Fahrradstraße zu berücksichtigen – inklusive entsprechender Sicherheitsabstände zum ruhenden Verkehr.
- Neuausweisung von Fahrradstraßen auf bereits identifizierten Streckenabschnitten; insbesondere dann, wenn die Streckenabschnitte im Netzzusammenhang des definierten Radverkehrsnetzes liegen.

Unter Anderem sind hier folgende Straßen zu nennen: Dammstraße (zwischen Grimmstraße und Fröbelstraße), Heinz-Günter-Breuckmann-Weg (zwischen Schaffrathstraße und gemeinsamen Geh-/Radweg), Parkallee (zwischen medicos und Rudi-Assauer-Platz), Claesdelle (zwischen Ortelsbuger Straße und Stadtgrenze Gladbeck), Weber Straße, Theodor-Otte-Straße (zwischen Flurstraße und Herbert-Burdenski-Weg), Bramkampstraße/Auf der Hardt (von Auf der Hardt bis Hüttweg) sowie die Fahrradzone Ückendorf im Siedlungsbereich zwischen der Bochumer Straße und der Ückendorfer Straße.

- Die neu auszuweisenden Fahrradstraßen und die damit einhergehenden Veränderungen sind durch Öffentlichkeitsarbeit (Informieren über die Rechte von Radfahrenden auf Fahrradstraßen (z.B. zulässiges Fahren mehrerer Radfahrender nebeneinander) zu begleiten (siehe [H1 Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes](#)).

<b>Herkunft</b>	Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nah, FöRi Klimaschutzprojekte
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	bauliche Einzelmaßnahme
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	900.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes



## C1.6 Aktionsprogramm GEöffnete Einbahnstraßen

Zeitraumen

### Anlass

In Gelsenkirchen sind bereits einige Einbahnstraßen auch in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben. Für viele Einbahnstraßen gilt dies jedoch noch nicht. Mit dem Beschluss des Bundesrats zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) im Juni 2021 ist die Freigabe von Einbahnstraßen von einer „Kann-“ zu einer „Soll-Regelung“ geworden.

Die Öffnung von Einbahnstraßen ermöglicht Radfahrenden direkte Wegeverbindungen in beide Richtungen einer Einbahnstraße. Zusätzlich schafft sie ein engmaschigeres Radnetz. An besonders unübersichtlichen Stellen kann eine entsprechende Markierung die Zulässigkeit des Radverkehrs verdeutlichen.

### Umsetzungsschritte

Prämisse: Einbahnstraßen sind grundsätzlich für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen, sofern die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht über 30 km/h liegt, die Begegnungsbreite mindestens 3,5 m beträgt bzw. die Einbahnstraße nicht mit einer Lichtsignalanlage am Knoten oder einer Einmündung beginnt.

- Identifizierung geeigneter und für den Radverkehr relevanter Einbahnstraßen mit Potenzial zur Öffnung dieser für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung.
- Bei Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sind, ist an Knotenpunkten dem Kfz-Verkehr der entgegengesetzte Radverkehr zu verdeutlichen (Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen auf der Fahrbahn, Fahrradporten). Eine eindeutige und offensichtliche Kenntlichmachung der Änderung kann Konflikte und Unfälle vermeiden.
- Werden Einbahnstraßen neu für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, muss die Änderung deutlich kenntlich gemacht und öffentlichkeitswirksam kommuniziert werden.

<b>Herkunft</b>	Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nah, FöRi Klimaschutzprojekte
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	bauliche Einzelmaßnahme
<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	45.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## C1.7

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes  
Grüne Welle im Radverkehr

Zeitraumen

## Anlass

Neben der straßenunabhängigen Radverkehrsführung werden zahlreiche Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs entlang von Hauptverkehrsstraßen geführt. Mit Blick auf die wichtige und direkte Erschließung zahlreicher Ziele durch diese Straßen ist diese Führung meist auch weiterhin sinnvoll. Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen stellen dabei häufig einen großen Zeit- und auch Energieverlust dar. Eine Optimierung von Freigabezeiten auch für den Radverkehr sowie eine Erkennung von Radfahrenden ist geeignet, einen flüssigeren Ablauf zu ermöglichen.

Die grüne Welle im eigentlichen Sinne setzt eine Koordinierung der Lichtsignalanlagen untereinander voraus. Rad- und Kfz-Verkehrsbelange sind hier jedoch aufgrund unterschiedlicher Geschwindigkeiten häufig konträr. Insbesondere in Nebenverkehrszeiten entstehen jedoch häufig Leerzeiten, die eine angepasste Steuerung auch für den Radverkehr ermöglichen würden. Anhand von Bodendetektoren oder auch Kamera- oder Wärmebildsensoren können Radfahrende in der Zufahrt bereits erfasst werden. Bei geringer Belastung auf anderen Knotenarmen kann nun ein beschleunigtes Grünprogramm für den Radverkehr initiiert werden. Im Idealfall kann der Radfahrende so den Knotenpunkt passieren, ohne anzuhalten. Perspektivisch lassen sich im Rahmen einer Umgestaltung und entsprechender Anpassung der Lichtsignalanlagen, Wartezeiten reduzieren und infolgedessen auch Rotlichtverstöße minimieren. Der Einsatz ist sinnvoll an Knotenpunkten mit hinreichender Fahrradfrequenz und zudem einer Kfz-Belastung, die zumindest in Nebenzeiten eine beschleunigte Grünschaltung für den Radverkehr zulässt. Somit sollten prioritär Knotenpunkte entlang der Radschnellverbindungen und Radhaupttrouten in Betracht gezogen werden.

## Umsetzungsschritte

- Um geeignete Kreuzungen zu identifizieren, ist zunächst zu prüfen wo, insbesondere auf Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs, längere Wartezeiten entstehen. Dies lässt sich aus den tatsächlichen Freigabe- und Umlaufzeiten des Stroms bereits näherungsweise ermitteln. Zusätzlich hat auch die koordinierte Schaltung dicht aufeinander folgender Lichtsignalanlagen Einfluss auf die durchschnittlichen Wartezeiten. Anhand einer Prüfung der Freigabe- und Umlaufzeiten sowie der koordinierten Schaltungen lassen sich potenzielle Standorte identifizieren. Eine weitere Möglichkeit ist es, potenzielle Stellen mit einem Fahrrad und GPS-Logger zu befahren, um Wartezeiten zu ermitteln.

In einem Pilotvorhaben sind die Kreuzungen auf einer wichtigen künftigen oder bestehenden Radverkehrsachse mit der Infrastruktur für eine „Grüne Welle für den Radverkehr“ auszustatten. Die Belange anderer Verkehrsträger sind abzuwägen und zu berücksichtigen. Insbesondere „Konkurrenzen“ mit anderem ÖPNV sind zu vermeiden.

<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nah, FöRi Klimaschutzprojekte
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische und bauliche Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	niedrig	<b>Kostenschätzung</b>	900.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes



## C1.8 Mängelbehebung, Baustellungführung, Reinigung und Winterdienst

Zeitraumen

### Anlass

Baustellen ohne Radverkehrsführungen, fehlender Grünschnitt, Schnee, Verschmutzung und Oberflächenmängel machen das Radfahren unsicher und unkomfortabel. Die Einführung eines Programms zur Mängelbehebung und Pflege zielt darauf ab, die Behebung von Mängeln auf Radwegen (Schlaglöcher, Behinderungen durch Baumwurzeln, abgenutzte Markierungen), konsequent durchgeführter Grünschnitt, das Freihalten von Müll, Glasscherben und Laub sowie die Beseitigung von Schnee und Eis als wichtige Daueraufgabe in Gelsenkirchen zu integrieren. Dazu sollte im Vorfeld eine Prioritätenliste zur Pflege aufgestellt werden. Nur so bleibt das Rad auch witterungsunabhängig benutzbar und gefährlichen Alleinunfällen wird entgegengewirkt. Hohe Bedeutung hat in diesem Zusammenhang auch die Qualität von Instandhaltungsmaßnahmen. Diese sollten beispielsweise in Sachen Oberflächenbeschaffenheit den Ansprüchen an neue Radverkehrsverbindungen gleichkommen.

Die Mängelbehebung ist zusätzlich mit dem im Zukunftsprogramm Radverkehr enthaltenen Maßnahmensteckbrief „Markierungs- und Sanierungsarbeiten“ zu betrachten, um so im Rahmen der Straßenunterhaltung Synergieeffekte zu nutzen und zusätzliche Radverkehrsanlagen im Straßenraum zu markieren.

### Umsetzungsschritte

- Monitoring und Instandhaltungsmanagement der Stadtverwaltung zur Radwegeinfrastruktur: Erarbeitung einer Instandsetzungs- und Instandhaltungsliste zur systematischen Erfassung von Infrastrukturmängeln.
- Mängelbeseitigung der erarbeiteten Instandsetzungs- und Instandhaltungsliste.
- Einrichtung eines dauerhaften Reinigungs- und Winterdienstes für Radschnellverbindungen und Radhauptverbindungen, nach Möglichkeit auch für Radnebenverbindungen (insb. auf Schulwegen) durch Erstellung eines Prioritätenplanes.
- Bei der Einrichtung von Baustellen oder veranstaltungsbedingten Umleitungen sind Radwege von Absperrgittern, Bakenfüßen u.ä. freizuhalten (RSA - Richtlinien zur verkehrsrechtlichen Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen)
- Bei Baustellen, welche die Radverkehrsführung beeinträchtigen, ist der Radverkehr wie bisher in Gelsenkirchen zu betrachten und in die Planung einzubeziehen. Baustellen müssen für Radfahrende früh erkennbar sein, um Umwege oder Unfälle zu vermeiden. In diesem Fall sind frühzeitige Hinweisschilder mit Umfahrungshinweisen anzubringen oder temporäre Markierungen/Radverkehrsführungen im Bereich der Baustelle anzubringen (Netzlücken für den Radverkehr sind zu vermeiden). Über die städtische Seite sowie App-gestützt kann zudem übersichtlich über Baustellen und Beeinträchtigungen des Radverkehrs informiert werden (siehe [H1 Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes](#)).

<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nah, FöRi kommunaler Straßenbau
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische und bauliche Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	1.300.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## C2.1

## Ausbau von Radabstellanlagen

Aktionsprogramm  
„Rad abGestellt“

Zeitraumen

## Anlass

Ein umfangreiches und qualitativ hochwertiges Angebot an Fahrradabstellanlagen ist eine wichtige infrastrukturelle Rahmenbedingung für die Fahrradnutzung. Ein angestrebter steigender Radverkehrsanteil wird die Nachfrage erhöhen, zudem bestehen insbesondere in Form von Lastenrädern und Elektrokleinstfahrzeugen weitere Nutzungsansprüche, die einer Infrastruktur bedürfen. Eine Definition von Mindeststandards muss diese neuen Anforderungen mitbehandeln.

Radabstellanlagen sollten an zukünftig steigende Ansprüche angepasst und mit Anlehnbügel ausgestattet sein, um ein sicheres und schonendes Abstellen der Fahrräder zu ermöglichen. Insbesondere an Orten mit erwartbarer höherer Standzeit sollten weitere Ausstattungsmerkmale ergänzt werden. Ein witterungsgeschützter Unterstand ist dringend zu empfehlen, ebenso ein Kontingent an Radabstellanlagen mit erhöhtem Sicherheitskomfort, wie Fahrradboxen, die auch für Elektrokleinstfahrzeuge wie E-Scooter geeignet sind und Ladevorrichtungen aufweisen. An wichtigen multimodalen Umstiegs- und Zielpunkten sollten Fahrradabstellanlagen in Mobilstationen integriert werden, die auch Warte- und E-Lademöglichkeiten bieten (siehe [B21 Einrichtung von & Ausbau von Haltestellen und Haltepunkten zu Mobilstationen](#)).

In Gelsenkirchen bestehen bereits einige Ansätze zum Ausbau von Radabstellanlagen. Als öffentlichkeitswirksame Radabstellanlagen gibt es die sogenannten Bike-Ports, von denen bereits erste Anlagen in Gelsenkirchener Stadtteilen aufgestellt wurden. Die Bike-Ports bestehen aus überdimensionalen blauen Fahrrädern mit Anlehnbügel, sind gut sichtbar im Stadtgebiet aufgestellt und machen so auf das Angebot aufmerksam. Unter der Dachmarke „DeinRadschloss“ wurden im Stadtgebiet Fahrradboxen wie beispielsweise am Hauptbahnhof und am Bahnhof Buer errichtet.

Sowohl für die Bike-Ports und die klassische Fahrrad anlehnbügel als auch für die Fahrradboxen sollten weitere Standorte identifiziert und neue Abstellanlagen geschaffen werden (Siehe auch Zukunftsprogramm Radverkehr, Maßnahmensteckbrief: Bike-Ports, Fahrradbügel & DeinRadschloss Buer).

Das bereits bestehende Programm zum Ausbau der Radabstellanlagen sollte somit kontinuierlich fortgeführt und angepasst werden. Auch der Ausbau der Fahrradboxen unter der Dachmarke „DeinRadschloss“ ist weiter fortzuführen und zu optimieren. Im Bereich der Innenstadt soll in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes eine Radstation entstehen – hier ist aber eine Machbarkeitsstudie noch ausstehend (Siehe auch Zukunftsprogramm Radverkehr, Maßnahmensteckbrief: Radstation / Fahrradparkhaus). Neben der Schaffung neuer Radabstellanlagen ist auch die Unterhaltung bestehender Anlagen ein wichtiger Bestandteil für ein dichtes und attraktives Netz aus Radabstellanlagen. Die bestehenden Anlagen sollten regelmäßig geprüft und bei Bedarf modernisiert bzw. an die zu entwickelnden Kriterien angepasst werden.

## Umsetzungsschritte

- Definition von Mindestqualitätsstandards für Radabstellanlagen.
- Qualitativer und quantitativer Ausbau von Radabstellanlagen unter Berücksichtigung bestehender und neuer Anforderungen (Fahrradtypen) an zentralen Orten wie Quartierszentren und Mobilstationen (Verbindung zur Maßnahmenentwicklung ÖV) sowie in urbanen Wohnquartieren (wie Bike-Ports & „DeinRadschloss“).
- Mit der Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung bzw. der Integration von Vorgaben in Bezug auf den Radverkehr, kann der Aufbau von Radabstellanlagen auf Privatgrundstücken vorangetrieben werden. Durch eine Erweiterung des bestehenden Aktionsprogramms „Fahrradbügel on demand“ für Privatpersonen, könnten finanzielle Unterstützungen zur Schaffung von Radabstellanlagen auf Privatgrundstücken gegeben und das Wildparken in Wohngebieten vermieden werden.
- Bei der Umsetzung sind Freiflächen für Leihfahrräder und Leih-Scooter bereitzuhalten, um diese bei Bedarf bündeln zu können und negative Auswirkungen durch Wildparken zu minimieren (siehe [B2.1 Einrichtung und Ausbau von Haltestellen und Haltepunkten zu Mobilstationen](#) und [C3.2 Empfehlung zum Umgang mit Elektrokleinstfahrzeugen](#)).
- Dauerhafte Instandhaltung bestehender und neu geschaffener Radabstellanlagen.

<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nah, FöRi MM, FöRi Klimaschutzprojekte
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische und bauliche Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	700.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## C3.1

Ausbau der öffentlichen Verleihangebote  
Geteilte Fahrräder

Zeitraumen

## Anlass

Die Flexibilität und Multimodalität von Wegekettens stellt ein wichtiges Kriterium für einen attraktiven Umweltverbund dar. Vielfältige Nutzungsansprüche auf engem Raum in urbanen Gebieten sind zudem Grundlage für eine verstärkte Sharingkultur anstatt einer Besitzkultur. Insofern sind Fahrradverleihangebote sowohl zur Bewältigung von Teilstrecken des täglichen Berufs- oder Ausbildungsweges als auch zur gelegentlichen Nutzung oder zum Warentransport ein wichtiger Bestandteil urbaner Mobilität. Starke Pendelbeziehungen der Gelsenkirchener in umliegende Städte und aus den umliegenden Städten nach Gelsenkirchen bieten das Potenzial für die Einbindung eines Fahrradverleihsystems in Arbeits- oder auch Freizeitwege.

Mit den Leihrädern von metropolradruhr verfügt Gelsenkirchen bereits über ein Verleihsystem. In dicht besiedelten Bereichen wie der Innenstadt und den Stadtteilzentren bestehen derzeit an 18 Standorten Fahrräder zur Verfügung. Hier ist die Verfügbarkeit der Räder zu prüfen. In den übrigen Bereichen sollte eine Erweiterung/Schaffung des Angebots mit einem flächendeckenden Angebot im gesamten Stadtgebiet das Ziel sein.

Neben einfachen Fahrrädern bietet es sich an zudem an das Ausleihangebot um Pedelecs zu erweitern. Zudem bieten sich insbesondere bei stationsgebundenen Angeboten auch weitere Serviceangebote an, wie bspw. Luftpumpen oder Schließfächer an (siehe [B2.1 Einrichtung und Ausbau von Haltestellen und Haltepunkten zu Mobilstationen](#)).

Auch Lastenfahrräder können eine sinnvolle Ergänzung des Wirtschaftsverkehrs sein, sowohl im gewerblichen als auch im privaten Bereich. Durch ihre relativ geringe Größe und (zumindest lokale) Emissionsfreiheit können sie in dicht bebauten Quartieren den Transport oder Einkauf gegenüber der Nutzung des Kfz erheblich erleichtern und diesen auf vielen Strecken ersetzen. Sowohl ein Leihangebot von Pedelecs als auch von Lastenfahrrädern sollte zukünftig Bestandteil der Leihräder in Gelsenkirchen sein.

Für ein Lastenradverleihsystem, dass sich vor allem an privat Nutzende richtet, ist es wichtig, die Nähe zu Wohnorten zu berücksichtigen, da vor und nach der Benutzung meist noch dieser Weg zu bewältigen sein wird. Es bietet sich somit an, eine Integration von Lastenfahrrädern an Mobilpunkten im Umfeld von Wohngebieten anzustreben. So kann zudem die Multimodalität unter Einbezug des Lastenfahrrades in die Wegekette gefördert werden. Eine erste Lastenradverleihstation besteht bereits am Rathaus in Gelsenkirchen-Buer, weitere Stationen sollen folgen. Zur weiteren Planung und Errichtung eines Netzes von Lastenrad-Verleihstationen ist eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit der BOGESTRA durchzuführen.

Evaluation, Wartung und Ausbau der Verleihsysteme sind damit zentrale Bestandteile in diesem Maßnahmenfeld.

## Umsetzungsschritte

- Ausbau des Leihfahrradsystems durch Qualifizierung bestehender Metropolradstationen (z.B. Überdachung, Markierung Aufstellbereiche, sichere Abstellmöglichkeiten, Integration Pedelecs, usw.) und bestehendes System auf Erweiterungspotenzial prüfen (z.B. in Verbindung mit Mobilstationen).
- Der Bedarf an Leih-Pedelecs ist zu prüfen und eine Erweiterung des Angebotes vorzunehmen. Hier ist eine mögliche Integration in das bestehende Angebot des Verleihsystems metropolradruhr zu prüfen.
- Identifizierung von weiteren geeigneten Standorten für ein Lastenradverleihsystem und Etablierung eines Lastenradverleihsystems mit weiteren Ankerstandorten.
- Räumlich bietet es sich an, die Leihlastenräder in stark verdichteten Quartieren zum Verleih anzubieten. Diese sind häufig durch geringe/ unzureichende Flächen für Radabstellanlagen gekennzeichnet, was ein deutliches Hemmnis für den privaten Kauf eines Lastenrads darstellt. Durch das Angebot von Leihlastenrädern in stark verdichteten Quartieren können viele potentielle Nutzende erreicht und Anreize gesetzt werden, Einkaufsverkehre verstärkt mit dem Lastenrad zurückzulegen.
- Prüfung der Möglichkeiten die „Geteilten Fahrräder“ (zeitlich begrenzt) kostenlos in ÖPNV-Tickets zu integrieren.

<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nah, FöRi MM, FöRi Klimaschutzprojekte
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	2.100.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## C3.2

## Ausbau der öffentlichen Verleihangebote

## Empfehlung zum Umgang mit Elektrokleinstfahrzeugen



Zeitraumen

## Anlass

Seit der Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen Mitte 2019 ergänzen in vielen Großstädten Deutschlands E-Scooter das Mobilitätsangebot. Zumeist werden sie von Verleihanbietern bereitgestellt, aber immer öfter sind auch private E-Scooter oder andere Kleinstfahrzeuge wie (nicht zugelassene) Hoverboards unterwegs.

Die meisten Kleinstfahrzeuge lassen sich gut transportieren und eignen sich somit für die Mitnahme im ÖPNV und zur Überwindung der ersten und letzten Meile. Ihre Kompaktheit macht sie auch in Stadtwohnungen mit begrenzten Flächen zur Unterbringung attraktiv. Insgesamt kann daher von einer zunehmenden Bedeutung der Mikromobilität für Kurzstrecken und in Verbindung mit dem ÖPNV ausgegangen werden.

Die Fahrzeuge müssen auf den Radverkehrsflächen geführt werden. Dies führt dazu, dass die Flächen des Radverkehrs noch stärker genutzt werden und es – wie bereits in einigen Städten zu beobachten – zu Nutzungskonflikten kommen kann. Dies erhöht den Handlungsdruck auf die Kommunen, ausreichend Raum für den Radverkehr und die Mikromobilität zu schaffen.

Hinweise zum Umgang mit Verleihanbietern liefert die Muster-Vereinbarung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW zwischen Kommunen und Sharing-Anbietern.

## Umsetzungsschritte

- Der stationslose Verleih ist als Kernelement der E-Scooter (spontane und flexible Nutzung) zu unterstützen. Es hat sich jedoch gezeigt, dass abgestellte E-Scooter zum Teil zu Nutzungskonflikten insbesondere mit zu Fuß Gehenden oder auch Einzelhandelsbetrieben führen. Um dem vorzubeugen, sollten Zonen festgelegt bzw. bestehende regelmäßig geprüft werden, in denen die E-Scooter nicht abgestellt (d.h. zurückgegeben) werden können. Von Bedeutung sind dabei insbesondere zentrale Bereiche der Fußgängerzone, Parkanlagen und weitere Grünstreifen. Des Weiteren müssen die Anbieter auf die barrierefreie und generelle Nutzbarkeit von Geh- und Radwegen hinwirken und ein ungeordnetes Abstellen auf diesen Wegen verhindern. Die in der Stadt Gelsenkirchen bestehende Empfehlung zum Umgang mit Elektrokleinstfahrzeugen wird in regelmäßigen Abständen mit der Bestandssituation (z.B. in Bezug auf Sperrzonen) abgeglichen und ggf. angepasst.
- Das Verleihangebot ist nicht nur auf die stark frequentierten Zentren, sondern auch auf die umgebenden und weiter entfernt liegende Wohnbereiche zu beziehen. Auch in den peripheren Lagen sind Angebote vorzuhalten, um so ein attraktives Angebot zur Fahrt zur nächsten ÖPNV-Haltestelle zu ermöglichen.
- Ein Beschwerdemanagement fungiert als Ansprechpartner für die Bevölkerung und sorgt dafür, dass störende E-Scooter umgeparkt werden. Ein entsprechender Hinweis (Telefonnummer) sollte sich auf den E-Scootern befinden, so dass eine rasche Kontaktaufnahme möglich ist.
- Mit dem Start der E-Miet-Tretroller in Gelsenkirchen hat die Stadt bereits eine Broschüre mit Tipps zur Nutzung entwickelt. Gemeinsam mit der Öffentlichkeitsarbeit ist dies regelmäßig zu

aktualisieren und weiter zu verbreiten (Siehe auch Themenfeld Öffentlichkeitsarbeit & Mobilitätsmanagement, M1).

- Trotz des im Bereich des E-Scooter-Verleihs geschäftsprägenden Free-Floating-Ansatzes ist die Prüfung von Maßnahmen zur besseren Verknüpfung von E-Scootern mit anderen Verkehrsmitteln sinnvoll, etwa durch eine Integration in Mobilstationen durch die Einrichtung von Incentive-Zonen oder die Integration via MaaS-App (siehe [A1.4 Digitale Offensive Straßeninfrastruktur](#) und [B2.1 Einrichtung und Ausbau von Haltestellen und Haltepunkten zu Mobilstationen](#))
- Ähnlich zum Evaluationsbericht von Fahrradverleihanbietern sollten sich auch E-Scooter-Anbieter verpflichten, nicht personengebundene Daten in geeigneter Form der Stadt Gelsenkirchen zur Verfügung zu stellen.

<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nah, FöRi MM, FöRi Klimaschutzprojekte
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	niedrig	<b>Kostenschätzung</b>	140.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

C3.3

Errichtung und Instandhaltung von Radservicestationen

Ausbau der öffentlichen Verleihangebote



Zeitraumen

### Anlass

Radservicestationen sollten in direkter Nachbarschaft zu Radabstellanlagen bestehen und als Selbstbedienungs-Angebote als ein ergänzendes Element einer Radabstellanlage fungieren. Radservicestationen bieten verschiedene Reparatur- und Wartungsservices an. So steht neben einer Pumpvorrichtung häufig auch Werkzeug zur Verfügung, um kleinere Reparaturen oder Justierungen vor Ort vorzunehmen. Die Stadt Gelsenkirchen hat dazu bereits, mit dem Programmplan Radverkehr 19/20, an zahlreichen Tankstellen und touristischen Anlaufstellen im Stadtgebiet Radservicestationen installiert. Bisher wurden dabei bereits 50 Tankstellen im gesamten Stadtgebiet mit Radservicestationen ausgestattet. Um diese dauerhaft zu erhalten, bedarf es einer regelmäßigen Überwachung und Reparatur zur Instandhaltung. Die nötigen Reparaturen von Schäden werden bereits durch Vertragspartner durchgeführt und können zusätzlich durch Bürgerinnen und Bürger über den Mängelmelder gemeldet werden.

Die Aufstellung von weiteren Servicestationen wurde mit der Programmplanung 2021 weitergeführt und die Aufstellung weiter fortgeschrieben (siehe Zukunftsprogramm Radverkehr und [C3.3 Errichtung und Instandhaltung von Radservicestationen](#)).

### Umsetzungsschritte

- Weiteres kontinuierliches Monitoring und Instandhaltungsmanagement.
- Identifizierung von weiteren geeigneten Standorten für Radservicestationen (z.B. in Verbindung mit Mobilstationen – (siehe [B2.1 Einrichtung und Ausbau von Haltestellen und Haltepunkten zu Mobilstationen](#))).

<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nah, FöRi MM
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	350.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## 6.4 Fußverkehr

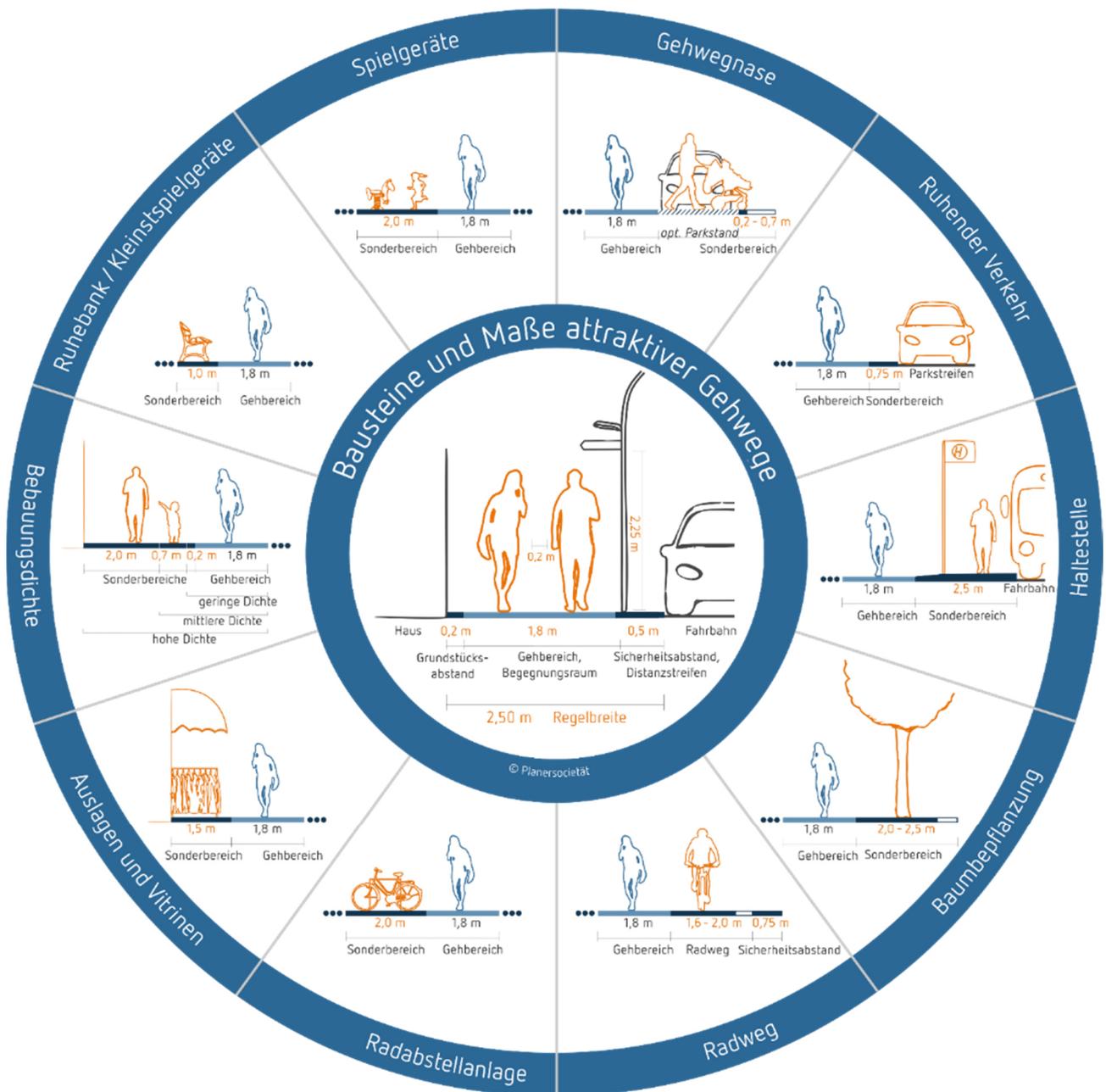
Das Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß – sei es der Weg von und zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradstellplatz. Vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3 km) sind die eigenen Füße für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung.

Hinzu kommt, dass das Zufußgehen kostenlos ist und weder Schadstoffe noch Lärm verursacht; zu Fuß Gehende benötigen zudem den geringsten spezifischen Flächenbedarf von allen Verkehrsteilnehmenden. Gleichzeitig ist zu bedenken, dass das Zufußgehen gesund ist, die selbständige Mobilität vor allem für Gruppen wie z. B. Kinder, Ältere und Mobilitätsbeeinträchtigte sichert sowie vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle einnimmt.

Eine Kommune lebt auch von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten. Zu Fuß Gehende tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität und Attraktivität aus. Insofern machen besondere Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten den „Mehr-Wert“ einer Kommune aus.

Zu bedenken sind die unterschiedlichen Fußverkehrsgruppen (z.B. Kinder / Jugendliche / Menschen im Rentenalter, körperlich beeinträchtigte Personen, Spaziergängerinnen und Spaziergänger/ Sportlerinnen und Sportler, die unterschiedliche objektive und subjektive Anforderungen an den Raum stellen.

In Anlehnung an die Empfehlungen für Fußgängeranlagen (EFA) 2002 der FGSV sind bei der Aufwertung und barrierefreien Gestaltung der Fußverkehrsanlagen die in der nachfolgenden Abbildung dargestellten Bausteine und Maße für Gehwege zu beachten.



Vor diesem Hintergrund haben sich im Rahmen der Bestandsanalyse die folgenden zentralen Handlungserfordernisse ergeben:

- Herstellung von ausreichend dimensionierten Seitenräumen für konfliktarmen bzw. -freien Fußverkehr.
- Verbesserung der Querungen in Bezug auf Fußgängerfreundlichkeit und Barrierefreiheit.
- Trennung von Rad- und Fußverkehr bzw. von Fußverkehr und ruhendem (Kfz-)Verkehr.
- Durchlässigkeit für den Fußverkehr im Bereich von Barrieren erhöhen.

Die Zieldimensionen *Ein starker, vernetzter Umweltverbund für die Mobilitätswende, Mobilität als Teil einer sozialen & gesunden Stadt* und *Lebendige Quartiere mit hohen Aufenthaltsqualitäten*

stellen wichtige Rahmenbedingungen für die Maßnahmenfelder im Handlungsfeld Fußverkehr & Barrierefreiheit dar. Dabei sind die folgenden Unterziele besonders relevant:

- Schaffung eines hochwertigen, feinmaschigen Alltags- und Freizeitwegenetzes für den Fuß- und Radverkehr, welches alle relevanten Ziele in der Stadt verbindet
- Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und barrierefreie Zugänglichkeit zu allen Mobilitätsangeboten für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen
- Stärkung von gesundheitsfördernden Mobilitätsformen im Alltags- und Freizeitverkehr (z.B. Rad- und Fußverkehr)
- Neustrukturierung und -verteilung von Straßenräumen zugunsten des Umweltverbundes
- Die Potenziale der Nahmobilität in den Quartieren stärker nutzen

In folgender Tabelle sind die Maßnahmenfelder des Handlungsfelds dargestellt:

Maßnahmentitel	Priorität
<b>D1. Weiterentwicklung des Fußwegenetzes</b>	<b>Oberpunkt</b>
D1.1 Maßnahmenprogramm Fußverkehr - barrierearme, sichere und attraktive Fußwege	
D1.2 Maßnahmenprogramm zur Aufwertung straßenunabhängiger Fußwegeverbindungen	
<b>D2. Fußverkehrsfreundliche Querungen</b>	<b>Oberpunkt</b>
D2.1 Ausbau / Umbau / Modernisierung von Querungsmöglichkeiten	
D2.2 Optimierung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren	
<b>D3. Fußverkehr &amp; öffentlicher Raum</b>	<b>Oberpunkt</b>
D3.1 Maßnahmenprogramm zur Gestaltung des öffentlichen Raums von Plätzen	
D3.2 Identifikation und Abbau von Angsträumen	

Weiterentwicklung des Fußwegenetzes

**D1.1 Maßnahmenprogramm Fußverkehr - barrierearme, sichere und attraktive Fußwege**



Zeitraumen

**Anlass**

Die Fußverkehrsinfrastruktur in Gelsenkirchen weist Mängel hinsichtlich der Breite von Gehwegen und der Barrierefreiheit auf, ebenso treten immer wieder Konflikte mit dem fließenden motorisierten Individualverkehr und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr auf. Diese Defizite schränken die Attraktivität des Fußverkehrs ein. Vor allem vor dem Hintergrund des weiter voranschreitenden demographischen Wandels muss bei der Gestaltung von Fußwegen das Thema Barrierefreiheit stets mitbedacht werden: Barrierefreiheit ermöglicht Mobilität für Menschen mit Einschränkungen und erhöht die Attraktivität der Wege für alle Menschen. Zu bedenken sind aber auch weitere unterschiedliche Fußverkehrsgruppen (z.B. Kinder / Jugendliche / Spaziergänger / Sportler), die unterschiedliche objektive und subjektive Anforderungen an den Raum stellen. Hierzu zählt neben den bereits vorher genannten Aspekten auch die soziale Sicherheit.

Mit Hilfe der Steigerung der Sicherheit (verkehrlich und sozial) sowie des Komforts beim Z Fußgehen auf Wegen innerhalb und zwischen den benachbarten Stadtteilen und von / zu Haltestellen und Parkplätzen sowie bei einer stärkeren Berücksichtigung der Ansprüche unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen können Potenziale im Fußverkehr ausgeschöpft werden. Barrierearme, sichere und attraktive Fußwege sollen ganzheitlich dem Ziel dienen, die Qualität des Z Fußgehens für Alle zu verbessern.

**Umsetzungsschritte**

Zur Schaffung attraktiver Gehwege ist ein stadtweites Fußverkehrskonzept zu erarbeiten. Dieses soll folgende Bausteine enthalten:

- Kategorisierung der fußverkehrsrelevanten (angebauten und anbaufreien) Bereiche im Stadtgebiet (bspw. in Anlehnung an die Tabelle unten)
- Definition von Anforderungen (Breite, Führungsform, regelmäßige Querungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Sitz-, Spiel- und Aktivitätsmöglichkeiten, Priorität gegenüber anderen Verkehrsarten) an barrierearme, sichere und attraktive Fußwege für jede Kategorie
- Beispielhafte Konzeption mindestens eines barrierearmen, sicheren und attraktiven Fußwegebereichs für einen begrenzten Abschnitt nach den aufgestellten Anforderungen

Nach der Entwicklung des Fußverkehrskonzeptes steht die sukzessive Umsetzung barrierearmer, sicherer und attraktiver Fußwege an.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden deutliche Defizite in der Fußwegequalität und der Barrierefreiheit in den Stadtteilzentren (gerade Bismarck, Resse und Schalke) festgestellt. Da sie zu den am stärksten vom Fußverkehr frequentierten Bereichen Gelsenkirchens gehören und enorme Potentiale hinsichtlich der Verlagerung von Alltagswegen auf den Fußverkehr bieten, sollten sie vorrangig aufgewertet werden.

<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nahmobilität
-----------------	-----------------------------	---------------------------	-------------------

<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Organisatorische Einzelmaßnahme und bauliche Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	1.975.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

Abbildung 8: Mögliche Kategorien und Bereiche eines Fußverkehrskonzepts

<b>Netztyp</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Ansprüche</b> (müssen mit weiteren verkehrlichen und nutzungsbedingten Ansprüchen abgewogen werden)
<b>Komfortbereich</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereiche mit besonderer Versorgungsfunktion bzw. touristischen Attraktionen</li> <li>• Hohe Passantenfrequenz</li> <li>• Gelsenkirchen Altstadt, Zentrum Buer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gehwegbreite von 4 Metern und mehr (wo möglich),</li> <li>• Barrierefreie Gestaltung, taktiles Leitsystem, ggf. Wegweisung, Vorrang an Knotenpunkten (z.B. Fußgängerzone, -überweg, Gehwegüberfahrten)</li> <li>• Weitere Gestaltungsaspekte zur Aufenthaltsqualität (z.B. Bank, Begrünung etc.)</li> </ul>
<b>Hauptbereich</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weitere zentrale Versorgungsbereiche</li> <li>• Bereiche mit einer hohen Dichte an Einrichtungen sozialer Infrastruktur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gehwegbreite von min. 3 Metern</li> <li>• Möglichst barrierefreie Gestaltung</li> </ul>
<b>Nebenbereich</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Restliche Wohnquartiere und Gewerbegebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gehwegbreiten von 2,5 Metern (wo möglich)</li> <li>• Möglichst barrierefreie Gestaltung</li> </ul>
<b>Freizeitbereich</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freizeitwege und Wanderwegen (unter Berücksichtigung des Freiraumkonzepts)</li> <li>• Zielgruppe: eher aktivere Nutzer:innen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gehwegbreiten in Abhängigkeit der Nutzungen, durchaus wechselnd bei Wanderwegen</li> <li>• Klare Wegführung und möglichst Wegweisung</li> <li>• Regelmäßig Sitz-, Spiel- und Aktivitätsmöglichkeiten</li> <li>• Sichere und erkennbare Anknüpfungspunkte an das weitere Verkehrsnetz</li> </ul>

Weiterentwicklung des Fußwegenetzes



## D1.2 Maßnahmenprogramm zur Aufwertung straßenunabhängiger Fußwegeverbindungen

Zeitraumen

### Anlass

Straßenunabhängige Fußwege stellen eine Kfz-arme und damit ruhige Alternative zu straßenbegleitenden Fußwegen dar. Sie können Teil von Alltagsrouten (z.B. Bramkampstraße, Kußweg), aber auch Bestandteil des Freizeit- und Erholungsangebots der Stadt sein (wie zwischen Zeche Hugo / Halde Rungenberg). Außerdem kann zwischen schmalen Gassen („Restflächen“) zwischen Häuserreihen und breitausgebauten Freizeitwegen unterschieden werden. Insgesamt weisen diese Wege häufig, mehr als straßenbegleitende Fußwege, Defizite hinsichtlich Oberflächenqualität, Wegebreiten, Beleuchtung oder auch Aufenthaltsqualität (gerade auf Freizeitwegen) auf. Die Aufwertung und barrierearme Gestaltung dieser straßenunabhängigen Wege ist damit ein Baustein, die Attraktivität des Fußverkehrs, aber auch der Stadt Gelsenkirchen insgesamt weiter zu steigern. Gerade bei den straßenunabhängigen Fußwegen ist vermehrt auf ausreichende Beleuchtung und Einsehbarkeit zur Erhöhung der sozialen Sicherheit zu achten.

### Umsetzungsschritte

Zur Aufwertung der straßenunabhängigen Fußwegeverbindungen ist eine sukzessive Identifikation und Aufwertung straßenunabhängiger Wegeverbindungen in den Freizeitbereichen des Fußverkehrs entsprechend der im Fußverkehrskonzept beschriebenen Anforderungen zu realisieren.

Typische Maßnahmen sind:

- Wichtige Wegeverbindungen im Sinne der sozialen Sicherheit durch belebte/bewohnte Gebiete führen (vgl. [D3.2 Identifizierung und Abbau von Angsträumen](#))
- Durchgängige Gewährleistung entsprechender Gehwegbreiten; dies beinhaltet auch den regelmäßigen Grünschnitt.
- Barrierefreie Gestaltung der Wege (ebene Gestaltung, Abbau von Höhenunterschieden, Einrichtungen von Tastkanten für sehingeschränkte Personen)
- Einrichtung regelmäßiger Ruhe- und Verweilzonen (angemessene Beleuchtung, Sitz- und Spielgelegenheiten, Fitnessgeräte)
- Die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr ist bei Wegen mit hoher Nutzerfrequenz zu vermeiden. Ist dies aufgrund der für den Radverkehr hohen Netzbedeutung nicht möglich, sollte durch entsprechende, kommunikative Maßnahmen auf gegenseitige Rücksichtnahme hingewirkt werden.
- An den Übergängen zum Straßennetz ist auf eine hinreichende Erkennbarkeit der Ein-/Ausgänge für alle Verkehrsteilnehmenden hinzuwirken (bspw. auch für schmale Gassen). Dies erfolgt durch entsprechende Beschilderung, Markierungen und das Freihalten der Sichtbeziehungen zwischen Verkehrsteilnehmenden. Hier ist § 45 StVO zu beachten.
- Beschilderung und thematische Infopunkte steigern die Attraktivität des straßenunabhängigen Fußwegenetzes als Erholungs- und Freizeitraum. Als Vorbild für den Gesamttraum kann hier der Emscherweg herangezogen werden.

<b>Herkunft</b>	Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nahmobilität
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Bauliche Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	700.025,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## Fußverkehrsfreundliche Querungen



## D2.1 Ausbau / Umbau / Modernisierung von Querungsmöglichkeiten

Zeitraumen

### Anlass

Auf dem Gebiet der Stadt Gelsenkirchen gibt es ein dichtes Netz an Hauptverkehrsstraßen, welche aufgrund der zum Teil hohen Kfz-Verkehrsmengen und der Straßenbreite in einigen Bereichen eine hohe Trennwirkung entfalten. Querungsmöglichkeiten (wie Querungshilfen in Form von Mittelinseln oder Mittelstreifen, Fußgänger-Lichtsignalanlagen oder Fußgängerüberwege) erleichtern die Querung, jedoch weisen die vorhandenen Querungsmöglichkeiten zum Teil deutliche Mängel in der Barrierefreiheit auf. Ebenso existieren Bereiche, in denen es nur wenige oder keine Querungsmöglichkeiten gibt, obwohl ein erhöhter Querungsbedarf besteht. Durch den Ausbau und die Aufwertung von Querungsmöglichkeiten wird die Barrierewirkung von Straßen reduziert und die sichere Querung für zu Fuß Gehende ermöglicht.

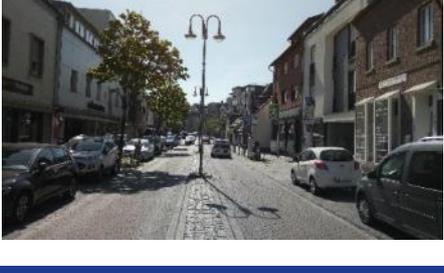
### Umsetzungsschritte

Aufbau einer Prioritätenliste für den Aus- / Umbau bzw. die Modernisierung von Querungsmöglichkeiten im Stadtgebiet.

- Räumlicher Fokus: Bereiche mit erhöhten Querungsbedarfen, wie im Nahbereich der zentralen Versorgungsbereiche und sensibler Einrichtungen (z.B. Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern, Ärzten, Seniorenwohnheime, usw.) und im Umfeld von wichtigen Fußwegeachsen. Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde insbesondere rund um die Altstadt und das Zentrum Buer sowie in den weiteren Zentren Hassel, Horst, Scholven sowie an der Horster Straße ein erhöhter Verbesserungsbedarf festgestellt, daher sind dort die Querungen prioritär aufzuwerten. Ein weiterer Schwerpunkt der Prüfung sind mehrspurige Straßen, wie die Kurt-Schumacher-Straße und die Willi-Brandt-Allee, an denen der Fußverkehr bisher kaum Querungsmöglichkeiten besitzt.
- Typische Maßnahmen zur Aufwertung bestehender Querungsmöglichkeiten:
  - barrierefreie Gestaltung durch taktile Leitelemente und akustische Elemente
  - Einrichtung vorgezogener Seitenräume, zur Stärkung der Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmenden
  - eine ausreichende Dimensionierung der Warte-/Aufstellbereiche,
  - möglichst Verkürzung der Wartezeiten an LSA-gesteuerten Querungen,
- Bei der Einrichtung neuer Querungsmöglichkeiten sind insbesondere die in untenstehender Abbildung dargestellten Möglichkeiten zu prüfen. Dabei ist auf eine möglichst direkte und gleichzeitig verkehrssichere Wegführung zu achten, da im Fußverkehr umwegige Führungen häufig nicht entsprechend angenommen werden.
- Planungsrechtliche Schritte: Klärung der Zuständigkeit / Baulast, Detailprüfung der Standorte in Hinblick auf die räumlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen, Abwägung der in Frage kommenden Optionen, ggf. Akquirierung von Fördermitteln
- Planung und Umsetzung nach aktuellen Regelwerken z.B. Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- Regelmäßige Aktualisierung und Fortführung der Prioritätenliste für den Aus- / Umbau bzw. die Modernisierung von Querungsmöglichkeiten im Stadtgebiet

Die Erarbeitung der Prioritätenliste sollte bis 2024 abgeschlossen und anschließend sukzessive umgesetzt werden. Empfohlen wird mindestens vier Querungen pro Jahr aufzuwerten bzw. neu einzurichten.

<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nahmobilität
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Organisatorische und bauliche Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	1.670.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

	Art der Querung	Beschreibung
Fußbedarfs-LSA		<p><b>Eigenschaft:</b> zeitlich getrennt von anderen Verkehrsarten</p> <p><b>Geeignet bei:</b> hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit unregelmäßiger Querungsbedarf</p> <p><b>Weitere Hinweise:</b> kurze Wartezeiten (ca. 15 Sek.) nach Bedarfsanmeldung erhöhen Attraktivität u. Beachtung der LSA und somit Verkehrssicherheit</p>
Bahnübergang		<p><b>Eigenschaft:</b> zeitlich getrennt vom Bahnverkehr, zeitgleich mit anderen Verkehrsarten, eigene Gehspur</p> <p><b>Geeignet bei:</b> an Bahnübergängen, alternativ sind Über-/ Unterführungen zu prüfen</p> <p><b>Weitere Hinweise:</b> besondere Berücksichtigung der Barrierefreiheit (Schienen als Hindernis)</p>
Fußgängerüberweg		<p><b>Eigenschaft:</b> Vorrang für zu Fuß Gehende</p> <p><b>Geeignet bei:</b> mittlerer Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit regelmäßiger, punktueller Querungsbedarf</p> <p><b>Weitere Hinweise:</b> zusätzlich zur Beschilderung kann die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr durch Fahrbahneinengungen und/oder Mittelinseln erhöht werden.</p>
Gehwegüberfahrt		<p><b>Eigenschaft:</b> Vorrang für zu Fuß Gehende</p> <p><b>Geeignet bei:</b> Querung von Einmündungen von Nebenstraßen,</p> <p><b>Weitere Hinweise:</b> trägt zur Reduzierung der Geschwindigkeit bei</p>
Mittelstreifen		<p><b>Eigenschaft:</b> ohne Vorrang für zu Fuß Gehende</p> <p><b>Geeignet bei:</b> mittlerer bis hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit; regelmäßiger, flächiger Querungsbedarf</p> <p><b>Weitere Hinweise:</b> können die Fahrbahn einengen und so zur Verkehrsberuhigung beitragen, bei entsprechender Gestaltung tragen sie zur Aufwertung des Stadtbilds bei</p>
Querungshilfe		<p><b>Eigenschaft:</b> ohne Vorrang für zu Fuß Gehende</p> <p><b>Geeignet bei:</b> mittlerer bis hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit; regelmäßiger, punktueller Querungsbedarf</p> <p><b>Weitere Hinweise:</b> großes Potential zur Aufwertung des öffentlichen Raums, siehe auch Ortseingangssituationen</p>

Fußverkehrsfreundliche Querungen



## D2.2 Optimierung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren

Zeitraumen

### Anlass

Gesamtstädtische Zäsuren – wie Autobahnen, mehrspurige Straßen (z.B. Kärntener Ring / Turfstraße in Horst sowie die Hand-Böckler-Allee in Heßler / Feldmark) sowie Schienentrassen, aber auch die Emscher und der Rhein-Herne-Kanal – zerschneiden die Stadtstruktur und können Umwege für die Verkehrsteilnehmenden mit sich bringen. Dies ist gerade für den Fußverkehr, aber auch den Radverkehr, aufgrund deren hoher Umwegeempfindlichkeit sehr nachteilig. Zwar sind in Gelsenkirchen bereits zahlreiche Unterführungen oder Brücken zur Querung der Zäsuren vorhanden, allerdings sind diese teils mit zu schmalen oder ohne Wege für zu Fuß Gehende/Radfahrende ausgestattet.

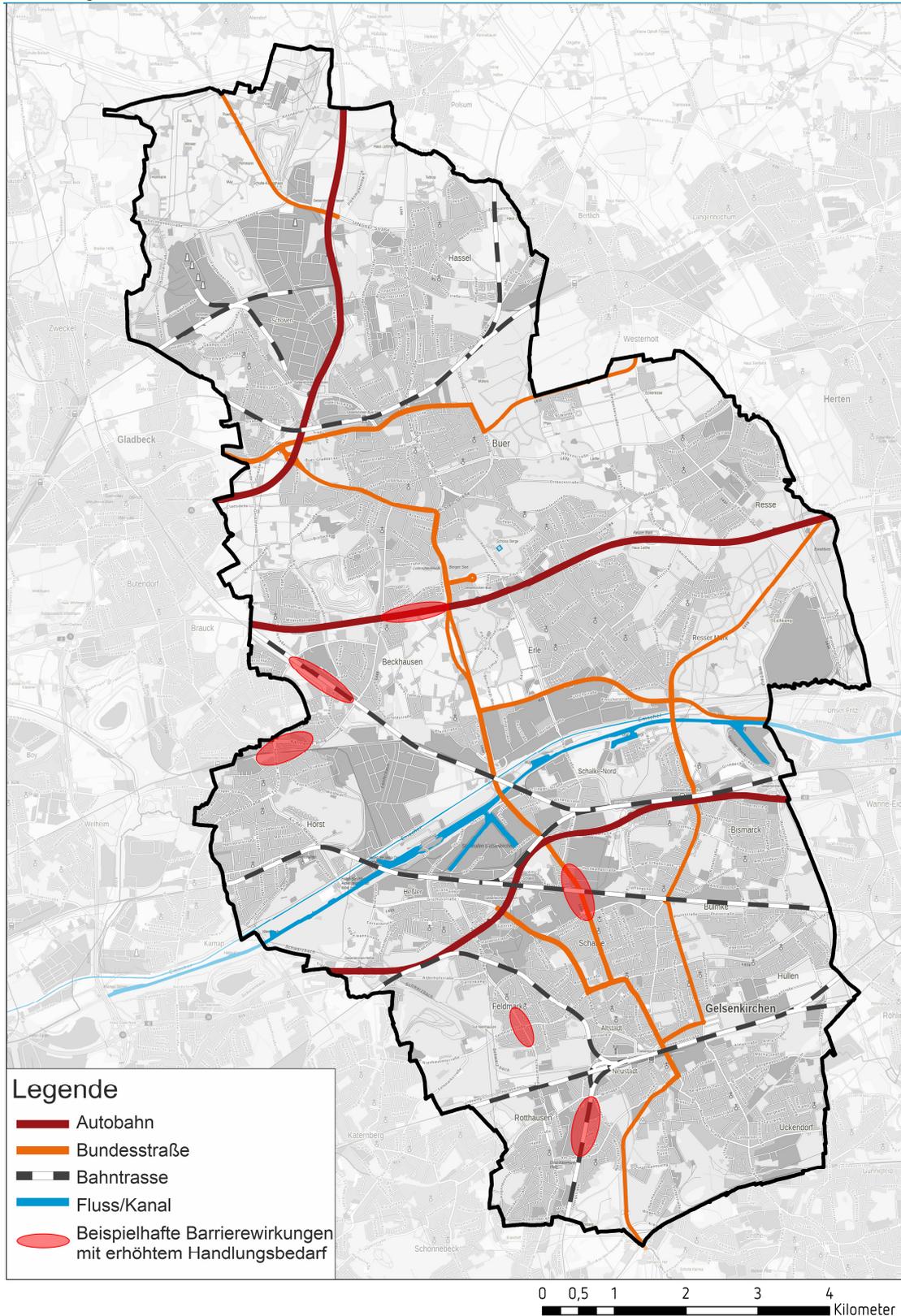
### Umsetzungsschritte

- **Identifizierung relevanter Querungen gesamtstädtischer Zäsuren:**  
Erarbeitung einer Prioritätenliste mit den für den Fuß- und Radverkehr relevanten Querungen gesamtstädtischer Zäsuren (wichtige Grundlagen sind [D1.1 Maßnahmenprogramm Fußverkehr – barrierearme, sichere und attraktive Fußwege](#), [C1.1 Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes](#) sowie untenstehende Karte mit bedeutenden Zäsuren im Stadtgebiet)
- **Bestimmung von Aufwertungsmöglichkeiten bestehender Querungen:**  
Auf Basis der Prioritätenliste sind die bestehenden Querungen auf Verbesserungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr zu untersuchen. Typische Maßnahmen sind der Ausbau der Beleuchtung, die Aufwertung der Fassaden von Unterführungen oder die Verbreiterung von Weginfrastrukturen.
- **Prüfung des Baus weiterer Querungen:**  
Entsprechen Querungsmöglichkeiten nicht mehr den aktuellen Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten und sind baulich nicht erweiterbar oder fehlen sie komplett, kommt der Neubau oder die Öffnung von Unterführungen oder Brücken für zu Fuß Gehende und Radfahrende in Frage. Als Beispiel kann hier die Diskussion um die Unterführung an der Berliner Brücke genannt werden. An plangleichen Bahnübergängen ist verstärkt der Einsatz von Über- oder Unterführungen zu untersuchen, um längere Wartezeiten zu vermeiden. Beispielhaft zu erwähnen sind die Bahnübergänge an der Uechtingstraße und der Grimbergstraße.

<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	"Organisatorische Einzelmaßnahme, Bauliche Daueraufgaben"
<b>Priorität</b>	niedrig	<b>Kostenschätzung</b>	2.220.000,00 €

CO<sub>2</sub>-  
Einspa-  
rung

Abbildung 9: Gesamtstädtische Zäsuren in Gelsenkirchen



**D3.1**

Fußverkehr &amp; öffentlicher Raum

**Maßnahmenprogramm zur Gestaltung des öffentlichen Raums von Plätzen**

Zeitraumen

**Anlass**

Öffentliche Räume, wie Plätze in den Zentren oder Wohnquartieren, sind Räume, die wesentlich zur Lebensqualität einer Stadt beitragen. Unabhängig der umliegenden Strukturen sind es immer Orte der Begegnung und Kommunikation für die Bevölkerung – und den Fußverkehr. Um diese Funktionen bestmöglich zu erfüllen, sollten die Räume möglichst attraktiv gestaltet sein, d.h. sie verfügen über sichere Wege, Sitz- und Spielgelegenheiten, schattige und sonnige Bereiche sowie eine attraktive Begrünung. Ebenso sollten sie subjektiv als sicher empfunden werden und barrierefrei zugänglich sein. In Gelsenkirchen bieten einige Plätze bereits eine gute Aufenthaltsqualität, es gibt aber auch Räume mit deutlichem Verbesserungspotenzial (insb. Hassel, Resse und Scholven).

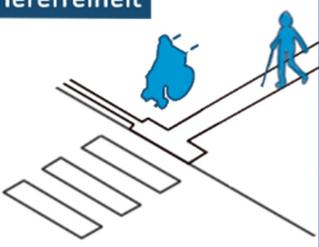
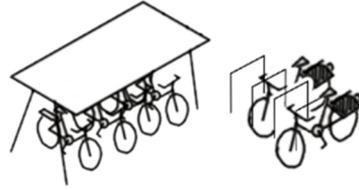
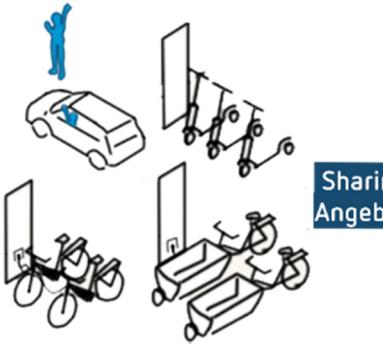
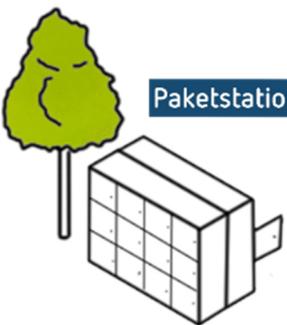
**Umsetzungsschritte**

Gerade vor dem Hintergrund der Zielsetzung „Plätze und Straßen zugunsten von Aufenthalts- und Verweilqualitäten weiterentwickeln“ werden die folgenden Schritte zur Aufwertung der Plätze und Grünräume empfohlen:

- Ermittlung von bestehenden Defiziten und Wünschen im bzw. an den öffentlichen Raum von Plätzen in Zusammenarbeit mit den Bürgerinnen und Bürger. Dazu eignen sich bspw. onlinebasierte Befragungen, aber auch Veranstaltungen vor Ort, wie Themenstände oder Begehungen mit den Anwohnenden (siehe [H3 Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen](#)).
- Prüfung der Befragungsergebnisse und Zusammenstellung eines Maßnahmenkatalogs zur übergreifenden Verwendung in Aufwertungs- und Gestaltungsprozessen. Typische Maßnahmen sind in untenstehender Abbildung dargestellt.
- Anwendung des konzeptionierten Maßnahmenkatalogs zur Gestaltung des öffentlichen Raums einzelner Plätze, Parks und Grünanlagen
- Sukzessive Um- und Neugestaltung von Plätzen zur Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität, zum Abbau von Angsträumen und zur Milderung von Hitze.

<b>Herkunft</b>	Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nahmobilität
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Organisatorische und bauliche Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	2.430.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

Abbildung 10: Mögliche Maßnahmen zur Aufwertung von Plätzen

<p><b>Barrierefreiheit</b></p>  <p>Die barrierefreie Gestaltung ermöglicht die Nutzbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen.</p>	<p><b>Sitzgelegenheiten</b></p>  <p>Vielfältige Sitzmöglichkeiten tragen zur multifunktionalen Nutzbarkeit des Raums bei.</p>	<p><b>Begrünung</b></p>  <p>Begrünung erhöht die Aufenthaltsqualität, dient der Regenwasserspeicherung und wirkt sich positiv auf das Mikroklima aus und bietet Schutz vor Hochwasser</p>
<p><b>Fahrradabstellanlagen</b></p>  <p>Gute Radabstellanlagen verbessern Ordnung und Erreichbarkeit des Platzes.</p>	<p><b>Spielelemente</b></p>  <p>Unterschiedliche Spielelemente laden verschiedene Altersgruppen zum Verweilen ein.</p>	<p><b>Erlebbares Wasser</b></p>  <p>Zugang zu Wasser steigert die Aufenthalts- und Spielqualität und kühlt den Raum ab.</p>
<p><b>Sharing Angebote</b></p>  <p>Sharing-Angebote machen alternative Verkehrsarten erlebbar und senken Nutzungsbarrieren.</p>	<p><b>Öffentliche Toiletten</b></p>  <p>Öffentlich zugängliche Toiletten erhöhen die Aufenthaltsqualität für alle Altersgruppen.</p>	<p><b>Paketstation</b></p>  <p>Eine Paketstation kann umliegende Wohnstraßen vom Lieferverkehr entlasten.</p>



## D3.2 Identifikation und Abbau von Angsträumen

Zeitraumen

### Anlass

Angsträume sind kein abschließend definierter Bereich, allgemein sind es aber Räume, in denen Menschen Angst haben, Opfer von Straftaten zu werden. Die Unüberschaubarkeit eines Bereichs/einer Relation, Vermüllung und Vandalismus, fehlende Sichtbeziehungen sowie mangelhafte oder fehlende Beleuchtung sind Merkmale, die einen „Angstraum“ ausmachen können. Als derartige Angsträume werden häufig Unterführungen, aber auch schlecht einsehbare und dunkle Straßen und Plätze, unübersichtliche Wege durch Grünanlagen oder dunkle Parkhäuser wahrgenommen, wobei diese Wahrnehmung oft stark subjektiv ist. Grundsätzlich werden die oben genannten, allgemein anerkannten Aspekte durch Dunkelheit und schwache Frequentierung der Räume noch verstärkt. Letztlich können diese Angsträume zu Barrieren werden und somit dem Zufußgehen oder Radfahren entgegenstehen.

In Gelsenkirchen werden regelmäßig Kontrollen durch die Partnerschaft Gemeinsam für Ordnung und Sicherheit mit Polizei, BOGESTRA, Bundespolizei und dem städtischen Ordnungsdienst durchgeführt. Auch Kunst- und Lichtaktionen, die die Räume bespielen, sind bereits durchgeführt worden.

### Umsetzungsschritte

Da die Wahrnehmung von Angsträumen eine stark subjektive Angelegenheit ist, ist eine onlinebasierte Plattform zur Befragung der Bevölkerung Gelsenkirchens zu realisieren:

- Bereitstellung einer interaktiven Karte, bspw. auf der städtischen Homepage oder auch als Melde-App.
- Für einen bestimmten Zeitraum (empfohlen wird ein Monat, möglichst in einer „dunklen“ Jahreszeit) kann die Bevölkerung Gelsenkirchens wahrgenommene Angsträume auf dem Stadtgebiet in diese interaktive Karte eintragen.
- Anschließend werden die Eingaben der Bevölkerung ausgewertet und priorisiert.
- Möglichst zeitnah sollten erste Maßnahmen zur Aufwertung bzw. zum Abbau von Angsträumen ergriffen werden.
- Zur Evaluation der ergriffenen Maßnahmen und zur möglichen Identifikation weiterer Angsträume wird die regelmäßige Wiederholung (ca. alle zwei Jahre) der Befragung empfohlen.

Konkrete Maßnahmen zur Aufwertung von Angsträumen sind:

- Ausbau und Verbesserung der Beleuchtung
- (Künstlerische) Aufwertung der Fassaden von Unterführungen und Brücken (z.B. Goldbergpark, Eisenbahnunterführung Bismarckstraße, Berliner Brücke)
- Hellere und freundlichere Gestaltung von Parkhäusern
- Beschilderungen, welche Stellen bei Beschädigungen kontaktiert werden können (an Orten mit häufig auftretendem Vandalismus)
- Regelmäßiger und konsequenter Grünschnitt, um die Einsehbarkeit von Wegen, gerade in Grünanlagen, zu gewährleisten
- Verstärkte Beseitigung von Müll im öffentlichen Raum sowie Vermeidung von großräumigen Müllablagen (bspw. durch häufigere Kontrollen oder auch Videoüberwachung)
- Verstärkte Rundgänge des Ordnungsamts bzw. der Polizei können das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum steigern.

Die beschriebenen Maßnahmen zielen auf eine Vermeidung bzw. Verringerung der Angst auslösenden Zustände im öffentlichen Raum ab. Sie können jedoch nicht die Ursachen der Ängste an sich beheben, dazu sind weitergehende Analysen und Maßnahmen notwendig. So werden teilweise Räume bei Anwesenheit bestimmter Personengruppen, wie Jugendlichen, Drogenabhängigen, Obdachlosen oder Angehörigen anderer Kulturen, als Angsträume wahrgenommen. Zum Abbau dieser Ängste sind über den Masterplan Mobilität hinausgehende Maßnahmen erforderlich, die auf das Aufbrechen sozialer Konstruktionen und eine verstärkte Toleranz abzielen.

<b>Herkunft</b>	Gutachter	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Organisatorische und bauliche Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	1.220.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## 6.5 Straßenraumgestaltung

Straßenräume sind Hauptbestandteile des öffentlichen Raumes und daher eminent für die Lebensqualität in einer Stadt. Die Gestaltung der Straßenräume trägt daher entscheidend zu den Qualitäten einer Stadt bei, wobei die Gestaltung je nach umgebender Bebauung und Nutzung variiert: Begrünungselemente, Sitz- und Spielmöglichkeiten, ansprechend gestaltete Fassaden sowie geringe Einflüsse durch fahrende und ruhende Kfz sind allgemein anerkannte Qualitätsmerkmale attraktiver öffentlicher Räume – die sich in unterschiedlicher Intensität auf zentralen Plätzen und Hauptstraßen, aber auch in den Wohnstraßen einer Stadt wiederfinden. Aus einer hohen Aufenthaltsqualität und Attraktivität der öffentlichen Räume können letztlich Standortvorteile für Handel, Gastronomie, Dienstleistung und Tourismus, aber auch Wohnen entstehen.

Neben diesen Einflüssen auf öffentliches Leben, Wirtschaftskraft und Image einer Stadt stellen Straßenräume immer auch Verkehrswege dar und ermöglichen die Mobilität von Menschen und Gütern in der Stadt. Daher müssen sie den unterschiedlichen Ansprüchen, die die Verkehrsarten an den Straßenraum stellen, gerecht werden.

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit sind dabei selten alle Ansprüche erfüllbar. Stattdessen ist eine Abwägung der unterschiedlichen Belange notwendig. Dabei stellt die Verkehrssicherheit einen sehr wichtigen Belang dar: gut einsehbare Straßenräume ermöglichen gute Sichtbeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und tragen so zur Vermeidung von Unfällen bei. Verkehrssichere öffentliche (Straßen-)Räume tragen letztlich wiederum zu einer steigenden Attraktivität der Stadt und der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) bei.

Vor diesem Hintergrund orientieren sich die Maßnahmen(-felder) dieses Handlungsfeldes an allgemein anerkannten Prämissen der Straßenraumgestaltung:

- Leitbild der städtebaulichen Bemessung (nach FGSV 2009): Demnach sind innerörtliche Straßenräume vom Rand aus zu planen mit dem Ziel, ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die befahrbaren Flächen (d.h. insbesondere die Fahrbahn) zu erzielen. Das heißt, dass zunächst die Ansprüche der Seitenraumverkehre (zu Fuß Gehende, ggf. auch Radfahrende) sowie weitere Seitenraumaktivitäten (bspw. Kinderspiel, Gastronomie, Begrünung) zu berücksichtigen sind.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die folgenden zentralen Handlungserfordernisse in Gelsenkirchen ermittelt:

- Straßenraumgestaltung meist stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet
- Teilweise überdimensioniertes Parkplatzangebot, schränkt Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität ein
- Verbesserungswürdige Aufenthaltsqualitäten in den Zentren

Die Zieldimensionen *Ein starker, vernetzter Umweltverbund für die Mobilitätswende, Mobilität als Teil einer sozialen & gesunden Stadt* und *Lebendige Quartiere mit hohen Aufenthaltsqualitäten* sind besonders wichtige Rahmenbedingungen für die Maßnahmenfelder im Handlungsfeld Straßenraumgestaltung. Dabei sind die folgenden Unterziele besonders relevant:

- Schaffung eines hochwertigen, feinmaschigen Alltags- und Freizeitwegenetzes für den Fuß- und Radverkehr, welches alle relevanten Ziele in der Stadt verbindet

- Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und barrierefreie Zugänglichkeit zu allen Mobilitätsangeboten für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen
- Stärkung von gesundheitsfördernden Mobilitätsformen im Alltags- und Freizeitverkehr (z.B. Rad- und Fußverkehr)
- Neustrukturierung und -verteilung von Straßenräumen zugunsten des Umweltverbundes
- Verkehrsberuhigung und -entlastung des öffentlichen Raumes insbesondere in den Stadt(-teil)zentren und den durch Wohnnutzung geprägten Quartieren
- Plätze und Straßen zugunsten von Aufenthalts- und Verweilqualitäten weiterentwickeln
- Klimaresilienz als Teil der Verkehrsplanung mitberücksichtigen: z.B. Anteil an Gehölzen/ Straßenbäumen erhöhen, klimafreundliche Gestaltung von Beeten, intelligentes Regenwassermanagement, Baumrigolen oder auch heller Asphalt
- Anteil an Grünflächen erhöhen

Relevante Zielindikatoren für das Handlungsfeld sind:

- Anteil Flächen für Nahmobilität bei Umbau- und Erneuerungsprojekten

In folgender Tabelle sind die Maßnahmenfelder des Handlungsfelds dargestellt:

Maßnahmentitel	Priorität
<b>E1. Integrierte Entwicklung des Straßenraums</b>	<b>Oberpunkt</b>
E1.1 Integrierte Netzkarte zur Verdeutlichung der Ansprüche an den Raum	
E1.2 Umgestaltung mehrstreifiger Hauptverkehrsstraßen	
E1.3 Aufwertung und integrierte Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen	
E1.4 Maßnahmenprogramm Stadtteileinfahrten	
E1.5 Aufwertung von Wohnstraßen	
<b>E2. Integrierte und verkehrssichere Weiterentwicklung von Knotenpunkten</b>	<b>Oberpunkt</b>
E2.1 Integrierte Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen	
E2.2 Umgestaltung von Knotenpunkten in Wohnquartieren	
<b>E3. Integrierte Entwicklung zentraler Räume und Quartiere</b>	<b>Oberpunkt</b>
E3.1 Verkehrliche Konzeptionierung für attraktive und lebenswerte Zentren	
E3.2 Erarbeitung von Nahmobilitätskonzepten	

## Integrierte Entwicklung des Straßenraums



## E1.1 Integrierte Netzkarte zur Verdeutlichung der Ansprüche an den Raum

Zeitraumen

### Anlass

Bei der Umgestaltung von Straßenzügen, bspw. bei Einrichtung eines Radfahrstreifens, ergeben sich in Gelsenkirchen immer wieder die folgenden Fragestellungen: Welche verkehrliche Bedeutung hat der Straßenzug für die einzelnen Verkehrsarten? Welche Flächenbedarfe gehen mit den Ansprüchen einher? Welche Flächenbedarfe und weiteren Ansprüche ergeben sich aus den umliegenden Nutzungen? Und letztlich, wie sollen Straßen- und öffentlicher Raum gestaltet werden?

Zur Beantwortung dieser Fragen liefern einschlägige Regelwerke (wie die ERA oder die RASSt06) bereits wichtige Antworten in Form von Regelmaßen, allerdings lassen sich diese oftmals aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeiten (gerade in dicht bebauten Quartieren und Zentren Gelsenkirchens) nicht einhalten und es treten Zielkonflikte auf, die durch Abwägung der verschiedenen Belange gelöst werden müssen. Weitere Herausforderungen sind unterschiedliche Eigentümer (Privateigentümer, Landschaftsverbände, Wasser- und Schifffahrtsamt etc.) oder straßenrechtliche Widmungen. Eine auf gesamtstädtischer Ebene abgestimmte Grundlage für die Abwägung und Lösung dieser Zielkonflikte zu entwickeln, ist Ziel dieser Maßnahme.

### Umsetzungsschritte

- **Zusammenstellung der Belange der Verkehrsarten je Straßenabschnitt:**  
Auf Basis der unten aufgeführten verkehrsartenspezifischen Ansprüche ist eine integrierte Netzkarte zu erstellen. Im Ergebnis besteht eine Zusammenstellung der Ansprüche je Verkehrsart an die einzelnen Straßenräume, die so bei anstehenden Umbauarbeiten als Abwägungsgrundlage herangezogen werden kann.
  - Radverkehr: Radschnellverbindungen, Radhauptverbindung und Radverbindung
  - Fußverkehr: entsprechend des Fußverkehrskonzept aus Maßnahme [D1.1 Maßnahmenprogramm Fußverkehr – barrierearme, sichere und attraktive Fußwege](#) bspw. Komfort-, Haupt-, Neben- und Freizeitbereiche
  - ÖPNV: Straßenbahn, Schnellbusse, Busse (ggf. ergänzend Gefäße / Stunde oder Passagiere/ Stunde)
  - Kfz-Verkehr: Schnell-Langsam-Netz, Lkw-Führungsnetz
- **Erarbeitung von Raumkategorien:**  
Neben den verkehrlichen Ansprüchen sind auch die Nutzungsansprüche der jeweiligen Umgebung relevant bei der Abwägung für die Umgestaltungen. Daher wird empfohlen die verschiedenen Nutzungsräume Gelsenkirchens auf gesamtstädtischer Ebene darzustellen und erste Ansprüche und Zielstellungen (unter besonderer Berücksichtigung des räumlichen Strukturkonzepts von 2018) für die verschiedenen Räume zu definieren.
- **Nutzung eines Abwägungsleitfadens:**  
Zur Abwägung der verkehrlichen und sonstigen Belange ist ein Abwägungsleitfaden auf Basis der in der Abbildung dargestellten Elemente zu erstellen und zu nutzen.

<b>Herkunft</b>	Gutachter	<b>Mögliche Förderung</b>	
-----------------	-----------	---------------------------	--

<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Einzelmaßnahme
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	30.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

### Ansprüche an den Raum

- Der Fußverkehr hat grundsätzlich einen Anspruch von 2,50 Meter beidseitigem Fußweg innerhalb bebauter Gebiete. In Bereichen verstärkter Fußverkehrsfrequenz oder verstärktem Anspruch von Personengruppen mit mehr Raumbedarf (Mobilitätseingeschränkte, Kinderwagen ...) kann sich dieser Anspruch deutlich erhöhen. Insbesondere in Zentren und im Umfeld von Einrichtungen mit hohem Quell-/Zielbezug und ggf. verstärkter Frequenz durch Personengruppen mit erhöhtem Platzanspruch ist dies der Fall (Hauptgeschäftsstraße: 4,5 Meter). Gleichzeitig bestehen seitens des Fußverkehrs auch Ansprüche an die Aufenthaltsqualität und -funktion. So sind regelmäßige Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten an Fußwegeachsen entscheidend für deren Qualität.
- Die Anforderungen des ÖPNV liegen im Bereich des Straßenraums (fließender ÖPNV) als auch im Seitenraum (Bushaltestellen). Entsprechende Straßenraumbreiten und Warteflächen im Seitenraum sind auf ÖPNV-Achsen in der Planung zu berücksichtigen. So sollten für einen Begegnungsverkehr mit Linienbussen Breiten von mind. 6,50 m im Straßenraum erreicht werden. Bei eingeschränkten Handlungsspielräumen ist ein Mindestmaß von 6 m vorgegeben. Bei besonderen beengten Verhältnissen ist mindestens darauf zu achten, dass entsprechende Ausweichmöglichkeiten (z.B. wechselnde Parkstände) gegeben sein müssen.
- Für den Radverkehr ist eine verkehrssichere Führung nach FGSV-Richtlinien (siehe Maßnahme Radverkehrsnetz) umzusetzen. Die Wahl der Führungsform sollte sich dabei insbesondere an der Bedeutung der Straße für den Radverkehr orientieren. Handelt es sich um eine Radhauptverbindung, ist die komfortabelste und qualitativ hochwertigste Führungsform zu wählen, die sich vor dem Hintergrund der Kernansprüche des Fuß- und ÖV-Verkehrs realisieren lässt.
- Den nötigen, motorisierten Verkehr gilt es ausreichend zu berücksichtigen. Dies betrifft z. B. Kurvenradien und Fahrbahnbreiten für Feuerwehrfahrzeuge. Die MIV-Verkehre sind prioritär über das Vorbehaltsnetz (am besten über das Schnellnetz des MIV) abzuwickeln. Hier sind Straßenraumbreiten zu schaffen, die eine verträgliche Abwicklung des MIV gewährleisten.
- Weitere verkehrsbezogene Ansprüche wie Kfz- oder Fahrradparken sind nur dort zu realisieren, wo die Ansprüche des Fuß-/Rad-/ÖV-Verkehrs nicht beeinträchtigt werden (z.B. insb. benötigte Breiten für den fließenden ÖPNV und Radverkehr, Gehwegbreiten und Haltestellenflächen) .
- Die Ansprüche aus den Umfeldnutzungen (wie Gastronomie, Einzelhandel oder Wohnen) sind ebenfalls zu berücksichtigen. Dabei sollte gerade in den Zentren die Aufenthalts- und Repräsentationsfunktion im Vordergrund der Gestaltung des öffentlichen Raums und damit auch der Straße stehen. Das kann beispielsweise bedeuten, die Flächen für den Fußverkehr und zum Verweilen in Straßen mit einem hohen Gastronomiebesatz oder in Geschäftsstraßen zulasten der Stellplätze im Straßenraum großzügiger zu definieren und damit die Aufenthaltsqualitäten dort zu erhöhen.

### Empfehlungen zur Abwägung

- Während die Mindestbreiten des Fußverkehrs und des ÖV – hier sind im Zweifel, falls möglich, Linienanpassungen mit in die Abwägung einzubeziehen – eingehalten werden sollten, sind durch die verschiedenen Führungsformen im Radverkehr und den verschiedenen Gestaltungsmöglichkeiten im motorisierten Individualverkehr Abwägungsprozesse in der Straßenraumgestaltung zwischen MIV/Rad nötig. Die Priorisierung der Verkehrsmittel sollte daher anhand der in Handlungsfeld Radverkehr und Kfz-Verkehr & Wirtschaftsverkehr aufgestellten Netzkonzeptionen erfolgen. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine mögliche Abwägung dieser Ansprüche.

	Gesamtstädtische Verbindungsstraßen	Sonstige Verbindungsstraßen	Weiteres Straßennetz
Radschnellverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Straßenraumbreiten, die die bestehenden MIV-Verkehrsmengen verträglich abwickeln können</li> <li>➤ Realisierung Standard Radschnellverbindung; falls keine adäquate Führungsform möglich: hochwertige Alternativroute mit direkter Routenführung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Realisierung Standard Radschnellverbindung</li> <li>➤ Falls nötig: Einschränkung des Kfz-Verkehrs durch Reduzierung der Kfz-Fahrbahnbreiten auf mögliches Minimum gem. RASt oder verkehrsordnende Maßnahmen (Tempo 30 etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Fahrradstraßen (siehe Steckbrief C 1.5 Fahrradstraßen)</li> </ul>
Radhauptverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Straßenraum, der die bestehenden MIV-Verkehrsmengen verträglich abwickeln kann</li> <li>➤ Prüfung der Integration des Radverkehrs mit ausreichender Führungsform; falls keine adäquate Führungsform möglich: alternative Routenführung im Radverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Herstellung von erforderlichen Mindestbreiten für Kfz und Rad (Führungsform einer Radhauptroute)</li> <li>➤ Falls nicht realisierbar: Abwägung unter Einbeziehung der Möglichkeit von verkehrsordnende Maßnahmen oder möglichen Alternativrouten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Fahrradstraßen (siehe Steckbrief C 1.5 Fahrradstraßen)</li> <li>➤ ggf. Mischverkehrsführung mit Fahrradpiktogrammreihe bei geringem Konfliktpotenzial</li> </ul>
Radrouten	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Führungsform des MIV, welche die bestehenden Verkehrsmengen verträglich abwickeln kann</li> <li>➤ Prüfung der Integration des Radverkehrs mit ausreichender Führungsform; falls keine adäquate Führungsform möglich alternative Routenführung im Radverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erhaltung der Funktion der Straße als Verbindungsstraße (verträgliche Abwicklung der Verkehrsmengen)</li> <li>➤ Prüfung der Integration des Radverkehrs mit ausreichender Führungsform, ggf. alternative Routenführung im Radverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mischverkehrsführung mit Fahrradpiktogrammreihe</li> </ul>

# Integrierte Entwicklung des Straßenraums

## E1.2 Umgestaltung mehrstreifiger Hauptverkehrsstraßen



Zeitraumen

### Anlass

Im Gelsenkirchener Straßennetz befinden sich einige Straßen die mehrspurig ausgebaut sind. Diese bieten zwar für den Pkw- und Wirtschaftsverkehr einen hohen Fahrtkomfort und gewährleisten eine gute Erreichbarkeit, stellen aber andererseits häufig Barrieren für den Fuß- und Radverkehr dar, schmälern durch ihre stark auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichteten Gestaltung die Aufenthaltsqualität und tragen als versiegelte Flächen zur Aufheizung des unmittelbaren Umfelds bei.

Vor dem Hintergrund der Förderung des Umweltverbunds und der Klimaanpassung sind daher mehrspurige Straßenzüge auf Umgestaltungspotentiale zu untersuchen und dahingehend umzugestalten. Dabei sind die Belange der einzelnen Verkehrsträger miteinander abzuwägen. So kann eine Reduzierung von Fahrstreifen ggf. auch Einfluss auf Umlaufzeiten und Betriebsabläufe im ÖPNV haben.

### Umsetzungsschritte

Die in nachfolgender Abbildung dargestellten mehrstreifigen Straßenzüge sind vor dem Hintergrund der Kfz-Belastung und der Bedeutung im Kfz-Perspektivnetz überdimensioniert. Diese Straßen und mögliche Parallelachsen sollten hinsichtlich ihrer Funktion für das Netz geprüft werden. Unterausgelastete Straßen weisen auf ein Umgestaltungspotenzial entweder an der Straße oder im Umfeld der Straße hin und eröffnen somit Potenziale Nahmobilitäts-, Aufenthalts- oder ÖPNV-Qualitäten zu gewinnen ohne den fließenden Verkehr deutlich einzuschränken. Zunächst sollten die identifizierten Abschnitte in einem Netzzusammenhang analysiert werden. Dabei soll auch geklärt werden, welche Bedeutung der Straßenabschnitts für andere Verkehrsarten hat: bestehen bspw. Notwendigkeiten den Radverkehr oder den Busverkehr durch Radfahrstreifen oder Busspuren zu stärken? (siehe auch 1.1 Integrierte Netzkarte) Auch die Ansprüche aus der Umgebung sind miteinzubeziehen: Bestehen bspw. Möglichkeiten vermehrt Räume für die Außengastronomie, Radabstellanlagen oder Aufenthaltsbereiche bereitzustellen? Sind keine gesteigerten verkehrlichen oder nutzungsbezogenen Ansprüche vorhanden, sollten die Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas und Verbesserung der Abflusswerte durchgeführt werden.

#### Hinweis zur Methodik und Auswahl der zu untersuchenden mehrstreifigen Straßen:

Kfz Spitzenstunde	ÖPNV-Nutzung	Fahrspur je Richtung	Mindestbreite	Führung Radverkehr (SV nicht berücksichtigt)	Führung ÖPNV
<400	keine Hauptverkehrsstraße				
400 - 800 Kfz	ohne ÖPNV	1	≥ 6,50 m	Radfahrstreifen, Radweg	-
400 - 800 Kfz	Linienbus	1	≥ 6,50 m	Radfahrstreifen, Radweg	Mischverkehr (MV)
400 - 800 Kfz	Straßenbahn	1	≥ 6,50 m	Radfahrstreifen, Radweg	MV, eigenständig
800 - 1.600 Kfz	ohne ÖPNV	1	≥ 6,50 m	Radfahrstreifen, Radweg	-
800 - 1.600 Kfz	Linienbus	1 bis 2	≥ 6,50 m	Radfahrstreifen, Radweg	Mischverkehr (MV)
800 - 1.600 Kfz	Straßenbahn	1 bis 2	≥ 6,50 m	Radfahrstreifen, Radweg	eigenständig
> 1.600 Kfz	ohne ÖPNV	2	≥ 13,00 m	Radfahrstreifen, Radweg	-
> 1.600 Kfz	Linienbus	2	≥ 13,00 m	Radfahrstreifen, Radweg	MV, eigenständig

> 1.600 Kfz	Straßenbahn	2	>= 13,00 m	Radfahrstreifen, <b>Radweg</b>	eigenständig
-------------	-------------	---	------------	--------------------------------	--------------

Gemäß der RASt sind mehrstreifige Straßen für den MIV-Verkehr ab einer Verkehrsstärke von ca. 1.600 Kfz/h sinnvoll, daher wurden die mehrstreifigen Straßen Gelsenkirchens auf ihre Kfz-Verkehrsstärken untersucht: Unterschreiten die Straßen diesen Wert wurden sie als potentiell überdimensioniert (auf Basis der aktuellen Belastungen) klassifiziert. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass dies hinsichtlich der Netzperspektive eine Status Quo – Darstellung ist. So können auch derzeit unterausgelastete Straßen zukünftig stärker belastet werden in dem andere Straßenräume reduziert werden (z.B. Buerscher Ring statt De-La Chevallerie Straße)

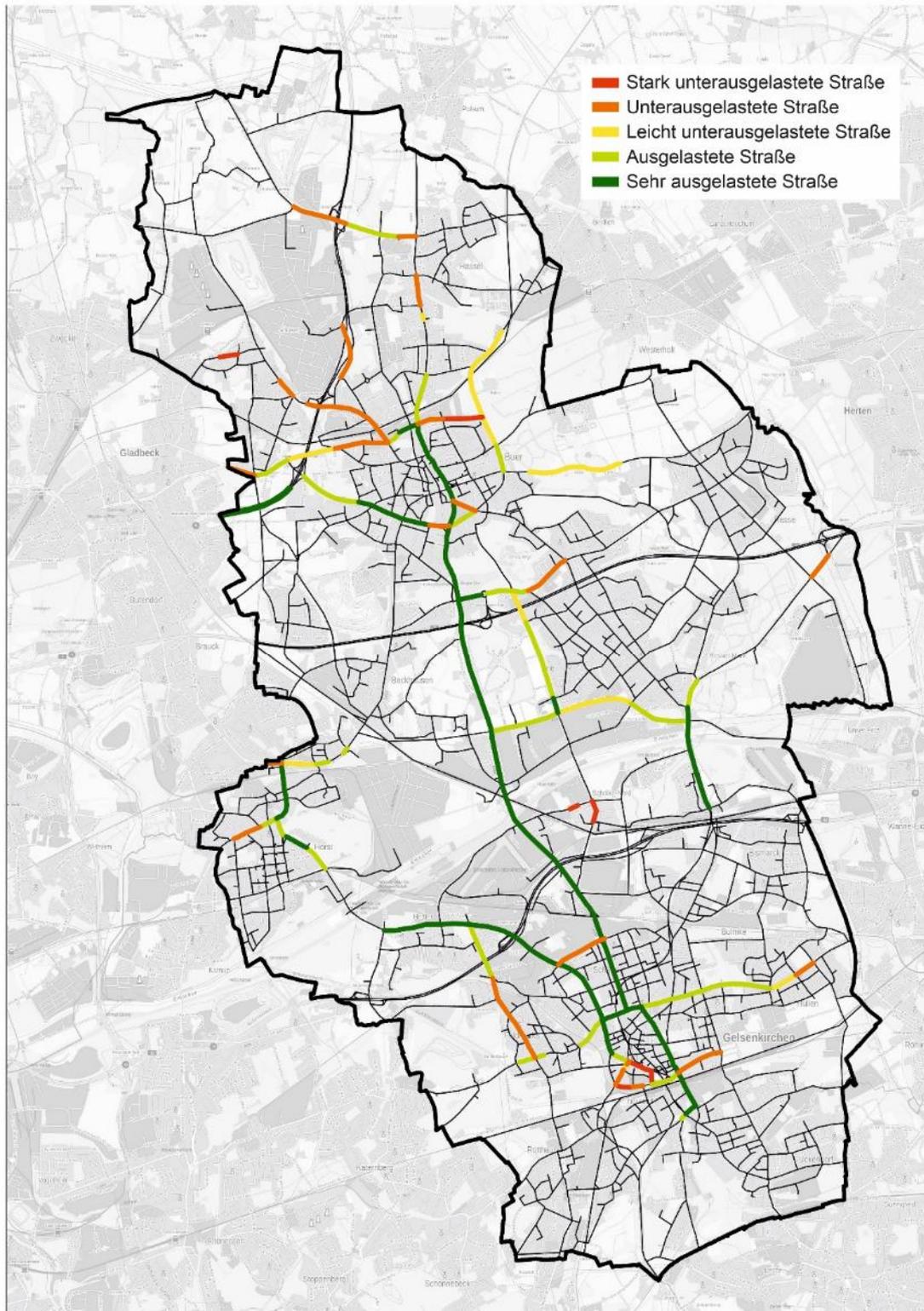
Nach Abgleich der potentiell überdimensionierten Straßen mit ihrer Funktion im Kfz-Perspektivnetz wurden die folgenden Kategorisierungen vorgenommen:

- Stark unterausgelastete Straße
- Unterausgelastete Straße
- Leicht unterausgelastete Straße
- Ausgelastete Straße
- Sehr ausgelastete Straße

Aus dieser Methodik ergeben sich verschiedene Straßenräume, die zurückgebaut oder in deren Umfeld Straßen mit ähnlichen Quell-/Zielbeziehungen zurückgebaut werden können bzw. für andere Verkehrsmittel attraktiviert werden können.

<b>Herkunft</b>		<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nahmobilität
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	bauliche Einzelmaßnahmen
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	16.500.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

Abbildung 11: Derzeitige Auslastung mehrstreifiger Straßen



Straße	Von	Nach
Nordring	Ostring	Vinckestraße
Feldhauser/Dorstener Str.	Bülsestraße	Nordring
Ostring/Marlerstraße	Stadtgrenze	Westerholter Straße
Gewerkenstraße	Schalcker Markt	Grothusstraße
Hans-Böckler-Allee	Wilhelminenstraße	Feldmarkstraße

Husemannstraße	Rotthäuser Straße	Hiberniastraße
Hiberniastraße	Rotthäuser Straße	Husemannstraße
Wildenbruchstraße	Hohenzollernstraße	Wickingstraße
Florastraße	Hüller Straße	Plauener Straße
Willy-Brandt-Allee	Adenauerallee	Emscherstraße
Emil-Zimmermann-Allee	Heistraße	Cranger Str.
Schmalhorststraße	Stadtgrenze	Deusenstraße
Horster Straße/Wiesmann- straße/Käntener Ring	Stadtgrenze	Turfstraße

Integrierte Entwicklung des Straßenraums



# E1.3 Aufwertung und integrierte Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen

Zeitraumen

## Anlass

Aktuell sind die Haupt- und Stadtteilstraßen in Gelsenkirchen stark auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs ausgerichtet, dies spiegelt sich insbesondere in großzügigen Fahrbahnbreiten und zahlreichen Parkmöglichkeiten im Seitenraum wider. Für die weiteren Verkehrsteilnehmenden verbleibt nur wenig Raum (insb. zu schmale Fuß- und Radwege) und zusätzlich entwickeln die Straßenzüge eine Barrierewirkung in den Stadtteilen. Die Wohnumfeldqualität vieler Straßenräume ist gering (geringe Aufenthaltsqualitäten, teilweise Emissionsbelastungen). Daher sollen insbesondere Hauptverkehrsachsen identifiziert werden, die a) einen hohen Handlungsbedarf haben und b) auch ein Umgestaltungspotenzial bieten.

## Umsetzungsschritte

Im Rahmen des Masterplans können anhand von Straßenquerschnitten Umgestaltungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Folgende Straßen zur Ausarbeitung von Umgestaltungsoptionen werden vorgeschlagen:

- Buer: De-La-Chevalerie-Straße,
- Altstadt: Husemannstraße, Florastraße / Kennedyplatz, Ringstraße
- Kurt-Schumacher-Straße (Süd)
- Kurt-Schumacher-Straße (Schalke-Nord)
- Ortsdurchfahrt Erle
- Ortsdurchfahrt Resse

<b>Herkunft</b>		<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nahmobilität
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	bauliche Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	8.250.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## Integrierte Entwicklung des Straßenraums



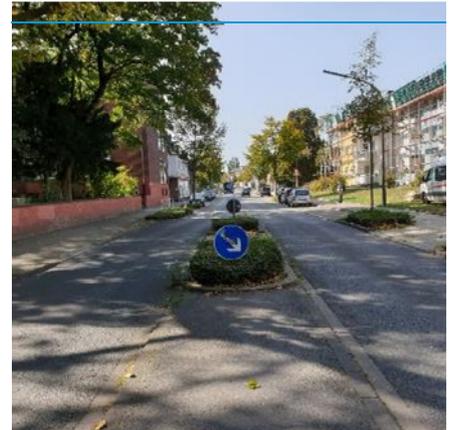
## E1.4 Maßnahmenprogramm Stadtteileinfahrten

Zeitraumen

### Anlass

Orts- bzw. Stadtteileinfahrten tragen über ihre Gestaltung maßgeblich dazu bei, wie sich Verkehrsteilnehmende innerorts verhalten. Wichtig ist daher bereits an der Einfahrt in ein innerörtliches Gebiet durch bauliche und gestalterische Maßnahmen dem Verkehrsteilnehmenden entsprechende Signale zu senden. Dies gilt insbesondere dann, wenn es sich um Strecken des Langsam-Netzes handelt. In Gelsenkirchen finden sich bereits an einigen Stellen solche baulichen Maßnahmen, insbesondere Fahrbahnverengungen aber auch Fahrbahnteiler, so z.B. an mehreren Zugangsstraßen in Heßler. Oftmals befinden sich diese jedoch erst vor den Kerngebieten der Stadtteile und nicht bereits in den Eingangsbereichen. An vielen Hauptverkehrsachsen suggerieren die breiten Straßenräume an den Ortseingängen und meist auch in den Durchfahrten, dass hohe Geschwindigkeiten gefahren können. Hier sind insbesondere die perspektivischen Straßen des Langsam-Netzes an den Eingängen umzugestalten. Dies betrifft z.B. die Stadteildurchfahrten in Heßler, Hassel, Erle, Buer oder in der Altstadt.

Abbildung 12: Geschwindigkeitsreduzierender Fahrbahnteiler in Heßler



Um die Akzeptanz und den Wiedererkennungswert zu erhöhen, bietet es sich an, eine Gestaltung mit hohem Wiedererkennungswert zu wählen. Sinnvoll ist hierbei ein einheitliches Design zu wählen. Dies könnten beispielsweise bestimmte Bäume und/oder Pflanzen oder auch Markierung/Schilder/Stelen mit ortstypischen grafischen Elementen sein. Ortsstiftende und ortsteiltypische Elemente individualisieren den Stadtteil. Für Gelsenkirchen könnten dies Themen sein wie Stahl und Kohle (Industrie), Fußball, Wasser, Architektur.

### Umsetzungsschritte

Zu empfehlen ist hier ein Maßnahmenprogramm mit dem Ziel, jedes Jahr mehrere Stadtteileinfahrten nach einer vorher aufgestellten Prioritätenliste umzubauen. Die Prioritätenliste sollte sich insbesondere an Verkehrssicherheitsaspekten orientieren. Hier zu nennen sind Unfallzahlen und Geschwindigkeitsübertretungen als Indikatoren. Um die Akzeptanz und ein einheitliches Design zu testen, kann die Maßnahmen zunächst in einem Ortsteil als Pilotprojekt mit breit angelegtem Beteiligungsprozess getestet und dann – je nach Erfahrungen – auf die anderen Ortsteile ausgeweitet werden.

<b>Herkunft</b>	Gutachterbüro, Arbeitskreis, Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Bauliche Einzelmaßnahmen
<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	3.000.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## E1.5 Aufwertung von Wohnstraßen



Zeitraumen

### Anlass

Die Gestaltung von Wohnstraßen beeinflusst das Mobilitätsverhalten und insbesondere die Verkehrsmittelwahl der Bewohnerschaft. Zumeist steht das eigene Kfz vor der Haustür und kann häufig – aufgrund einer autoorientierten Straßenraumgestaltung – direkt und ohne größere Umwege zum Zielort genutzt werden. Demgegenüber sind die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr häufig deutlich ungünstiger (insbesondere schmale Wegeinfrastruktur, unattraktive oder fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder). Eine nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Wohnquartieren verbessert die Bedingungen des Fuß- und Radverkehrs und verbessert die Aufenthaltsqualität und Sicherheit von Wohnstraßen, insbesondere auch für Kinderspiel.

### Umsetzungsschritte

#### Empfehlungen für neue Wohnstraße

Bei Neubaugebieten ist für Wohnstraßen ein verkehrsberuhigter und nahmobilitätsfreundlicher Ausbau obligatorisch. In der Regel ist ein niveaugleicher Ausbau für verkehrsberuhigte Bereiche (Mischprinzip), teils auch für Tempo-30-Zonen, sinnvoll. Hierbei sind Spielbereiche für Kinder sowie Sitzgelegenheiten und eine Begrünung zu integrieren. Je nach Größe des Wohnquartiers ist auf eine möglichst direkte und attraktive Wegeführung für den Fuß- und Radverkehr sowie eine gute Erschließung mit dem ÖPNV zu achten. Eigenständige Führungen des Fuß- und Radverkehrs bieten dabei aufgrund relativ geringer Raumanprüche besonderes Potenzial im Sinne des Paradigmas der „Stadt der kurzen Wege“, aber auch in Hinblick auf Verkehrssicherheit und Nahmobilitätsförderung. Grundsätzlich sind bei der Gestaltung von Wohnquartieren Ansätze des autoreduzierten Wohnens zu bevorzugen (siehe [H7 Mobilitätsmanagement in Quartieren](#)):

- Quartiersgaragen zur Bündelung von Parkraum und Kfz-Verkehren,
- Autofreie öffentliche Räume, die durch Quartiersgaragen ermöglicht werden,
- Mobilitätsberatungen, insbesondere um Neubürger anzusprechen,
- Carsharing-Angebote können den Kfz-Besitz reduzieren,
- Verkehrsführungen, die das Fahren mit geringer Geschwindigkeit unterstützen
- Komfortable und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen und privaten Raum.

#### Empfehlungen für bestehende Wohnstraßen

Für bestehende Wohnstraßen ist ein nahezu vollständiger Umbau aufgrund der hohen Investitionskosten schwierig umzusetzen und für einige Stadtbereiche mit ihrem städtebaulich gewachsenen Erscheinungsbild auch nicht immer wünschenswert. Es bieten sich punktuelle Maßnahmen wie Versätze, Einengungen, Gehwegnasen etc. an.

Ein weitergehender Ansatz zur Herstellung verkehrsberuhigter Bereiche ist auf Basis eines flexibel an die jeweiligen Rahmenbedingungen angepassten Instrumentariums zu empfehlen. Beispiele sind das Prinzip der „Begegnungszonen“ sowie das „Freiburger Modell“ (siehe unten). Diese Gestaltungsformen sind zwar nach der VwV-StVO nicht die Regel und noch Ausnahmefälle, gewinnen aber sowohl im Aus- als auch Inland an Bedeutung. Gleichzeitig ist in Quartieren auch die Einrichtung von größeren zusammenhängenden Bereichen unter dem Aspekt des Lärmschutzes über ruhige Gebiete nachzudenken. Ausgehend

von den Ansätzen der „Superblocks“ in Barcelona werden auch in Deutschland Städte aktiv, Quartiere zu identifizieren, die sich eignen, den Verkehr aus den Wohnstraßen weitestgehend herauszunehmen, um attraktiv, ruhige und Quartiere zu entwickeln.

Für Gelsenkirchen ist die Entwicklung eines Gestaltungsleitfaden für die nachträgliche Verkehrsberuhigung in bestehenden Wohnstraßen zu empfehlen, der flexible Instrumente beinhaltet. Wie in Freiburg und anderen Städten ist es sinnvoll, die Anlieger zur Mitwirkung im Planungsprozess zu motivieren und ihnen Möglichkeiten zur Handlungsinitiative zu geben. Dies fördert die Akzeptanz der Maßnahmen.

<b>Herkunft</b>	Gutachterbüro, Arbeitskreis	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nahmobilität
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Bauliche Einzelmaßnahmen
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	2.400.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

Abbildung 13: Möglichkeiten der Aufwertung von Wohnquartieren

#### Freiburger Modell

Neben dem niveaugleichen Ausbau von verkehrsberuhigten Bereichen in Neubaugebieten hat die Stadt Freiburg für bestehende Straßen ein flexibles und kosten-günstiges Instrumentarium entwickelt und setzt hierbei auf einfache bauliche Maßnahmen oder Markierungen:

- Kennzeichnung der Eingangsbereiche durch Querstreifen und Einengungen
- Piktogramme
- Versetztes Parken und Einengungen
- Schaffung von Spiel- und Aufenthaltsbereichen (teils durch Neuordnung und/oder Wegfall von Kfz-Parkständen)

Die Umgestaltung der Straßen erfolgt auf Wunsch der Bürger, die anhand einer Unterschriftenliste ihr Interesse signalisieren. Daraufhin prüft die Verwaltung eine Umsetzung und zeigt eine Umgestaltungsmöglichkeit auf. Siehe hierzu auch: <https://www.freiburg.de/pb/,Lde/231709.htm>

## Integrierte und verkehrssichere Gestaltung von Knotenpunkten



## E2.1

## Integrierte Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen

Zeitraumen

## Anlass

Im Straßennetz von Gelsenkirchen kommt es teilweise (vor allem in den Berufsverkehrsspitzen) zu Leistungsfähigkeitsdefiziten, von denen auch der Linienbusverkehr betroffen ist. Es sollten Maßnahmen erwogen werden, den Verkehrsfluss zu erhöhen – insbesondere auch zur Beschleunigung des ÖPNV. Allerdings sind diese Maßnahmen stets mit den Ansprüchen des Fuß- und Radverkehrs (z. B. Querungsbedarfe, Bedarf möglichst direkter Abbiegevorgänge) abzuwägen.

## Umsetzungsschritte

Zur integrierten Gestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen unter Berücksichtigung der in untenstehender Tabelle dargestellten Grundsätze der Knotenpunktgestaltung sind die folgenden Schritte durchzuführen:

- Identifizierung und sukzessiver Umbau von Knotenpunkten zur Umsetzung des Schnell-Langsam-Netzes, Radverkehrsnetzes, der Busbeschleunigung und der Erhöhung der Qualitäten für den Fußverkehr und die Barrierefreiheit.
- Identifizierung von auf den Kfz-Verkehr ausgerichteten und mit Verkehrssicherheitsdefiziten behafteten Knotenpunkten im Stadtgebiet. Im Rahmen der Bestandsanalyse des Masterplans sind insbesondere an folgenden Knotenpunkten Handlungsbedarfe identifiziert worden.
  - Knotenpunkte in der Altstadt (z.B. entlang der Florastraße (z.B. Luitpoldstraße), entlang der Husemannstraße)
  - Knotenpunkte an den überörtlichen Hauptverkehrsachsen (z.B. entlang der Kurt-Schumacher-Str.; Schmalhorsterstr. (z.B. An der Rennbahn)
  - Knotenpunkte in Buer (z.B. entlang der De-La Chevalliere Str.)
  - Ortsdurchfahrten (z.B. Resse)
- Prüfung von Um- bzw. Rückbaumöglichkeiten (insb. hinsichtlich einer stärkeren Berücksichtigung des Umweltverbunds und den Prämissen der integrierten Knotenpunktgestaltung (siehe nachfolgend).
- In Abbildung 14 sind mögliche Formen der Gestaltung von Knotenpunkten dargestellt. Unterschieden wird zwischen signalisierten Knotenpunkten, nicht signalisierten Knotenpunkten und Kreisverkehren. Je nach Verkehrssituation bieten sich verschiedene Knotenpunkte an. So können Kreisverkehre, gegenüber LSA-geregelten Knotenpunkten zu einem stetigeren Verkehrsfluss beitragen – auch für den ÖPNV und die nicht-motorisierten Verkehre. Übersichtlichkeit und Verkehrssicherheit sind aufgrund der weniger kreuzenden Verkehrsströme oftmals höher und in vielen Fällen gegenüber LSA-geregelten Knotenpunkten städtebaulich besser zu integrieren. Knotenpunkte gewährleisten hingegen z.B. hohe Geschwindigkeiten auf dem Hauptstrom. Auch Minikreisverkehre sind eine Option. Sie sollten mit einer überfahrbaren Kreisinsel ausgestattet werden. Kreis- und Minikreisverkehre sind innerhalb bebauter Gebiete mit Überquerungsmöglichkeiten für den Fußverkehr (FGÜ mit Bodenindikatoren) auszugestalten (vgl. RAS 06).
- Sukzessive, Umsetzung von Um- bzw. Rückbaumaßnahmen an identifizierten Knotenpunkten.

<b>Herkunft</b>		<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Bauliche Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	10.000.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## Prämissen der Knotenpunktgestaltung

- Verkehrssicherheit vor Leistungsfähigkeit: gemäß VwV-StVO ist die Verkehrssicherheit bei der Gestaltung von Knotenpunkten höher zu bewerten als die Flüssigkeit des Verkehrs.
- Stärkung der Sichtbeziehungen: zwischen den verschiedenen Verkehrsarten zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Dazu gilt es insbesondere die Sichtachsen von Bebauung, Begrünung, Werbemitteln und ruhendem Verkehr freizuhalten.
- Klare Kommunikation: Bevorrechtigungen sowie Einordnungs- und Abbiegemöglichkeiten müssen durch entsprechende Beschilderungen und/oder Fahrbahnmarkierungen klar erkennbar sein. Dabei ist aus Sicht des Fußverkehrs die sichere und barrierefreie Querbarkeit aller Knotenarme zu gewährleisten.
- Direkte Wegeführung: für den Radverkehr bspw. durch direkte Linksabbiegespuren, für den Fußverkehr bspw. durch das Ermöglichen der Querung von mehrspurigen Straßen in einem Zug oder auch Diagonalquerungen.
- Barrierefreie Gestaltung: durch taktile Leitelemente und niveaugleiche Querungen (siehe [D2.1 Ausbau / Umbau / Modernisierung von Querungsmöglichkeiten](#))
- Sichere Aufstell- und Schutzräume: ausreichend dimensionierte Bereiche für den Radverkehr (zunehmend Lastenräder, Anhänger zu erwarten) und Fußverkehr (Kinderwagen, Rollatoren)

### Ansprüche der Verkehrsarten

- Für den Kfz-Verkehr ist insbesondere eine optimierte Verkehrsabwicklung entlang des Schnellnetzes wichtig, um diese leistungsfähig zu gestalten und so zu prioritären Verkehrsachsen zu entwickeln bzw. zu erhalten.
- Für den Radverkehr ist eine qualitativ hochwertige und sichere Querung der Knotenpunkte erforderlich. Eine separate Signalisierung des Radverkehrs an LSA-Knotenpunkten sollte Standard sein. Eine nachfrageabhängige Grünfreigabe kann den Verkehrsablauf im Radverkehr zusätzlich verbessern. Entlang der wichtigsten Achsen (Radschnellverbindungen > Radhauptverbindungen > Radverbindungen) ist der Radverkehr zu priorisieren (siehe dazu nachfolgende Abbildung: Möglichkeiten der fahrradfreundlichen Gestaltung von Kreuzungsbereichen und Knotenpunkte).
- Für den Fußverkehr sind vor allem sichere und zügige Querungsmöglichkeiten wichtig. Dabei gilt es, Mehrfachfurten mit getrennten Signalzeiten zu vermeiden, da sie zusätzliche Wartezeit bedeuten. Auch sollten Freigabezeiten hinreichend lang für eine vollständige Querung der Straße sein.
- Für den ÖPNV ist eine zügige Abwicklung am Knotenpunkt zu erforderlich. So kann dieser an wichtigen ÖV-Achsen bspw. mit LSA-Bevorrechtigungen oder Umwelt-/Busspuren beschleunigt werden.

Tabelle 3: Grundsätze der Integrierten Knotenpunktgestaltung

Abbildung 14: Mögliche Bausteine integrierter Knotenpunktgestaltung

**Signalisierte Knotenpunkte**



Direkte Radverkehrsführung, separate Signalisierung



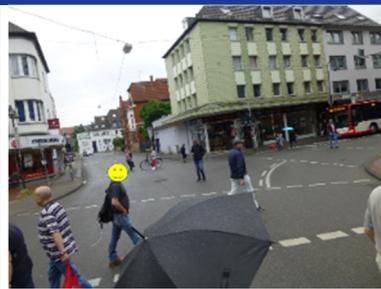
Fahrradschleuse



Indirektes Linksabbiegen



Vorgezogene Haltelinie, direktes Linksabbiegen



Rund-um-Grün für zu Fuß Gehende



Haltegriff für Radfahrende

**Kreisverkehre**



Seitenraumführung Radverkehr, ohne Vorrang an Knotenarmen



Seitenraumführung Radverkehr, Vorrang Fuß- und Radverkehr an Knotenarmen



Mischverkehrsführung Radverkehr, FGÜ an Knotenarm

**Nicht signalisierte Knotenpunkte**



Aufstellfläche für Radverkehr



Querungshilfe an Knotenarmen





## E2.2 Umgestaltung von Knotenpunkten in Wohnquartieren

Zeitraumen

### Anlass

Wohnstraßen sind für einen Großteil der Bevölkerung die Anbindung an das Straßennetz und wichtige Wegeachsen für die lokale Mobilität. Insbesondere das Potenzial im Fuß- und Radverkehr ist stark von diesen Anbindungen abhängig; sie müssen komfortabel und sicher sein. Querungsstellen und Knotenpunkte stellen hierbei ein häufiges Hindernis für die Fortbewegung dar. Eine angemessene Gestaltung ist von großer Bedeutung. In neueren Quartieren Gelsenskirchens wird vielfach bereits eine entsprechende Gestaltung berücksichtigt, insbesondere in Bestandsquartieren besteht jedoch Handlungsbedarf.

### Umsetzungsschritte

Großräumige Umgestaltungen sind in Bestandsquartieren nur selten möglich. Häufig limitieren enge Straßenräume zudem den Handlungsspielraum in der Knotenpunktgestaltung. Folgende Gestaltungsempfehlungen sollen jedoch auch bei beengten Knotenpunkten Anwendung finden:

- Der barrierefreie Ausbau durch regelmäßige Gehwegabsenkungen ist zu gewährleisten.
- Herstellung von Sichtbeziehungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern. Zu diesem Zweck ist Parken im Knotenpunktumfeld und hoher Bewuchs sowie höheres Mobiliar zu vermeiden. Dabei sind auch die erhöhten Anforderungen von Kindern zu berücksichtigen.
- Farbliche Gestaltung oder Aufpflasterungen (zu prüfen, da in Gelsenkirchen aktuell nicht eingesetzt) an Querungsstellen für den Fußverkehr (bspw. im Umfeld von Schulen, aber auch an Einmündungen straßenunabhängiger Wege) können die Aufmerksamkeit fördern, die Kfz-Geschwindigkeit reduzieren und so Konflikte vermindern. Dabei ist eine Einzelfallprüfung notwendig, um zu verhindern, dass zu Fuß Gehende sich grundsätzlich bevorrechtigt fühlen.
- Kfz- und Radverkehr sind möglichst stringent zu führen. Auf Führungswechsel im Knotenpunktumfeld sollte verzichtet werden, da so das Konfliktpotenzial erhöht wird.
- Die Einrichtung von Fahrradstraßen mit Anlieger oder Kfz frei in bebauten Gebieten bevorrechtigt den Radverkehr. Entsprechend ist diesen Achsen auch an Knotenpunkten Vorfahrt zu gewähren. Ab der Kategorie Radhauptverbindung ist auch eine Führung im Mischverkehr möglich, dann sollte die entsprechende Straße jedoch an Knotenpunkten bevorrechtigt sein.
- Eigenständige Fuß- und Radwege (bspw. in Form kleiner Gassen) haben aufgrund ihrer oftmals sicheren und direkten Verbindung ein erhebliches Potenzial für die Nahmobilität. Vor diesem Hintergrund sind auch deren Knotenpunkte bzw. Einmündungsbereiche sicher und komfortabel zu gestalten. Insbesondere die Sichtbarkeit ist oftmals nur eingeschränkt gewährleistet.

Die integrierte Umgestaltung von Knotenpunkten in Bestandsquartieren sollte im Rahmen der Umsetzung von Quartierskonzepten (siehe [E3.2 Erarbeitung von Nahmobilitätskonzepten](#)) und bei der Umsetzung von Radverkehrsachsen (siehe [C1.1 Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes](#)) erfolgen. Hierbei sind Abstimmungen mit weiteren städtischen Dienststellen ggf. notwendig, wie Grünschnitt durch Gelsendienste).

<b>Herkunft</b>		<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Bauliche Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	3.000.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## Integrierte Entwicklung zentraler Räume und Quartiere



## E3.1 Verkehrliche Konzeptionierung für attraktive und lebenswerte Zentren

Zeitraumen

### Anlass

Die Altstadt Gelsenkirchens bietet in einigen Bereichen bereits eine hohe Aufenthaltsqualität und zahlreiche Verweilmöglichkeiten. Gerade in den Nebenstraßen der City und Buer schmälern der hohe Parkdruck und die damit zusammenhängenden Konflikte zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr und dem Fußverkehr die dortigen Qualitäten. Als Aushängeschild, zentraler Treffpunkt und Einkaufsschwerpunkte stellen die beiden Zentren eine herausragende Rolle im Stadtgefüge Gelsenkirchens dar und sind daher prioritär aufzuwerten. Eine Aufwertung der City und des Zentrums von Buer ist in den kommenden Jahren im Rahmen der Stadterneuerung angestrebt. Die Maßnahmen der Stadterneuerung in der City sind abgeschlossen und konzentrieren sich zukünftig auf den Bereich City Ost.

Vor diesem Hintergrund hat die Initiative „Die Innenstadt attraktiver machen“ einen Bürgerantrag eingereicht, der im Rahmen eines Facharbeitskreises des Masterplanprozesses vorgestellt und diskutiert wurde. Mit dem Konzept soll mehr verbunden sein als eine autoarme Innenstadt. Die Erreichbarkeit muss gewährleistet werden, Aufenthaltsqualität und Qualifizierung der vorhandenen Flächen für die Nahmobilität sollen verkehrliche Prämissen sein. Grundsätzlich ist der Prozess unter breiter Beteiligung verschiedener Akteursgruppen und der Öffentlichkeit zu erarbeiten und zu kommunizieren.

Im Rahmen des Gesamtprozesses ist ein Innenstadtverkehrskonzept zu erarbeiten im Zusammenspiel mit stadtplanerischen Konzepten zur Gesamtaufwertung. Bei einer erfolgreichen Umsetzung ist zu prüfen, ob dieses Vorgehen auch auf das Zentrum Buer anzuwenden ist unter Berücksichtigung der im IEK Buer vorgeschlagenen Maßnahmen. Hierbei ist auch die Studie zur Umfahrung Buer über Vom-Stein-Straße – Ostring – Nordring als Voraussetzung für den im IEK Zentrum Buer vorgeschlagenen Rückbau oder Umbau der De-la-Chevalerie-Straße mit Rathausplatz und Vorplatz Postamt Buer zu nennen.

### Umsetzungsschritte

Erarbeitung eines Innenstadtverkehrskonzepts (Altstadt) im Zusammenspiel mit stadtplanerischen Konzepten zur Gesamtaufwertung

- Gewinnung von Akteuren für eine Begleitung des Prozesses
- Erarbeitung des Konzepts unter Berücksichtigung von Parkmöglichkeiten für Kfz & Rad, Ladezonen, Belieferungszeiträume, Ladeinfrastruktur Kfz & Rad, Aufenthaltsqualität, Begrünung, Spiel- und Aktivitätsräume, Gastronomie, Ausstellflächen, ggf. Kfz-Einfahrtbeschränkungen, Belange von Feuerwehr, Polizei und anderen Stellen usw.
- Evaluation anhand von Befragungen und Zählungen (Passanten, Unternehmen & Parkraum)
- Nach der Evaluation prüfen, ob ähnliche Konzepte für Buer und die Nebenzentren sinnvoll sind

<b>Herkunft</b>		<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nahmobilität, ggf. Städtebauförderung
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische und bauliche Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	50.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

Integrierte Entwicklung zentraler Räume und Quartiere



## E3.2 Erarbeitung von Nahmobilitätskonzepten

Zeitraumen

### Anlass

In einer polyzentrisch geprägten Stadt wie Gelsenkirchen spielen kurze und attraktive Fuß- und Radwege zu den einzelnen Zentren aus der direkten Umgebung eine wichtige Rolle für die Nahversorgung. In einem strategisch angelegten Maßnahmenprogramm sind daher die Stadtteile sukzessive in Bezug auf die Fuß- und Radverkehrssituation zu untersuchen und zu optimieren. Synergieeffekte gibt es zu nahezu allen anderen Maßnahmenfeldern, insbesondere zur Parkraumstrategie (siehe [A2.1 Erarbeitung einer kommunalen Parkraummanagementstrategie](#)). In Nahmobilitätskonzepten werden die unterschiedlichen Maßnahmenstrategien schrittweise in den Stadtteilen umgesetzt. Sie sind in bestehende Planungen, Fördermaßnahmen und Konzepte zu integrieren, damit Synergieeffekte zwischen den Planungen bestmöglich ausgeschöpft werden können. Zu prüfen sind auch Ansätze zur Ausgestaltung „Ruhiger Quartiere“ wie sie beispielsweise in Barcelona (Superblocks), Berlin (Kiezblocks) oder Hamburg in der Umsetzung befinden.

### Umsetzungsschritte

Sukzessive sind für die 16 Stadtteile (ohne Altstadt und Buer) Nahmobilitätskonzepte zu entwickeln und umzusetzen. Wesentliche Bausteine sind:

- Aufbauend auf den Analysen des Masterplans und insbesondere der Netzkonzeption zum Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr sowie dem ÖPNV werden die Stadtteile auf ihre Bedingungen, Chancen und Mängel in Bezug auf Fuß- und Radverkehr, die Ausstattung von Mobilstationen und -punkten sowie Aufenthaltsqualitäten und Barrierefreiheit analysiert. Je nach Ortslage müssen Parkraumerhebungen durchgeführt werden.
- Neben Maßnahmen zur nahmobilitätsfreundlichen Gestaltung der Zentren und optimierten Anbindung der angrenzenden Wohngebiete (Fuß- und Radwegeverbindungen, Sitz- und Spielrouten), sind in den Nahmobilitätskonzepten Maßnahmen zu entwickeln, um den MIV in den zentralen Bereichen der Zentren möglichst verträglich abzuwickeln. City-Logistik- und alternative Belieferungskonzepte sind ebenfalls mitzudenken.
- Abstimmung mit den Anliegern, insb. Geschäftsleuten und Gastronomen sowie Beteiligung der Öffentlichkeit.
- Schrittweise Umsetzung eines langfristigen Maßnahmenprogramms für die Stadtteile unter Einbezug der Fuß- und Radverkehrsplanung (siehe Maßnahmenfelder C und D) sowie Parkraumkonzepten für die Stadtteile, um Konflikte mit dem ruhenden Verkehr zu verringern/ zu vermeiden.
- Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren sowie von Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten (siehe [E1.3 Aufwertung und integrierte Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen](#)).

Im Rahmen des Masterplanprozesses wird im Modellquartier Gelsenkirchen Neustadt ein Nahmobilitätskonzept beispielhaft für andere Stadtteile erarbeitet. Grundlage bilden die Maßnahmenansätze aus dem Masterplan Mobilität.

<b>Herkunft</b>		<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nahmobilität
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische und bauliche Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	520.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## 6.6 Barrierefreiheit

Mobilität hängt von vielen Faktoren ab: Verkehrsinfrastruktur, Quell- und Zielort, Grund der Ortsveränderung, Zeitdruck oder auch persönlichen Präferenzen und Möglichkeiten. Letzteres bezieht sich insbesondere auf Menschen mit Handicaps, deren Bewegungsfreiheit aufgrund von körperlichen Einschränkungen begrenzt bzw. an besondere Anforderungen geknüpft ist. Damit auch diesen Menschen im Rahmen ihrer Möglichkeiten eine selbstständige und selbstbestimmte Lebensführung ermöglicht werden kann, ist die barrierefreie Gestaltung der Quell- und Zielorte, des öffentlichen Raums sowie der öffentlichen Verkehrsmittel von sehr hoher Bedeutung. Die Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen ist damit eine Querschnittsaufgabe, die auf städtebaulicher, verkehrlicher und auch sozialer Ebene anzugehen ist.

Dabei profitieren nicht nur mobilitätseingeschränkte Personen von den Vorzügen einer barrierefreien Gestaltung. Auch für andere Menschen stellen barrierefreie Wegeverbindungen und Zugänge gleichzeitig attraktive Wegeverbindungen dar. Dies betrifft insbesondere ältere Personen, Personen mit Kinderwagen oder Personen, die größere Lasten transportieren (siehe folgende Abbildung). Daher spricht man auch von einem „Design für alle“.

Abbildung 15: Personen die auf barrierefreie Umgebung angewiesen sind



Quelle: eigene Darstellung

Als Querschnittsfeld weist das Handlungsfeld Barrierefreiheit zahlreiche Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern auf. Insbesondere sind dies der Fußverkehr (siehe Maßnahme Ausbau / Umbau / Modernisierung von Querungsmöglichkeiten) oder auch im ÖPNV das Maßnahmenfeld 3.3 Barrierefreier ÖPNV. Um Doppelstrukturen zu vermeiden, werden an dieser Stelle Handlungsbedarfe gemäß der Bestandsanalyse erläutert und der Bezug zum Zielkonzept hergestellt. Anschließend wird auf die Maßnahmensteckbriefe aus den verschiedenen Handlungsfeldern verwiesen.

## Handlungsbedarfe

In der Haushaltsbefragung von 2020 gaben rund 13 % der Befragten in Gelsenkirchen an, dass sie in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Als häufigste Einschränkungen werden Gehbehinderungen genannt, die insbesondere mit steigendem Alter häufiger auftreten (vgl. Mobilitätserhebung 2020: Seite 12). Damit wird deutlich, dass eine barrierefreie Gestaltung für viele Menschen bereits jetzt eine notwendige Voraussetzung für eine eigenständige Mobilität ist. Dieser Umstand wird sich vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung Deutschlands weiter verstärken. Für viele weitere Menschen bedeutet die barrierefreie Gestaltung eine Attraktivitätssteigerung der Wegeverbindungen.

Barrieren können vielschichtig sein: fehlende Absenkung von Bordsteinen, fehlende Orientierungsmöglichkeiten für Sehingeschränkte (taktile Leitsysteme, Kanten, Mauern, etc.), zu schmale Gehwege oder schadhafte und unebene Oberflächen. Dabei treten Zielkonflikte auf: während für Sehbehinderte taktile Elemente und Kanten der Orientierung dienen, sind sie für andere, insbesondere Rollstuhlfahrer, Hindernisse.

Teilweise sind Quell- und Zielorte der Mobilität (wie Geschäfte oder Dienstleistungseinrichtungen) nur über Stufen oder deutliche Umwege zu erreichen. Neben diesen baulichen, dauerhaften Barrieren gibt es auch zahlreiche temporäre Barrieren: Baustellen, durch den ruhenden Verkehr versperrte Wege, Werbe-Aufsteller oder die Bestuhlung von Außengastronomie können ebenfalls zu Hindernissen einer selbstbestimmten Mobilität werden.

Da zahlreiche mobilitätseingeschränkte Personen auf den ÖPNV angewiesen sind, ist dessen barrierefreier Ausbau besonders relevant. Hier stellen insbesondere Höhenunterschiede und zu große Abstände zwischen den Fahrzeugen des ÖPNVs und dem jeweiligen Wartebereich Barrieren dar. Innerhalb der Fahrzeuge können Stufen, fehlende akustische und visuelle Hinweise auf die nächsten Haltestellen und auf Störungen des Betriebsablaufs oder auch zu kleine Mehrzweckabteile, die mit anderen Nutzenden (z.B. Radfahrenden, Kinderwägen) geteilt werden, Barrieren darstellen.

Zentrale Handlungsbedarfe, die in der Bestandsanalyse herausgestellt wurden, sind:

- Verbesserung der Querungen in Bezug auf Fußgängerfreundlichkeit und Barrierefreiheit.
- Durchlässigkeit für den Fußverkehr im Bereich von Barrieren erhöhen
- Barrierefreie Gestaltung von Haltestellen
- Barrieren in Fahrzeugen des ÖPNVs/SPNVs abbauen

Die Zieldimensionen *Ein starker, vernetzter Umweltverbund für die Mobilitätswende, Mobilität als Teil einer sozialen & gesunden Stadt* und *Lebendige Quartiere mit hohen Aufenthaltsqualitäten* stellen wichtige Rahmenbedingungen für die Maßnahmenfelder im Handlungsfeld Fußverkehr & Barrierefreiheit dar. Dabei sind die folgenden Unterziele besonders relevant:

- Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und barrierefreie Zugänglichkeit zu allen Mobilitätsangeboten für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen
- Attraktive ÖV-Erreichbarkeit (z.B. Bedienungszeitraum, Taktung, usw.) für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen
- Die Potenziale der Nahmobilität in den Quartieren stärker nutzen

- Reduzierung der räumlichen Barrieren zur Stärkung der Nahmobilität

Relevante Zielindikatoren für das Handlungsfeld sind:

- Anteil barrierefreier Haltestellen und Fahrzeuge im ÖV
- Anteil barrierefreier Querungen an Lichtsignalanlagen

### Maßnahmenfelder

Da die Aspekte der Barrierefreiheit in sehr vielen Handlungsfeldern und Maßnahmen einfließen, werden an dieser Stelle keine gesonderten Steckbriefe zur Barrierefreiheit aufgestellt, sondern auf die wichtigsten Maßnahmen aus anderen Handlungsfeldern verwiesen:

Maßnahmentitel	Priorität
<b>A2 Parken und Laden</b>	<b>Oberpunkt</b>
A2.1 Erarbeitung einer kommunalen Parkraummanagementstrategie	
<b>B2 Haltestellen, Haltepunkte &amp; Bahnhöfe</b>	<b>Oberpunkt</b>
B2.3 Qualifizierung der Haltepunkte und Bahnhöfe des schienengebundenen Personennahverkehrs im Stadtgebiet	
<b>C2 Ausbau von Radabstellanlagen</b>	<b>Oberpunkt</b>
C2.1 Aktionsprogramm „Rad abGEstellt“	
<b>C3 Ausbau der öffentlichen Verleihangebote</b>	<b>Oberpunkt</b>
C3.2 Empfehlungen zum Umgang mit Elektrokleinstfahrzeugen	
<b>D1 Weiterentwicklung des Fußverkehrsnetzes</b>	<b>Oberpunkt</b>
D1.1 Maßnahmenprogramm Fußverkehr - barrierearme, sichere und attraktive Fußwege	
D1.2 Maßnahmenprogramm zur Aufwertung straßenunabhängiger Fußwegeverbindungen	
<b>D2 Fußverkehrsfreundliche Querungen</b>	<b>Oberpunkt</b>
D2.1 Ausbau / Umbau / Modernisierung von Querungsmöglichkeiten	
D2.2 Optimierung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren	
<b>D3 Fußverkehr &amp; öffentlicher Raum</b>	<b>Oberpunkt</b>
D3.1 Maßnahmenprogramm zur Gestaltung des öffentlichen Raums von Plätzen	
D3.2 Identifikation und Abbau von Angsträumen	
<b>E1 Integrierte Entwicklung des Straßenraums</b>	<b>Oberpunkt</b>
E1.3 Aufwertung und integrierte Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen	
E1.5 Aufwertung von Wohnstraßen	
<b>E2 Integrierte und verkehrssichere Weiterentwicklung von Knotenpunkten</b>	<b>Oberpunkt</b>
E2.1 Integrierte Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen	
E2.2 Umgestaltung von Knotenpunkten in Wohnquartieren	
<b>E3 Integrierte Entwicklung zentraler Räume und Quartiere</b>	<b>Oberpunkt</b>
E3.1 Verkehrliche Konzeptionierung für attraktive und lebenswerte Zentren	

E3.2 Konzept für ein attraktives und lebenswertes Zentrum Buer	
E3.3 Aufwertung der Nebenzentren Gelsenkirchens	
E3.4 Erarbeitung von Nahmobilitätskonzepten	
<b>G1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit</b>	<b>Oberpunkt</b>
<b>G2 Abbau von Konflikten zwischen den Verkehrsarten</b>	<b>Oberpunkt</b>
<b>H3 Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen</b>	<b>Oberpunkt</b>

## 6.7 Verkehrssicherheit & sichere Mobilität

Alljährlich verunglückt eine große Zahl von Menschen im Straßenverkehr. In Gelsenkirchen lag die Verunglücktenzahl im Jahr 2020 bei 812 Personen (Verkehrsunfalllage 2020, Polizei Gelsenkirchen 2021). Betroffen von Verkehrsunfällen sind, wenngleich in unterschiedlichem Maße, grundsätzlich alle Verkehrsteilnehmenden sowie alle Verkehrsarten – sowohl als Unfallopfer als auch als

Unfallverursacher. Insbesondere im städtischen Bereich häufen sich aufgrund der räumlichen Konzentration der Verkehrsteilnehmenden, Verkehrsarten und der unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den Straßenraum die Konfliktsituationen, die z.T. zu Unfällen führen. Bei diesen sind oftmals ungeschützte bzw. besonders schutzbedürftige Personengruppen wie z.B. Kinder, Senioren, zu Fuß Gehende und Radfahrende betroffen.

Ausgehend vom Recht jedes Menschen auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 GG) muss damit für Staat und Gesellschaft insbesondere das Vermeiden von Unfällen mit getöteten und verletzten Personen oberste Priorität haben („Vision Zero“). Daraus leitet sich im Verkehrsbereich einerseits die Verpflichtung jedes einzelnen Verkehrsteilnehmenden ab, sich so zu verhalten, dass niemand geschädigt oder gefährdet wird (§1 StVO). Zum anderen kommt den staatlichen Institutionen aber auch ein besonderer Schutzauftrag zu. Dieser manifestiert sich in der Pflicht zu sicherer Gestaltung und Unterhaltung der Verkehrswege und der Gewährleistung eines sicheren Verkehrsablaufs durch alle und für alle Verkehrsteilnehmenden.

Dazu ist neben der sicheren Gestaltung der Verkehrswege und des Verkehrsablaufs auch eine ständige Vergegenwärtigung des Themas in der Gesellschaft erforderlich. Positiv besetzte Aspekte wie Rücksichtnahme, Verantwortungsbewusstsein und Einsicht sollten dabei besonders in den Vordergrund gestellt werden.

Vor diesem Hintergrund haben sich im Rahmen der Bestandsanalyse die folgenden Handlungserfordernisse ergeben:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere in sensiblen Bereichen (vor Kindergärten, Schulen Seniorenheimen etc.) und in Bereichen in denen viele Verkehrsteilnehmende aufeinandertreffen (Rad, Fuß, Pkw)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für Radfahrende; Schaffung von sicheren Radverkehrsinfrastrukturen auch für Pedelec-fahrende
- Stärkung der Verkehrsbildung (z.B. für junge Erwachsene oder ältere, ungeübte Pedelec-nutzende)

Die Zieldimensionen *Ein starker, vernetzter Umweltverbund für die Mobilitätswende, Mobilität als Teil einer sozialen & gesunden Stadt* und *Leistungsstarker, stadt- und klimaverträglicher Wirtschaftsverkehr* stellen wichtige Rahmenbedingungen für die Maßnahmenfelder im Handlungsfeld Verkehrssicherheit & sichere Mobilität dar. Dabei sind die folgenden Unterziele besonders relevant:

- Schaffung eines hochwertigen, feinmaschigen Alltags- und Freizeitwegenetzes für den Fuß- und Radverkehr, welches alle relevanten Ziele in der Stadt verbindet
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr; insbesondere für sensible Nutzengruppen
- KFZ-Schwerlastverkehr stadtverträglich über unsensible Haupttrouten abwickeln

Relevante Zielindikatoren für das Handlungsfeld sind:

- Verunfallte Personen im Straßenraum

Das Handlungsfeld Verkehrssicherheit & sichere Mobilität ist zwar ein Querschnittsthema und wichtige Grundlage und Zielstellung in den (verkehrsartenspezifischen) Handlungsfeldern, dennoch werden die folgenden Maßnahmen explizit zur Steigerung der Verkehrssicherheit empfohlen:

Maßnahmentitel	Priorität
G1. Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit	
G2. Abbau von Konflikten zwischen den Verkehrsarten	
G3. Verkehrssicheres Umfeld sensibler Einrichtungen	
G4. Verkehrssicherheitskampagne	

## Verkehrssicherheit &amp; sichere Mobilität



# G1. Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit

Zeitraumen

2022ff.

## Anlass

Eine ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit erfordert deren übergeordnete Institutionalisierung bei der Kommune und in der Stadtgesellschaft. Dies sollte über die Bildung eines Netzwerks aus relevanten Institutionen, Verbänden und Akteuren sowie dem regelmäßigen Austausch geschehen. Die Netzwerkbildung sowie ein regelmäßiges Monitoring sollten von der Kommune initiiert und vorbereitet werden. Bereits heute ist Verkehrssicherheit im Referat für Öffentliche Sicherheit und Ordnung in der Stadt Gelsenkirchen verankert und die dort angesiedelte Straßenverkehrsbehörde leitet beispielsweise die Unfallkommission. Eine zusätzliche Verankerung bei der strategischen Verkehrsplanung ist sinnvoll, um die Verkehrssicherheitsarbeit bereits im Planungsprozess intensiv zu begleiten und die vielen Aktivitäten in verschiedenen Referaten zu bündeln.

## Umsetzungsschritte

- **Personelle Verankerung in der Stadtverwaltung:** Zuständigkeit in der Stadtverwaltung im Bereich der strategischen Verkehrsplanung: Eine Fortbildung der damit beauftragten Person zum Verkehrssicherheitsauditor/zur Verkehrssicherheitsauditorin ist anzustreben, um einzelne Verkehrssicherheitsbelange unkompliziert verwaltungsintern beurteilen zu können.

Aufgabenbereiche sind:

- die Organisation des Netzwerkes zur Verkehrssicherheitsarbeit,
  - die Durchführung einzelner Sicherheitsaudits,
  - Funktion als verwaltungsinterne/r Ansprechpartner/in und Multiplikator/in im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit,
  - Unterstützung der Straßenverkehrsbehörde (beispielsweise Unfallkommission)
  - Öffentlichkeitsarbeit und Kampagneninitiierung zur Verkehrssicherheit
- **Organisation des Netzwerkes zur Verkehrssicherheitsarbeit:** Zum konsequenten Umgang mit Belangen der Verkehrssicherheit empfiehlt sich eine Institutionalisierung der für die Verkehrssicherheit relevanten Akteure. Diese Institution sollte konkrete Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit und eine dazugehörige Evaluationsstrategie einführen. Die Bearbeitung unterschiedlicher Themen sollte in Arbeitsgruppen erfolgen.

<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	1.250.000,00 €

CO <sub>2</sub> - Einspa- rung	
--------------------------------------	--



## G2. Abbau von Konflikten zwischen den Verkehrsarten

Zeitraumen

### Anlass

Nutzungskonflikte wurden im Rahmen der Bestandsanalyse zwischen allen Verkehrsteilnehmenden festgestellt: Auf Gehwegen entstehen Konflikte insbesondere durch Radfahrende, die auf Gehwegen fahren (müssen), durch (falsch) parkende Kfz sowie durch Aufsteller und Auslagen von Geschäften. Dies erzeugt Behinderungen der zu Fuß Gehenden und besonders für Menschen in Rollstühlen oder mit Kinderwagen. Auf Radwegen sind es insbesondere (falsch) parkende Kfz, die Gefahr von Autotür-Unfällen oder zu geringe Überholabstände, die zu Konflikten führen.

### Umsetzungsschritte

Zum Abbau der Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden sind unter Berücksichtigung der verschiedenen Führungsformen die folgenden Bausteine zu prüfen und umzusetzen:

- **Identifizierung von Bereichen mit Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr:** insbesondere sind dabei gemeinsame Geh- und Radwege, die straßenunabhängigen Freizeitwege sowie die Zentren Gelsenkirchens zu untersuchen.
- **Überprüfung der Gehwege auf Nutzungskonflikte:** insb. durch (auch mit Sondernutzungserlaubnis genehmigte) Aufsteller/Auslagen im Zuge der turnusmäßigen Rundgänge des Referats Öffentliche Sicherheit und Ordnung und Abstimmung mit den entsprechenden Anliegern auf einzuhaltende Mindestbreiten der Gehwege. Räumlich ist insbesondere in den Zentren und in den Komfort- und Hauptbereichen des Fußverkehrs (siehe [D1.1 Maßnahmenprogramm Fußverkehr – barrierearme, sichere und attraktive Fußwege](#)) auf die Einhaltung der Gehwegbreiten und den Abbau von Nutzungskonflikten zu achten.
- **Trennung des Fußverkehrs vom Radverkehr:** Maßnahmen sind insbesondere die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn, die Verbreiterung zu schmaler Radwege, der Abbau der Gehwege mit „Radfahrer frei“ sowie die sukzessive Verbreiterung zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radwege oder falls möglich deren Umwandlung zu getrennten Geh- und Radwegen, dabei ist eine deutliche Trennung zu empfehlen, wie z.B. ein Grünstreifen statt eines Striches (Empfehlung NRVP 2020).
- **Abbau von Konflikten bei gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr:** Grundsätzlich sollte auf eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr hingewirkt werden. In einigen Bereich wird dies jedoch kurzfristig nicht erreicht und ist auch nicht immer zielführend (bspw. Erzbahntrasse oder Parkanlagen). In solchen Bereichen ist das Bewusstsein für die geltenden Regelungen auf allen Seiten bspw. durch kommunikative Maßnahmen (z.B. „Radfahrende als Gast in der Fußgängerzone“) zu stärken.
- **Abbau von Konflikten mit dem ruhenden Verkehr:** Zum Abbau von Konflikten mit Falschparkern auf Gehwegen oder an Fußgängerübergängen (FGÜ) sind die Kontrollen durch das Ordnungspersonal zu intensivieren. Darüber hinaus trägt eine Entlastung der Stadtteile vom ruhenden Kfz-Verkehr durch eine Parkraumstrategie (siehe [A2.1 Erarbeitung einer kommunalen Parkraummanagementstrategie](#)) dazu bei, Potenziale und Freiräume für attraktive Fußwegeachsen zu schaffen.

Um Bereiche, die wiederkehrend von Falschparkern genutzt werden auch baulich zu sichern, bieten sich multifunktionale Elemente an, die auch für zu Fuß Gehende nutzbar sind. Denkbar sind zum Beispiel Sitzwürfel oder -bänke. Sie erhöhen gleichzeitig die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Darüber hinaus sind auch Radanlehnbügel als Sperre gegen Falschparker zu prüfen. Hochborde statt Tiefborde sind ebenfalls eine Möglichkeit, parkende Fahrzeuge auf Gehwegen zu verhindern oder die Überfahrbarkeit bei Gegenverkehr zu reduzieren.

<b>Herkunft</b>	Zielsystem, Interfraktioneller Arbeitskreis	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nah, FöRi Klimaschutzprojekte, FöRi Kommunalen Straßenbau
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Bauliche und organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	2.600.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			



## G3. Verkehrssicheres Umfeld sensibler Einrichtungen

Zeitraumen

### Anlass

Sensible Einrichtungen wie bspw. Schulen, Kindertagesstätten und auch Altenpflegeeinrichtungen haben aufgrund ihrer Zielgruppen besonders hohe Sicherheits- und auch Ausstattungsanforderungen an den umliegenden öffentlichen Raum. Gleichzeitig können Hol- und Bringverkehre insbesondere im Umfeld von Bildungs- und Betreuungseinrichtungen ein zusätzliches Erschwernis für eine verkehrssichere Gestaltung sein. Vor diesem Hintergrund bedarf es einer gesonderten Betrachtung, die mit einer vielfachen Einführung von Tempo 30 im Umfeld dieser Nutzungen bereits angestoßen wurde.

### Umsetzungsschritte

Für Maßnahmen im Umfeld von sensiblen Einrichtungen besteht neben den rechtlichen Grundlagen auch eine hohe grundsätzliche Akzeptanz bei Schülerinnen und Schülern sowie Eltern. Maßnahmen wie Tempo 30 vor Schulen (Zustimmung: 91 % der Befragten), Halteverbote vor der Schule (74 %) oder Elternhaltestellen (58 %) werden laut einer gemeinsamen Studie vom Verband Bildung und Erziehung (VBE) sowie dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) und dem Kinderhilfswerk (2020) als wichtige Maßnahmen erachtet. Wichtig: Grundsätzlich sind für die Schulen immer individuelle Konzepte zu erstellen (siehe [H6 Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas](#)); oft bieten sich beispielsweise keine Flächen für Elternhaltestellen an. Jedoch lassen sich zentrale Kernmaßnahmen ableiten, die im Folgenden vorgestellt werden.

- **Verkehrsregelung und Kontrolle:** Aufbauend auf Tempo 30 ist im Umfeld von sensiblen Einrichtungen eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 20 auf Nebenverkehrsstraßen wünschenswert. Eine Umsetzung ist gegenwärtig nicht möglich und bedarf einer gesetzlichen Änderung. So wird auch in Tempo-30-Zonen der besonderen verkehrlichen Anforderung entsprochen. Darüber hinaus sollten Geschwindigkeitsdisplays und Geschwindigkeitskontrollen verstärkt im Umfeld durchgeführt werden, wie sie in Gelsenkirchen bereits erfolgen.
- **Umgang mit Hol- und Bringverkehren:** Hol- und Bringzonen sind ein bewährtes Mittel, um den Verkehr im direkten Umfeld besonders von Schulen zu reduzieren und gleichzeitig Kinder schrittweise an die eigene Bewältigung des Schulweges heranzuführen. Dabei wird in einer fußläufigen Distanz von 250 – 500 m eine Haltezone eingerichtet. Von dort aus können Kinder den restlichen sicheren Schulweg selbstständig bewältigen. Wichtig ist dabei eine gute verkehrliche Anbindung der Hol- und Bringzone in einem möglichst unsensiblen Bereich. Über beispielsweise ein eingeschränktes Halteverbot von 7:00 bis 8:00 und von 15:00 bis 16:00 Uhr an Schultagen steht die Fläche für das Holen und Bringen der Kinder zur Verfügung. Von dort aus muss eine sichere Fußwegführung gegeben sein.  
Über die infrastrukturelle Einrichtung hinaus müssen weiche Maßnahmen für die Problematik sensibilisieren. Regelmäßige Informationen auf Elternabenden etc. sind durch Aktionstage wie „Zu Fuß zur Schule“ (siehe auch [zu-fuss-zur-schule.de](#)) oder auch temporäre Sperrungen zu unterstützen.
- **Umfeldgestaltung:** Wichtig ist die Präsenz der sensiblen Einrichtung im Straßenraum, um Akzeptanz für verkehrsberuhigende und ggf. verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu erzielen und diese zu unterstützen. Gleichzeitig können bauliche Maßnahmen die Verkehrsberuhigung fördern. Folgende Maßnahmen bieten sich an:

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Gestaltung von Querungsmöglichkeiten durch Fahrbahnverengung, barrierefreie Gestaltung, Aufpflasterung oder farbliche Markierungen</li> <li>○ Verkehrszeichen und Piktogramme von Verkehrszeichen 133 (Fußgänger) oder 136 (Kinder), ggf. ergänzt um einen Hinweis der Art der Nutzung, bspw. „Schule“</li> <li>○ Inoffizielle Aufmerksamkeitsförderung durch aufgemalte Fußstapfen oder bspw. spielerische Umfeldgestaltung</li> <li>○ Vorrangiger barrierefreier Ausbau von Wegen und Querungsmöglichkeiten im Umfeld von Einrichtungen für verstärkt eingeschränkt mobile Bevölkerungsgruppen bspw. Altenpflegeheime, Arztpraxen, Krankenhäuser</li> </ul>			
<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi MM
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Bauliche und organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	1.100.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			



## G4. Verkehrssicherheitskampagne

Zeitraumen

### Anlass

Grundlagen für eine hohe Verkehrssicherheit sind neben einer sicheren Verkehrsinfrastruktur (siehe insbesondere verkehrsartenspezifische Handlungsfelder und Straßenraumgestaltung) und sicheren Fahrzeugen ein entsprechendes Verhalten im Verkehrsgeschehen: Einhaltung geltender Verkehrsregeln, gegenseitige Rücksichtnahme und das sichere Führen der Verkehrsarten sind dabei wesentliche Bausteine eines verkehrssicherheitsfördernden Verkehrsverhaltens und Ziele einer zu erarbeitenden Verkehrssicherheitskampagne.

### Umsetzungsschritte

Die Verkehrssicherheitskampagne ist in engem Zusammenhang mit [H1 Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes](#) zu sehen und sollte auf dieser aufbauen. Die folgenden Bausteine soll die Verkehrssicherheitskampagne enthalten:

- **Umsetzung von Maßnahmen und begleitende Öffentlichkeitsarbeit:** Bei der Umsetzung von Maßnahmen des Masterplans Mobilität und deren Kommunikation ist der Mehrwert für die Verkehrssicherheit in den Vordergrund zu stellen. Gerade bei Sicherheitsverbesserungen für die wenig geschützten zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, steht in der öffentlichen Wahrnehmung viel zu häufig der Verlust von Parkständen oder Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr im Vordergrund. Dieser Wahrnehmung ist durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit entgegenzuwirken.
- **Verdeutlichung neuer lokaler Verkehrsregelungen:** Änderungen der Verkehrsführung (Vorfahrtregelungen, Fahrradstraßen, u.ä.) sind durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten, bspw. durch Banner die die Regelungen in einer Fahrradstraße enthalten.
- **Kommunikation allgemeiner Neuerungen (gem. StVO-Novelle):** Zur Stärkung des regelkonformen Verkehrsverhaltens sollten gerade neue / geänderte Verkehrsregeln entsprechend kommuniziert werden. Nach der Novelle der StVO ist bspw. das Halten auf Schutzstreifen verboten und das zu schnelle Fahren wird deutlicher schärfer bestraft, derartige Neuerungen sind über verschiedene Medien digital und im öffentlichen Raum ansprechend zu vermitteln. Aber auch in Bereichen mit gehäuftem Regelverstößen können neben Verkehrskontrollen kommunikative Maßnahmen zur stärkeren Einhaltung der Regeln beitragen.
- **Verdeutlichung der Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden:** Gerade an Knotenpunkten aber auch im Längsverkehr wird es aufgrund begrenzter Flächenkapazitäten immer wieder erforderlich sein, dass die Verkehrsarten aufeinander Rücksicht nehmen, um Unfälle zu vermeiden. Zur Stärkung der gegenseitigen Rücksichtnahme sind daher gerade in Bereichen sich überlagernder Ansprüche (wie gemeinsamer Geh- und Radweg) kommunikative Maßnahmen zu ergreifen („Radverkehr als Gast in der Fußgängerzone“).
- **Zielgruppenspezifische Ansätze (siehe auch Mobilitätsmanagement):**
  - *Kinder und Jugendliche:* Besonderer Fokus auf Fußverkehr und Mitfahrt im Pkw, Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Kita und Schule, praktisches Training der unterschiedlichen Verkehrsarten (Radschule, Busschule etc.), Projekttag zur Verkehrssicherheit, (siehe [H6 Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas](#))

- *Junge Erwachsene*: Thematisierung von Unfallsituationen /Unfallörtlichkeiten in der Fahrausbildung (wie bspw. „holländischer Griff“ zur Vermeidung von Dooring-Unfällen), Sicherheitstrainings
  - *Erwerbstätige am Arbeitsplatz / Einpendler*: Öffentlichkeitsarbeit in den Betrieben, Kombination mit betrieblichen Mobilitätsmanagement, Zusammenarbeit mit Berufsgenossenschaften, Krankenkassen, betrieblichen Sicherheitsbeauftragten, etc. (z.B. Initiative „Sicherer Arbeitsweg“, Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ mit Erweiterung um Sicherheitsaspekt beim Radfahren)
  - *Seniorinnen und Senioren*: Übergreifende Kampagne wie „Ältere Menschen im Verkehr“, ÖPNV-Training: Fahrradtraining, Spezielle Pkw-Sicherheitstrainings
- Ein gutes Beispiel dafür ist die Kampagnenarbeit der Stadt Aachen, die im Rahmen des Aktionsplans Verkehrssicherheit ein breit gefächertes Angebot von Informationsangeboten über die verschiedenen Kommunikationskanäle der Stadt bereitstellt:  
[http://www.aachen.de/DE/stadt\\_buerger/verkehr\\_strasse/verkehrssicherheit/01\\_Aktionsplan\\_Verkehrssicherheit/03\\_Oeffentlichkeitsarbeit/index.html](http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrssicherheit/01_Aktionsplan_Verkehrssicherheit/03_Oeffentlichkeitsarbeit/index.html)

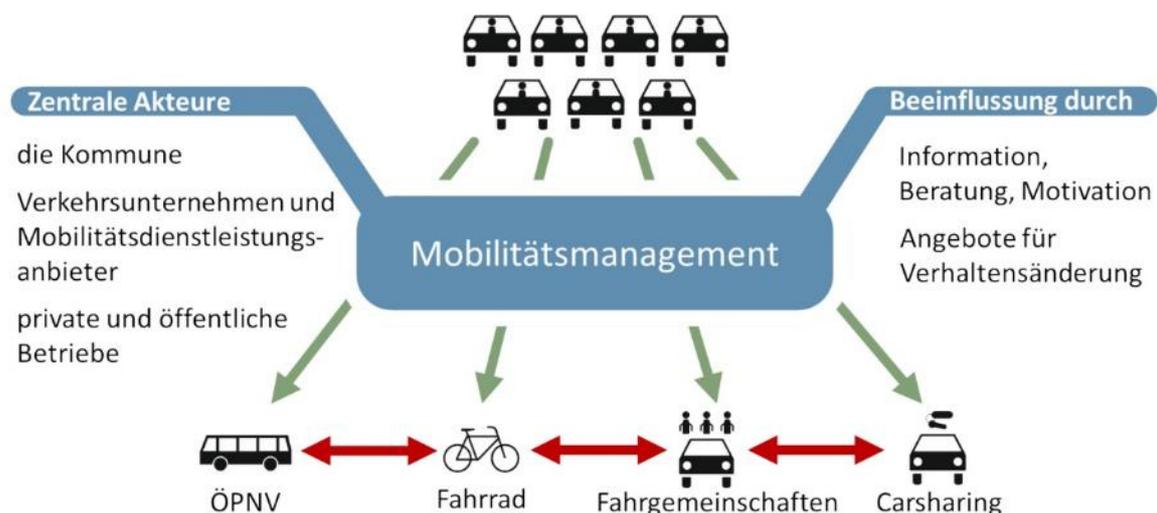
<b>Herkunft</b>	Bestandsanalyse, Zielsystem	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi MM, Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	1.040.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## 6.8 Öffentlichkeitsarbeit & Mobilitätsmanagement

Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen erzielen dann Erfolge im Hinblick auf Verkehrsverlagerungen, wenn die Veränderungen bei den potentiellen Nutzenden bekannt sind und wahrgenommen werden. Ziel der Öffentlichkeitsarbeit muss es sein, die notwendige Mobilitätswende zu vermitteln. Daher müssen durch dauerhafte öffentliche Präsenz von Mobilitätsthemen, bspw. in Form spezifischer Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit, die Mobilitätsangebote als Alternative zur reinen MIV-Nutzung bekannt gemacht werden. Die Öffentlichkeitsarbeit soll ebenfalls dazu beitragen, das Verständnis für anstehende infrastrukturelle Maßnahmen zu erhöhen, möglichst Sympathien zu wecken und im Idealfall eine Identifikation der Anliegender mit den Veränderungen, auch im Sinne des Klimaschutzes zu unterstützen. Bei der Ausrichtung der Öffentlichkeitsarbeit ist zu berücksichtigen, welche Kommunikationsziele verfolgt, welche Zielgruppen angesprochen und wie und mit welchen Methoden kommuniziert werden soll. Die Ausgestaltung einzelner Maßnahmen aus dem Maßnahmenpaket H 2 bis H 7 sowie deren Priorisierung sind Bestandteile des Konzeptes zur Öffentlichkeitsarbeit (H 1) und müssen bei dessen Erstellung berücksichtigt werden.

Mobilitätsmanagement nutzt den Ansatz, attraktive und zielgruppenorientierte Mobilitätsangebote und -alternativen in Verbindung mit einer begleitenden Kommunikationsarbeit zu entwickeln. Zielsetzung ist es, Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel oder (Mitfahr-) Angebote zu verlagern. Neben der Bereitstellung neuer Infrastrukturen und Nutzungsmöglichkeit selbst, findet im Rahmen des Mobilitätsmanagements zusammen mit unterschiedlichen Akteuren eine stete Informations-, Beratungs- und Motivationsbegleitung statt.

### Struktur Kommunales Mobilitätsmanagement



Die begleitende Kommunikationsarbeit stellt dabei eine tragende Säule des Mobilitätsmanagements dar. Sie dient der Aufklärung über bestehende bzw. beabsichtigte Mobilitätsalternativen und deren Funktionsweisen sowie der Erläuterung der dadurch entstehenden Vorteile für die Nutzerinnen und Nutzer.

Das Mobilitätsmanagement in Gelsenkirchen baut dabei auf drei Säulen auf: Das kommunale Mobilitätsmanagement innerhalb der Stadtverwaltung, das betriebliches Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Betriebe sowie das schulische Mobilitätsmanagement für unterschiedliche Schulformen sowie für Kitas. Im Gegensatz zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens bietet

eine Sensibilisierung von Kindern und Jugendlichen für die Thematik ein noch größeres, wenn auch teilweise weniger kurzfristiges Potenzial. Daher ist das Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas ebenfalls ein wichtiger Bestandteil einer Gesamtstrategie; zumal indirekt auch die Eltern adressiert werden. Gleichzeitig bieten die Handlungsfelder Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung einen Anknüpfungspunkt.

Mobilitätsmanagement ist somit ein Instrumentarium, mit dem vor allem Kommunen und Betriebe den Verkehr ihrer Bürgerinnen und Bürger sowie Beschäftigten optimieren und vom Pkw auf den Umweltverbund verlagern können. Es hat eine Vielzahl möglicher Maßnahmen zum Inhalt, welche auf die spezifischen Bedingungen eines Standortes sowie die Mobilitätsbedürfnisse verschiedener Zielgruppen abgestimmt sind. Voraussetzung ist es aber auch, die vorhandenen Angebote des Umweltverbunds sowie deren Infrastrukturen zu verbessern und auszubauen. Dabei sind sämtliche Verkehrsträger des Umweltverbunds und ihre physische und digitale Vernetzung zu berücksichtigen.

Maßnahmentitel	Priorität
H1. Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes	
H2. Weiterentwicklung des Mobilitätsatlas Gelsenkirchen	
H3. Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen	
H4. Kommunales Mobilitätsmanagement	
H5. Betriebliches Mobilitätsmanagement	
H6. Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas	
H7. Mobilitätsmanagement in Quartieren	



# H1. Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes

Zeitraumen

2022-2024 ff.

## Anlass

Der Masterplan Mobilität setzt verstärkt auf Anreize, den Umweltverbund stärker zu nutzen. Jedoch zeigt die Mobilitätserhebung 2020, dass neue Mobilitätsformen, wie Carsharing oder das Pendlerportal in der Öffentlichkeit noch nicht ausreichend bekannt sind. Um dem entgegenzuwirken, ist eine umfassende Information notwendig. Ebenso können Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds Einschnitte für den Kfz-Verkehr bedeuten; dies lässt sich aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit nicht immer vermeiden. Ein „Marketing für den Masterplan“ soll dabei helfen, das Verständnis für derartige Maßnahmen und die Akzeptanz für die Mobilitätswende insgesamt zu erhöhen. Dabei ist der öffentliche Verkehr als Rückgrat des Umweltverbunds zu sehen und über weitere Imagekampagnen positiv zu bewerten.

## Umsetzungsschritte

Empfohlen werden die Beauftragung und Erstellung eines Konzepts zur Öffentlichkeitsarbeit in enger Abstimmung mit dem zuständigen Referat Öffentlichkeitsarbeit. Das Konzept sollte die folgenden Bausteine beinhalten (siehe nachfolgende Abbildung):

Darunter fallen Handlungsleitfäden zur öffentlichen Pressearbeit, einheitliche Designs sowie professionell aufbereitete Informationen zu Aktivitäten und Neuigkeiten als auch Informationen zur Nutzung von Angeboten und Dienstleistungen. Die enge Verzahnung mit den Maßnahmen des kommunalen Klimaschutzmanagements und weiteren Aktivitäten ist zu empfehlen.

*Aktionen:* Neben dem steten Informationsangebot sollte es regelmäßig spezielle Aktionen geben, wie:

- Das bereits in der Stadt Gelsenkirchen geplante und mit Haushaltsmitteln hinterlegte Programm Stadt-Terrassen, um alternative Nutzungen des öffentlichen Straßenraums erlebbar zu machen.
- Aktionstag autofreie De-la-Chevalerie-Straße: Hier können neue Mobilitätsformen, wie Carsharing, Ridesharing und Lastenräder vorgestellt und getestet werden; es sollten aber auch weitere Klimaschutzthemen integriert werden, um die Sensibilität für das Thema zu steigern. Als Vorbild kann hier der „Tag des guten Lebens“ in Köln dienen, an dem die Nord-Süd-Fahrt (eine zentrale Hauptverkehrsstraße im Zentrum Kölns) für ein Wochenende für den Kfz-Verkehr gesperrt und so zum Aufenthalts- und Begegnungsraum wurde.
- Teilnahme am internationalen Parking-Day im September, der in der Regel in der EU weiten Mobilitätswoche stattfindet. An diesem Tag werden in vielen deutschen und europäischen Städten innerstädtisch Stellplätze für einen Tag für andere Nutzungen (Grün, Aufenthalt, Spielflächen) umgewidmet. Gleichzeitig dient die „Europäische Woche der Mobilität“ vielen Kommunen und Initiativen als Aktionswoche für Kampagnen und Maßnahmen zur Mobilität.
- Erreichbarkeitschecks (siehe [H3 Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen](#)), adressiert verschiedene Wegezwecke.
- Initiierung weiterer positiver Imagekampagnen für den ÖPNV als starkes Rückgrat des Umweltverbunds, um einerseits Kundinnen und Kunden zurückzugewinnen auf das Niveau vor dem Beginn der Pandemie und andererseits Neukundinnen und -kunden hinzuzugewinnen.
- Aktionstag kostenloser ÖPNV (zu größeren Anlässen wie Adventswochenenden)

*Informationskanäle:* Die Informationen sollten über eine Vielzahl von Kanälen kommuniziert werden:

- Informationen im öffentlichen Raum: Digitale Infobildschirme, aber auch über Plakate an Haltestellen u. ä., aber auch im digitalen Raum mit gelsenkirchen.de und den Social-Media-Kanälen der Stadt
- Maßnahme [H2 Weiterentwicklung des Mobilitätsatlas Gelsenkirchen](#)

*Zielgruppenspezifische Angebote:* Neubürgermarketing, Betriebliches Mobilitätsmanagement, Schulisches Mobilitätsmanagement

<b>Herkunft</b>	Gutachter	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nahmobilität
<b>Federführung</b>		<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Einzelmaßnahme, organisatorische Daueraufgaben
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	995.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

Abbildung 16: Mögliche Bausteine einer Öffentlichkeitskampagne





## H2. Weiterentwicklung des Mobilitäts-Atlas Gelsenkirchen

Zeitraumen

2022 ff.

### Anlass

Wesentliches Informationsmedium der heutigen Zeit stellt das Internet dar, daher sind online verfügbare Informationen ein unverzichtbares Element der Öffentlichkeitsarbeit. Die Themenkarte MobilitätsAtlas im Geodatenportal der Stadt Gelsenkirchen verfügt bereits über zahlreiche Informationen zum Thema Mobilität. Allerdings sind diese bisher sehr technisch geprägt und könnten bspw. durch weitere, empfehlenswerte Fuß- und Radrouten ergänzt werden. Ziel ist es, die relevanten Informationen zum aktuellen Mobilitätsgeschehen und den städtischen Planungen auf anschauliche Art und Weise bereitzustellen und Interaktionsmöglichkeiten anzubieten. Hierzu ist der MobilitätsAtlas auch in den Internetauftritt Zukunft Mobilität direkt einzubinden.

### Umsetzungsschritte

Zur Weiterentwicklung des MobilitätsAtlas im Geoportals der Stadt zu einer Mobilitätsplattform werden vorrangig die folgenden Inhalte empfohlen:

- Integration des Radverkehrsnetzes und besonders zu empfehlender Radrouten (wie die neuen Nord-Süd-Achsen westlich und östlich der Kurt-Schuhmacher-Straße)
- Integration eines Informationssystems zu barrierefreien Wegen und Wegeketten
- Verortung aktueller Baumaßnahmen, Planungen und Konzeptinhalte; zu prüfen sind zusätzlich Interaktionsmöglichkeiten zur Bewertung/Priorisierung/Einschätzung von Konzeptinhalten
- Integration der Abfrage zu Angsträumen als temporäres Angebot (siehe [D3.2 Identifikation und Abbau von Angsträumen](#))

Um die Aktualität und laufende Weiterentwicklung des Geoportals in Bezug auf Mobilitätsthemen zu gewährleisten, müssen entsprechende personelle und finanzielle Ressourcen sichergestellt werden.

<b>Herkunft</b>	Gutachter	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Einzelmaßnahme, organisatorische Daueraufgaben
<b>Priorität</b>	niedrig	<b>Kostenschätzung</b>	70.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			



## H3. Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen

Zeitraumen

2022 ff.

### Anlass

Mehr als die Hälfte der Wege der Bevölkerung Gelsenkirchens führt zu Alltagszielen und somit zu Standorten des Arbeitsplatzes, der Bildung und Betreuung sowie des Einkaufens (siehe Mobilitätsuntersuchung 2020). Um die Nutzung des Umweltverbunds auf diesen Wegen attraktiver zu machen, ist eine sichere und attraktive Wegeinfrastruktur notwendig. Es müssen jedoch auch die Zielorte und deren Umfeld nahmobilitätsfreundlich gestaltet werden. Dazu sollen die Erreichbarkeitschecks dienen, die unter Beteiligung der Öffentlichkeit kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Steigerung der Nahmobilitätsfreundlichkeit entwickeln.

### Umsetzungsschritte

Die Erreichbarkeitschecks werden in Form von Begehungen vor Ort durchgeführt. Es wird empfohlen, möglichst zwei Erreichbarkeitschecks pro Jahr durchzuführen. Im Idealfall parallel zum Start oder Abschluss von Umsetzungen; die Durchführung der Checks steht in direktem Zusammenhang mit der Öffentlichkeitsarbeit (siehe [H1 Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes](#)) bzw. kann auch ein Element des Quartiersbezogenen Mobilitätsmanagements (siehe [H7 Mobilitätsmanagement in Quartieren](#)) sein.

### Verortung der Erreichbarkeitschecks

Prioritär sollten Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Nahversorgern und Schulen durchgeführt werden. An Schulen und weiteren Bildungsstätten können sie als Element des schulischen Mobilitätsmanagements genutzt werden. Zusätzlich sind sie im Umfeld größerer Arbeitgeber bzw. in Gewerbegebieten als Einstieg bzw. Element des betrieblichen Mobilitätsmanagements (siehe [H5](#)) zu empfehlen.

### Teilnehmende

Die Stadt tritt als Veranstalterin auf, wobei je nach Untersuchungsraum Vertretungen der Schulen, Nahversorger oder u. U. auch ansässige Unternehmen eingebunden werden müssen. Insbesondere sind die Bürgerinnen und Bürger bzw. direkte Betroffene (Schülerinnen und Schüler, Beschäftigte) über entsprechende Kommunikationskanäle einzuladen, zusätzlich können je nach Schwerpunkt gezielt Institutionen eingeladen werden. Ggf. kann eine fachliche Unterstützung durch Externe hilfreich sein, um einen Blick von außen und eine rein fachliche Position einzubeziehen.

### Durchführung

Begehung mit einzelnen Schwerpunktthemen, wie:

- Situation für zu Fuß Gehende auf dem Grundstück des Alltagsziels (Wegeführung, Barrieren, Konflikte)
- Situation für Radfahrende auf dem Grundstück des Nahversorgers (Wegeführung, Konflikte, Radabstellanlagen)
- Direkte Erreichbarkeit des Grundstücks des Nahversorgers (Zugangsmöglichkeiten, Konflikte, Barrieren),
- Nahmobilitätsqualität im direkten Umfeld: Querungsmöglichkeiten der anliegenden Straße,

Konflikte, Fuß- und Radweeinfrastuktur, Erreichbarkeit der nächstgelegenen Bus-/Bahnhaltestelle.			
<b>Herkunft</b>	Gutachter	<b>Mögliche Förderung</b>	FöRi Nahmobilität
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Organisatorische und bauliche Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	325.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			



## H4. Kommunales Mobilitätsmanagement

Zeitraumen

2022 ff.

### Anlass

Das kommunale Mobilitätsmanagement in Gelsenkirchen ist eine von drei Säulen des Mobilitätsmanagements. Durch die Etablierung eines Mobilitätsmanagements in der eigenen Stadtverwaltung kommt die Stadt ihrer Vorbildfunktion für andere Unternehmen und Betriebe in Gelsenkirchen nach. Grundlage für die Aktivitäten bildet eine gemeinsam entwickelte Strategie der Verwaltung.

Die Stadt setzt aktuell ein Handlungskonzept zum kommunalen Mobilitätsmanagement um. Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung und die städtischen Betriebe erfordert eine ganzheitliche Sichtweise auf die Mobilität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Darunter wird eine Gesamtstrategie verstanden, die verschiedene Maßnahmen bündelt und so die Mobilität der Bediensteten nachhaltig optimiert. Den Prozess gilt es kommunikativ zu gestalten und die Bediensteten einzubinden. Durchgeführt wurde als erster Schritt eine Befragung der Bediensteten. Im Vorfeld erfolgte eine Abstimmung in einer referatsübergreifenden Arbeitsgruppe. Die Einführung des Firmentickets oder die Untersuchung zur Einführung und Umsetzung eines Flottenmanagements unterstützen den Ansatz des Mobilitätsmanagements in der Stadtverwaltung.

Neben der Ausgestaltung des Mobilitätsmanagements in der Stadtverwaltung umfasst das Angebot auch die Entwicklung und Konzeption eines Beratungsangebotes für Schulen und Kitas (siehe [H6](#)). Während das gesamtstädtische Mobilitätsmanagement beim Referat Verkehr angesiedelt ist, wurde für das schulische Mobilitätsmanagement eine Stelle im Umweltreferat geschaffen. Aktuell erfolgt hier eine enge Abstimmung zwischen den Referaten Umwelt und Verkehr.

Über den Mobilitätsmanager erfolgt die interne Koordinierung und kann zukünftig auch die Außenwerbung für Mobilitätsmanagement übernommen und so die Vorbildfunktion der Stadt nach außen präsentiert werden. Entsprechende Beratungsangebote im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (siehe [H5](#)) von für Unternehmen und Betriebe können daraus abgeleitet werden, eine positive Wirkung bei privaten Unternehmen erzielen und so zum Multiplikator werden.

Mobilitätsmanagement ist als Daueraufgabe anzusehen. Zur Betreuung und Durchführung des Mobilitätsmanagements sind personelle Ressourcen erforderlich. Die Maßnahme des kommunalen Mobilitätsmanagements ist zum einen zur Mobilitätsverlagerung vom MIV auf den Umweltverbund und besseren Ausnutzung der Kapazitäten bedeutend, zum anderen aber auch, um den Vorbildcharakter der Stadt Gelsenkirchen im Bereich innovativer Mobilitätslösungen als Beitrag zum Klimaschutz zu stärken und somit privaten Arbeitgebern als gutes Beispiel zu dienen. Darüber hinaus sollten die Erfahrungen zu Homeoffice aus der Corona-Pandemie evaluiert werden, um zu prüfen, inwieweit dies positive Effekte hinsichtlich Klimaschutz bewirkt hat und ggf. daraus abgeleitet Homeoffice-regelung dauerhaft etabliert werden können.

## Umsetzungsschritte

Die bereits begonnenen Aktivitäten innerhalb der Stadtverwaltung sind fortzuführen und die Ergebnisse aus der Mitarbeiterbefragung auszuwerten und entsprechende Maßnahmen abzuleiten.

- Kommunikationsstrukturen innerhalb der Verwaltung zum Thema etablieren (Mobilitätsmanager, Mobilitätsbeauftragte für Dienststellen/Referate) sowie Schulung der Personen
- Kommunikationskanäle definieren und Themen entwickeln
- Radverkehr zur Arbeitsstätte stärken (JobRad, Abstellanlagen)
- Integration der Gestaltung des Arbeitswegs in das Betriebliche/Kommunale Gesundheitsmanagement für die Beschäftigten
- Schnuppertage für Alternative Mobilität

### Flottenmanagement

- Prüfung der Einführung eines Carsharings im Konzern Stadt
- Schrittweise Einführung Carpooling mit vorwiegend Elektroautos
- Beschaffungsrichtlinie für kommunale Fahrzeuge in der Stadt hinsichtlich E-Fahrzeuge und alternative Antriebe überarbeiten
- Anschaffung von E-Fahrzeugen (Pkw, Pedelecs und Vollelektrifizierung hydraulisch betriebener Kehrmaschinen, Balkenmäher)
  
- Mobilitätsportal und/oder Newsletter zur Information über optimale Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Arbeit

Erarbeitung eines Konzepts zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagement und des schulischen Mobilitätsmanagements (siehe [H6 Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas](#))

<b>Herkunft</b>	Stadt	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	105.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## H5. Betriebliches Mobilitätsmanagement



Zeitraumen

2022 ff.

### Anlass

Betriebliches Mobilitätsmanagement hat vor allem zum Ziel, eine effiziente Mobilität für die Wege zum Arbeitsplatz und für Dienstwege zu fördern. Vor dem Hintergrund des Klimaschutzes ergibt sich außerdem das Ziel einer klimafreundlichen Mobilität. Somit soll vor allem die Stärkung der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, aber auch alternativer Antriebsformen im Fokus stehen.

Zu diesem Zweck ist es zunächst von entscheidender Bedeutung, die Thematik in den Fokus privater Arbeitgeber zu rücken, was in Form von Informationsveranstaltungen der IHK und der Handwerkskammer stattfinden kann. Hier existieren bereits Aktivitäten der jeweiligen Institutionen. Wichtig ist es, in den Betrieben und Unternehmen die Leitungsebenen zu erreichen, da deren Hebelwirkung zu einer zügigen Maßnahmenumsetzung führen kann. Zu betonen sind in der Kommunikation somit auch die unternehmerischen Vorteile wie eine Attraktivitätssteigerung für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die sich aus einem betrieblichen Mobilitätsmanagement ergeben können.

Um ein breites Arbeitnehmerspektrum anzusprechen sind multimodale Angebote zu schaffen. Eine verstärkte Nutzung des ÖPNV kann durch ein flexibles Angebot von Firmentickets erreicht werden wobei hier ein intensiver Dialog mit den Verkehrsverbänden und weiteren Mobilitätsanbietern des ÖPNV notwendig ist. Als wesentliches Element des Mobilitätsmanagements im Bereich der Radverkehrsförderung wurde neben Infrastrukturverbesserungen, wie ausreichend geeigneter Abstellmöglichkeiten, das Job-Rad identifiziert. Hier ist in erster Linie eine Informationskampagne notwendig, um die entsprechenden Umsetzungsmöglichkeiten anzusprechen. Neben den Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes kann auch im Bereich der PKW-Nutzung eine Optimierung stattfinden. Gerade für jüngere Arbeitnehmer kann ein betrieblicher Carpool unter Umständen das eigene Fahrzeug ersetzen. Für kleinere Betriebe in Gewerbegebieten bietet sich auch ein betriebsübergreifendes Carpool-System an da so die Kapazitäten besser ausgenutzt und die Fixkosten gesenkt werden können.

Bei der Erarbeitung eines Konzepts zum betrieblichen Mobilitätsmanagement für Gelsenkirchener Unternehmen und Betriebe kann die Stadt auf ihre eigenen Erfahrungen im kommunalen Mobilitätsmanagement zurückgreifen und hat mit der IHK und HWK Münster engagierte Partner.

### Umsetzungsschritte

Die Stadt Gelsenkirchen hat sich zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement ein Konzept erarbeiten lassen.

#### Aufbau eines Netzwerks für das BMM

- Akteursgespräche
- Kooperationsgespräche mit „festen“ Teilnehmenden (Kommune/Wirtschaftsförderung/IHK/Verkehrsunternehmen etc.)
- Konzept zur Akquisition von Betrieben und Unternehmen (ggf. in einem Gewerbegebiet)
- Erstellen einer Themenauswahl mit aktuellen Aspekten für eine Auftaktveranstaltung
- Organisation und Buchung Gastreferenten

<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erstellung und Versand von Einladungen</li> </ul> <p><b>Beratungsangebot (Durchführung extern)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ansprache und Akquise geeigneter Unternehmen (ggf. in einem Gewerbegebiet)</li> <li>➤ Ausschreibung und Vergabe externer Beratungsleistungen zur Durchführung der Beratungen in den Unternehmen             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bestandsaufnahme der Mobilitäts- und Verkehrssituation am Unternehmen</li> <li>○ Durchführung von Mitarbeiterbefragungen</li> <li>○ Erstellen einer Potenzialanalyse für die Beschäftigten und den Standort</li> <li>○ Potenzialanalyse für die Fahrzeugflotte</li> <li>○ Organisation und Durchführung einer Workshop-Reihe (Ziele und Aufgaben des BMM incl. Schulung zum Mobilitätsbeauftragten, Verkehrsvermeidung, Maßnahmenumsetzung)</li> <li>○ Erstellung eines Motivationskonzepts (Motivationsmaßnahmen für die Mitarbeiter zum Umstieg auf alternative Verkehrsmittel)</li> </ul> </li> <li>➤ Gründung eines Mobilitätsnetzwerks</li> <li>➤ Organisation und Durchführung einer Evaluation und ggf. Fortführung des Programms</li> </ul>			
<b>Herkunft</b>	Stadt	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	65.000,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			

## H6. Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas



Zeitraumen

2022 ff.

### Anlass

Das schulische Mobilitätsmanagement erfüllt mehrere wichtige Aufgaben. Einerseits wird der Schülerverkehr selbst umweltfreundlich abgewickelt und andererseits werden die Kinder/Jugendlichen schon früh mit Themen der nachhaltigen Mobilität vertraut gemacht und lernen, sich innerhalb des Umweltverbundes sicher zu bewegen. Die Kinder und Jugendlichen setzen sich bereits früh mit gesünderen Alternativen zum Pkw für ihre Alltagsmobilität auseinander und entwickeln so ein Bewusstsein, das in späteren Lebensabschnitten schwer zu erlangen ist. Zudem wird ein sicheres Verhalten der Kinder und Jugendlichen im Straßenverkehr gefördert, was zur Prävention von Unfällen beiträgt. Die Mobilität der Kinder und Jugendlichen ist in starkem Umfang von den Eltern (beim Holen und Bringen) abhängig, welche über die Kinder und Jugendlichen erreicht und zum Umdenken bewegt werden sollen. Ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement in Kitas und Schulen steht und fällt insbesondere auch mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den Einrichtungen. Daher werden sie in das Schulische Mobilitätsmanagement einbezogen.

### Strategische Ausrichtung der Stadt Gelsenkirchen

Die Stadt Gelsenkirchen möchte die Mobilität von Kindern und Jugendlichen hin zu einer nachhaltigen Mobilität verändern. Hierfür wird die stadtweite und kontinuierliche Umsetzung von Maßnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements im Rahmen eines Programmes angestrebt. Die Stadt legt den Fokus dabei zunächst auf die Grundschulen, da hier bereits heute viel Engagement und auch die Möglichkeit besteht, das Thema Mobilität z.B. im Rahmen von Projekttagen in den Schulalltag zu etablieren.

Die Grundschulen sollen von der Stadt Gelsenkirchen bei der Umsetzung von Maßnahmen, insbesondere im Bereich der Mobilitätsbildung unterstützt und begleitet werden. Hierfür soll den Schulen ein „Baukasten“ zur Verfügung gestellt werden, in dem unterschiedliche Maßnahmen der Mobilitätsbildung, Information und Organisation enthalten sind und aus denen die Schulen wählen können. Im Rahmen der Arbeit mit den Schulen werden auch Wünsche für infrastrukturelle Maßnahmen aufgenommen, eine zeitnahe Umsetzung der Maßnahmen kann jedoch nicht zugesichert werden. Vielmehr wird eine mittel- bis langfristige Umsetzung von baulichen Maßnahmen angestrebt.

Zusätzlich zu der konkreten Arbeit in den Schulen sollen die bestehenden Strukturen aus dem Projekt „Team Klima“ genutzt und ein Austausch der Schulen durch regelmäßige Treffen gefördert werden, um über laufende Projekte zu berichten und Erfahrungen auszutauschen.

Für das Programm sind für das Jahr 2022 bereits 50.000 € in den Haushalt eingestellt worden.

Auf lange Sicht soll eine Ausweitung auf weitere Schulformen und Kindertagesstätten sowie die Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen erfolgen. In einem Pilotprojekt soll der „Baukasten“ getestet und ggf. angepasst werden. Dabei soll dieser selbstverständlich laufend angepasst und erweitert werden.

Mit der Programmentwicklung wird der strategische Ansatz verfolgt, das schulische Mobilitätsmanagement nach und nach an jeder Schule mit der erforderlichen Begleitung zu etablieren. Im Idealfall entsteht daraus an den Schulen ein sich selbst verstärkender Prozess der Verstetigung, in dem das schulische Mobilitätsmanagement dauerhaft gelebt wird und nachrückende Jahrgänge beständig einbezogen werden. Über die Einbeziehung und die Fokussierung auf die Kinder und Jugendlichen werden auch die

Eltern erreicht, die für das Mobilitätsverhalten insbesondere der Kinder im Kita- und Grundschulalter entscheidend sind.

In der Stadt Gelsenkirchen ist das schulische Mobilitätsmanagement im Referat Umwelt angesiedelt. Eine enge Kooperation mit dem Referat Verkehr ist bei Fragen verkehrlicher Maßnahmen im Umfeld von Schulen oder Kitas notwendig.

## Umsetzungsschritte

### Entwicklung eines Maßnahmen-Baukastens für Grundschulen

- Erarbeitung von Maßnahmen aus den Bereichen Mobilitätsbildung, Information und Organisation für die unterschiedlichen Verkehrsträger (z.B.: Programme („Verkehrszähler“, Aktionstag zu Fuß zur Schule, Grüne Meilen für das Weltklima); Radschulwegepläne; Schulwegpaten; ÖPNV-Kurse, Schul-Wettbewerbe)
- Ausarbeitung/ Sammlung von Materialien/ externen Anbietern (z.B. etc.)
- Aufzeigen von notwendigen Akteuren und Ansprechpersonen
- Abstimmung mit Akteuren, die bereits im Bereich des Schulischen MM tätig sind (z.B. Verkehrswacht)

### Entwicklung der Methodik Anwendung

- Akquisition der Schulen (z.B. Zusagen über Schulkonferenzbeschluss)
- Konzept für die Ansprache des Lehrpersonals und Schülerinnen und Schüler
- Ggf. Fragebogenkonzeption für Eltern, Lehrerinnen und Lehrer, Schülerinnen und Schüler

### Durchführung eines Pilotprojektes

- Ansprache der Grundschulen und Finden einer Pilotschule
- Anwendung des Baukastens an einer Pilotschule
- Anpassung und Ergänzung des Baukastens

### Verstetigung des Programms

- Aufbau und regelmäßige Pflege der sozialen Netzwerke
- Konzeption zur Vernetzung der Schulen (z.B. auch der Schülersprecher)
- Gewinnung weiterer Partner (z.B. Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Gesundheitsbereich)
- Auswahl (ggf. Bewerbungsverfahren) von Schulen, die jährlich begleitet werden können
- Begleitung und Unterstützung der Schulen
- Etablierung jährlicher, stadtweiter Events mit Bezug zur Mobilität

<b>Herkunft</b>	Stadt	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	60	<b>Maßnahmenart</b>	organisatorische Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	hoch	<b>Kostenschätzung</b>	97.500,00 €
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparung</b>			



## H7. Mobilitätsmanagement in Quartieren

Zeitraumen

2022 ff.

### Anlass

Das Mobilitätsverhalten ist stark durch Alltagsroutinen geprägt. Um diese Routinen zu durchbrechen, müssen die alternativen Mobilitätsangebote zum einen verbessert (siehe Handlungsfelder Radverkehr & Mikromobilität, Fußverkehr und ÖPNV & Intermodalität), zum anderen aber auch stärker beworben und im Alltag als Alternativen wahrgenommen werden. Daher werden im folgenden Maßnahmen zur Stärkung der Attraktivität und Wahrnehmung alternativer Mobilitätsoptionen in den Wohnquartieren gegeben.

### Umsetzungsschritte

Im Rahmen der Erarbeitung von Nahmobilitätskonzepten wird auch ein Baustein Mobilitätsmanagement in Quartieren empfohlen. In diesem sollen konkrete Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement quartiersbezogen mit den Akteuren vor Ort entwickelt werden. Grundsätzlich können dazu die folgenden Maßnahmen empfohlen werden:

- Wegweisung zu nahegelegenen, größeren Haltestellen und digitale Abfahrtsanzeigen an stark frequentierten Bereichen, wie bspw. an Quartiersplätzen oder zentralen Zuwegungen zu den Haltestellen
- Etablierung von Carsharing-Angeboten (siehe [A2.3 Aufbau eines Carsharing-Angebots in Gelsenkirchen](#)),
- Förderung und Unterstützung bei der Anschaffung von Lastenrädern und (Dienst-/Elektro-) Fahrrädern), bspw. durch ein Förderprogramm für Initiativen, Unternehmen und ggf. Privatpersonen.
- Angebot von Mietertickets durch Wohnungsunternehmen
- Unterstützung von Sammelgaragen (siehe [A2.1 Erarbeitung einer kommunalen Parkraummanagementstrategie](#))
- Unterstützung zur Durchführung von Aktionstagen zur Förderung alternativer Mobilitätsangebote und alternativer Nutzung von Verkehrsflächen (siehe [H1 Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes](#))
- Schaffung einer Plattform für nachbarschaftlichen Austausch zur Weiterentwicklung der Quartiere
- Zusätzlich im Neubau: Mobilitätsberatungen und Neubürgermarketing

Größere Wohnungsunternehmen oder auch Eigentümergemeinschaften sind hierbei als relevante Akteure im Speziellen anzusprechen und als Partner zu gewinnen.

<b>Herkunft</b>	Gutachter	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Federführung</b>	69	<b>Maßnahmenart</b>	Organisatorische und bauliche Daueraufgabe
<b>Priorität</b>	mittel	<b>Kostenschätzung</b>	97.500,00 €

CO <sub>2</sub> - Einspa- rung	
--------------------------------------	--

## 7 Maßnahmentabelle, Zeitstrahl und Kostenübersicht

Nachfolgend erfolgt die Darstellung aller Maßnahmen gebündelt in einer Maßnahmentabelle. Diese enthält Informationen, ob die Stadt Gelsenkirchen oder ein externer Akteur für die Umsetzung zuständig ist und welches Referat bzw. welche Organisationseinheit innerhalb der Stadtverwaltung federführend zuständig ist. Darüber hinaus wird dargestellt, ob die Maßnahme bereits vor 2022 begonnen und in den nächsten Jahren fortgeführt wird (z. B. Ausbau Radinfrastruktur) oder ob die Maßnahme im Erarbeitungsprozess des Masterplans entwickelt wurde (z.B. Erarbeitung eines perspektivischen Schnell-Langsam-Netzes). Darüber hinaus sind die Kosten sowie das CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial dargestellt. Eine weitere Spalte definiert die Maßnahmenart. Hier ist dargelegt, ob die Maßnahme eine kontinuierliche Daueraufgabe der Stadtverwaltung ist, eine bauliche oder organisatorische Einzelmaßnahme ist oder ob sie Bestandteil eines Maßnahmenpakets im Sinne mehrerer zusammenhängender Maßnahmen ist.

In Form eines Zeitstrahls wird die Maßnahmenumsetzung zeitlich eingeordnet. Die Abbildung zeigt auf einem Zeitstrahl jeweils den Maßnahmenbeginn und das Maßnahmenende. Dabei bedeutet ein grüner Balken, dass die Maßnahme konzeptionellen Charakter besitzt. Wesentliche Basis für viele weitere Maßnahmen bilden die Maßnahmen, die sich mit der Netzentwicklung im MIV, Radverkehr und Fußverkehr (A1.1., C1.1., D1.1.) befassen. Die Umsetzung erfolgt überwiegend in den Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Straßenraumgestaltung. Blaue Balken bilden Umsetzungsmaßnahmen ab und bei Balken, die einen grün-blauen Farbverlauf aufweisen, muss eine Konzepterstellung vor den Umsetzungsmaßnahmen erfolgen. Maßnahmen mit einem grauen Balken werden durch die Stadt Gelsenkirchen nur personell begleitet und liegen bei der Umsetzung in der Zuständigkeit externer Akteure.

Die weitere Abbildung stellt die Kosten für die Maßnahmen differenziert nach Jahren bis 2035 dar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich hier um Schätzungen, basierend auf Aufwendungen der Stadt Gelsenkirchen bei vergleichbaren Maßnahmen oder Ausschreibungen, auf Werten aus vergleichbaren Städten sowie Erfahrungen des Büros handelt. Insbesondere bei Maßnahmen, die vorab eines Konzepts bedürfen und deren endgültige Ausgestaltung noch nicht vorab definiert ist, können zu niedrigeren oder höheren Kosten führen. Hier muss im Einzelnen eine Konkretisierung im Konzept erfolgen.

Nummer	Maßnahmenbezeichnung	Stadt/ externer Akteur	Federfüh- rung	neue oder laufende Maßnahme	Maßnah- menbe- ginn	Maßnah- menende	Maßnahmenart	Kosten	CO <sub>2</sub> - Einspar- potenzial 2035 in t
<b>A Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr</b>									
<b>A 1</b>	<b>Weiterentwicklung des Straßennetzes</b>								
A 1.1	Anpassung der hierarchischen Strukturen im Gelsenkirchener Straßennetz	intern	69	neu	2023	2024	Maßnahmenbündel	30.000,00 €	0
A 1.2	Erarbeitung eines perspektivischen Schnell- und Langsamnetzes	intern	69	neu	2023	2024	Maßnahmenbündel	30.000,00 €	-9
A 1.3	Optimierung von Schwerverkehrnetzen	intern	69	neu	2023	2027	Maßnahmenbündel	75.000,00 €	0
A 1.4	Digitale Offensive Straßeninfrastruktur	intern	69/CDO	lau- fend/neu	2022	2035	Maßnahmenbündel	5.100.000,00 €	-314
<b>A 2</b>	<b>Parken und Laden</b>								
A 2.1	Erarbeitung einer kommunalen Parkraummanagementstrategie	intern	69	neu	2023	2030	Organisatorische Einzelmaßnahmen	420.000,00 €	-58
A 2.2	Förderung alternativer Antriebe	intern	69	laufend	2022	2030	Organisatorische Daueraufgabe	160.000,00 €	in Prognose-0-Fall implementiert
A 2.3	Aufbau eines Carsharing-Angebots in Gelsenkirchen	intern	69	laufend	2022	2027	Organisatorische Daueraufgabe		-13
<b>A 3</b>	<b>Wirtschaftsverkehr und Logistik</b>								
A 3.1	Entwicklung von (City-) Logistik-Konzepten	intern	69	neu	2024	2025	Organisatorische Einzelmaßnahmen	1.140.000,00 €	-248
A 3.2	Prüfen von Potenzialen zur besseren Anbindung von Gewerbegebieten mit dem Umweltverbund	intern	69	neu	2023	2024	Organisatorische Einzelmaßnahme	30.000,00 €	0
A 3.3	Nutzung der Potentiale bi- und trimodaler Schnittstellen im Güterverkehr	intern	69/WiFö	neu	2025	2030	Organisatorische Daueraufgabe	40.000,00 €	-1.629
<b>B ÖPNV &amp; Intermodalität</b>									

Nummer	Maßnahmenbezeichnung	Stadt/ externer Akteur	Federführung	neue oder laufende Maßnahme	Maßnahmenbeginn	Maßnahmenende	Maßnahmenart	Kosten	CO <sub>2</sub> - Einsparpotenzial 2035 in t
<b>B 1</b>	<b>Weiterentwicklung des Bus- und Straßenbahnnetzes</b>								
B 1.1	Erarbeitung eines Straßenbahnausbaukonzepts	intern	69	neu	2030 <sup>6</sup>	2031	organisatorische Einzelmaßnahme	Stufe 1: 250.000,00 € Stufe 2: 100.000,00 €	0
B 1.2	Ausbau des Bedienungsangebots zu Schwachverkehrszeiten und Neukonzeption des Nachtverkehrs	intern	69	laufend	2022	2030	organisatorische Daueraufgabe	25.000,00 €	0
B 1.3	Begleitung des Schnellbuskonzepts des VRR	extern	69	laufend	2022	2030	organisatorische Daueraufgabe		-48
B 1.4	Maßnahmen im städtischen Busnetz zur besseren Anbindung unterversorgter Bereiche	intern	69	laufend	2022	2030	organisatorische Daueraufgabe		-12
<b>B 2</b>	<b>Haltestellen, Haltepunkte &amp; Bahnhöfe</b>								
B 2.1	Einrichtung von & Ausbau von Haltestellen und Haltepunkten zu Mobilstationen	intern	69	laufend	2022	2035	bauliche Einzelmaßnahmen	1.000.000,00 €	-432
B 2.2	Stärkung und Verknüpfung bestehender Schienenverbindungen in Gelsenkirchen	extern	69	neu	2025	2035	bauliche Einzelmaßnahme	120.000,00 €	-1022
B 2.3	Qualifizierung der Haltepunkte und Bahnhöfe des schienengebundenen Personennahverkehrs im Stadtgebiet	extern	69	neu	2022	2035	organisatorische Daueraufgabe		-333
B 2.4	Qualifizierung der Straßenbahn- und Bushaltestellen im Stadtgebiet	intern	69	neu/laufend	2022	2030	organisatorische Daueraufgabe	1.400.000,00 €	-233
B 2.5	Maßnahmen im Straßenbahn- und Busnetz zur Vertaktung mit dem SPNV und regionalen Busangeboten	intern	69	laufend	2023	2035	organisatorische Daueraufgabe		-464
B 2.6	Beschleunigung des innerstädtischen ÖPNV	intern	69	laufend	2023	2035	bauliche Einzelmaßnahmen	1.950.000,00 €	-52

<sup>6</sup> Maßnahmenbaustein Untersuchungen zum Ringschluss ab 2023

Nummer	Maßnahmenbezeichnung	Stadt/ externer Akteur	Federführung	neue oder laufende Maßnahme	Maßnahmenbeginn	Maßnahmenende	Maßnahmenart	Kosten	CO <sub>2</sub> - Einsparpotenzial 2035 in t
<b>B 3</b>	<b>Tarifstrukturen und regionales ÖPNV-Netz</b>								
B 3.1	Weiterentwicklung der Tarifstruktur	extern	69	laufend	2022	0	organisatorische Daueraufgabe		-918
B 3.2	Harmonisierung der Nahverkehrsplanungen im VRR	extern	69	laufend	2022	0	organisatorische Daueraufgabe		-5
B 3.3	Potenzialstudien zur Reaktivierung von SPNV-Strecken	intern/ extern	69	neu	2024	2026	organisatorisch Einzelmaßnahmen	120.000,00 €	0
<b>B 4</b>	<b>Neuer, nachhaltiger öffentlicher Verkehr</b>								
B 4.1	Modernisierung der Busflotte auf alternative Antriebsformen	extern	69	laufend	2022	0	organisatorische Daueraufgabe		in Prognose-0-Fall implementiert
B 4.2	Integration von On Demand-Angeboten prüfen	intern	69	laufend	2022	2030	organisatorische Daueraufgabe	230.000,00 €	0
B 4.3	Alternative Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs prüfen	intern	69	neu	2023	2024	organisatorische Einzelmaßnahme	30.000,00 €	0
<b>C Radverkehr &amp; Mikromobilität</b>									
<b>C 1</b>	<b>Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes</b>								
C 1.1	Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes	intern	69	neu	2023	2024	organisatorische Daueraufgabe	80.000,00 €	0
C 1.2	Umsetzung neuer Radwegeinfrastruktur	intern	69	laufend	2022	2035	organisatorische und bauliche Daueraufgabe	14.000.000,00 €	-3.698
C 1.3	Qualifizierung Stadtgrenzen überschreitender Radwegeverbindungen	intern	69	neu	2023	2030	organisatorische und bauliche Daueraufgabe	6.500.000,00 €	-771
C 1.4	Kommunales Wegweisungskonzept	intern	69	neu	2023	2029	organisatorische und bauliche Einzelmaßnahme	140.000,00 €	0
C 1.5	Aktionsprogramm Fahrradstraßen	intern	69	neu	2022	2030	bauliche Einzelmaßnahme	900.000,00 €	-47

Nummer	Maßnahmenbezeichnung	Stadt/ externer Akteur	Federführung	neue oder laufende Maßnahme	Maßnahmenbeginn	Maßnahmenende	Maßnahmenart	Kosten	CO <sub>2</sub> - Einsparpotenzial 2035 in t
C 1.6	Aktionsprogramm GEöffnete Einbahnstraßen	intern	69	neu	2024	2030	bauliche Einzelmaßnahme	45.000,00 €	-43
C 1.7	Grüne Welle im Radverkehr	intern	69	neu	2026	2035	organisatorische und bauliche Daueraufgabe	900.000,00 €	-17
C 1.8	Mängelbehebung, Baustellenführung, Reinigung und Winterdienst	intern	69	neu	2023	2035	organisatorische und bauliche Daueraufgabe	1.300.000,00 €	-7
<b>C 2</b>	<b>Ausbau von Radabstellanlagen</b>								
C 2.1	Aktionsprogramm „Rad abGEstellt“	intern	69	laufend	2022	2030	organisatorische und bauliche Daueraufgabe	700.000,00 €	-9
<b>C 3</b>	<b>Ausbau der öffentlichen Verleihangebote</b>								
C 3.1	GEteilte Fahrräder	intern	69	neu	2023	2035	organisatorische Daueraufgabe	2.100.000,00 €	-61
C 3.2	Empfehlungen zum Umgang mit Elektrokleinstfahrzeugen	intern	69	laufend	2022	2035	organisatorische Daueraufgabe	140.000,00 €	-7
C 3.3	Schaffung und Instandhaltung von Radservicestationen	intern	69	laufend	2022	2035	organisatorische Daueraufgabe	350.000,00 €	-8
<b>D Fußverkehr</b>									
<b>D 1</b>	<b>Weiterentwicklung des Fußverkehrsnetzes</b>								
D 1.1	Maßnahmenprogramm Fußverkehr - barrierearme, sichere und attraktive Fußwege	intern	69	neu	2023	2035	Organisatorische Einzelmaßnahme Bauliche Daueraufgabe	1.975.000,00 €	-80
D 1.2	Maßnahmenprogramm zur Aufwertung straßenunabhängiger Fußwegeverbindungen	intern	69	neu	2028	2035	Bauliche Daueraufgabe	700.025,00 €	-38
<b>D 2</b>	<b>Fußverkehrsfreundliche Querungen</b>								

Nummer	Maßnahmenbezeichnung	Stadt/ externer Akteur	Federfüh- rung	neue oder laufende Maßnahme	Maßnah- menbe- ginn	Maßnah- menende	Maßnahmenart	Kosten	CO <sub>2</sub> - Einspar- potenzial 2035 in t
D 2.1	Ausbau / Umbau / Modernisierung von Querungsmöglichkeiten	intern	69	neu	2024	2035	Organisatorische und bauliche Daueraufgabe	1.670.000,00 €	-42
D 2.2	Optimierung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren	intern	69	neu	2024	2035	Organisatorische Einzelmaßnahme, bauliche Daueraufgaben	2.220.000,00 €	-38
<b>D 3</b>	<b>Fußverkehr &amp; öffentlicher Raum</b>								
D 3.1	Maßnahmenprogramm zur Gestaltung des öffentlichen Raums von Plätzen	intern	69	neu	2023	2035	Organisatorische und bauliche Daueraufgabe	2.430.000,00 €	-19
D 3.2	Identifikation und Abbau von Angsträumen	intern	69	neu	2023	2035	Organisatorische und bauliche Daueraufgabe	1.220.000,00 €	-21
<b>E Straßenraumgestaltung</b>									
<b>E 1</b>	<b>Integrierte Entwicklung des Straßenraums</b>								
E 1.1	Integrierte Netzkarte zur Verdeutlichung der Ansprüche an den Raum	intern	69	neu	2023	2024	organisatorische Einzelmaßnahme	30.000,00 €	0
E 1.2	Umgestaltung mehrstreifiger Hauptverkehrsstraßen	intern	69	neu	2025	2035	bauliche Einzelmaßnahmen	16.500.000,00 €	-513
E 1.3	Aufwertung und integrierte Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen	intern	69	neu	2025	2035	bauliche Daueraufgabe	8.250.000,00 €	-478
E 1.4	Maßnahmenprogramm Stadtteileinfahrten	intern	69	neu	2024	2035	Bauliche Einzelmaßnahmen	3.000.000,00 €	-2
E 1.5	Aufwertung von Wohnstraßen	intern	69	neu	2024	2035	Bauliche Einzelmaßnahmen	2.400.000,00 €	-7
<b>E 2</b>	<b>Integrierte und verkehrssichere Weiterentwicklung von Knotenpunkten</b>								
E 2.1	Integrierte Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen	intern	69	neu	2026	2035	Bauliche Daueraufgabe	10.000.000,00 €	-103

Nummer	Maßnahmenbezeichnung	Stadt/ externer Akteur	Federführung	neue oder laufende Maßnahme	Maßnahmenbeginn	Maßnahmenende	Maßnahmenart	Kosten	CO <sub>2</sub> - Einsparpotenzial 2035 in t
E 2.2	Umgestaltung von Knotenpunkten in Wohnquartieren	intern	69	neu	2024	2035	Bauliche Daueraufgabe	3.000.000,00 €	-4
<b>E 3</b>	<b>Integrierte Entwicklung zentraler Räume und Quartiere</b>								
E 3.1	Verkehrliche Konzeptionierung für attraktive und lebenswerte Altstadt	intern	69	neu	2024	2025	organisatorische und bauliche Daueraufgabe	50.000,00 €	0
E 3.2	Erarbeitung von Nahmobilitätskonzepten	intern	69	neu	2023	2035	organisatorische und bauliche Daueraufgabe	520.000,00 €	-143
<b>F Barrierefreiheit</b>									
	Maßnahmen in anderen Maßnahmen integriert								
<b>G Verkehrssicherheit und sichere Mobilität</b>									
G 1	Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit	intern	69	neu	2023	2035	Organisatorische Daueraufgabe	1.250.000,00 €	0
G 2	Abbau von Konflikten zwischen den Verkehrsarten	intern	69	neu	2023	2035	Bauliche und organisatorische Daueraufgabe	2.600.000,00 €	-12
G 3	Verkehrssicheres Umfeld sensibler Einrichtungen	intern	69	neu	2025	2035	Bauliche und organisatorische Daueraufgabe	1.100.000,00 €	-6
G 4	Verkehrssicherheitskampagne	intern/extern	69	neu	2022	2035	Organisatorische Daueraufgabe	1.040.000,00 €	-0,2
<b>H Öffentlichkeitsarbeit &amp; Mobilitätsmanagement</b>									
H 1	Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes	intern		neu	2022	2035	organisatorische Einzelmaßnahme	995.000,00 €	-852

Nummer	Maßnahmenbezeichnung	Stadt/ externer Akteur	Federführung	neue oder laufende Maßnahme	Maßnahmenbeginn	Maßnahmenende	Maßnahmenart	Kosten	CO <sub>2</sub> - Einsparpotenzial 2035 in t
							organisatorische Daueraufgaben		
H 2	Weiterentwicklung des Mobilitätsatlas Gelsenkirchen	intern	69	neu	2022	2035	organisatorische Einzelmaßnahme organisatorische Daueraufgaben	70.000,00 €	0
H 3	Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen	intern	69	neu	2023	2035	Organisatorische und bauliche Dauer- aufgabe	325.000,00 €	-0,2
H 4	Kommunales Mobilitätsmanagement	intern	69	laufend	2022	2035	organisatorische Daueraufgabe	105.000,00 €	-10
H 5	Betriebliches Mobilitätsmanagement	intern	69	laufend	2022	2035	organisatorische Daueraufgabe	65.000,00 €	-544
H 6	Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas	intern	60	laufend	2022	2035	organisatorische Daueraufgabe	97.500,00 €	-41
H 7	Mobilitätsmanagement in Quartieren	intern	69	neu	2023	2035	Organisatorische und bauliche Dauer- aufgabe	97.500,00 €	-6

